

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN
1978

149. ÅRGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR:
ORLOGSKAPTAJN STEPHEN DITLEVSEN



KØBENHAVN
NYSTED AVIS OG BOGTRYK/OFFSET
1978

INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE I

Side

ADMINISTRATION

Ved årskiftet (1762)	1
Forsvarets Ledelsesprincipper (G.K.K.)	243
Fremskridt eller tilbageslag (N.B.)	371

ARTILLERI

Kanoner

Et 50-års jubilæum (1693)	431
---------------------------------	-----

ATLANTPAGTEN

USA's flåde (1904)	291
--------------------------	-----

FISKERIVÆSEN, -INSPEKTION

Torsken og Islands forhold til Danmark gennem tiderne (B.Th.)	49
--	----

FORSVARSPOLITIK

Norden

Sammendrag af beretningen fra Den norske Forsvarskommission (1818)	147
---	-----

Andre lande

USA's flåde (1904)	291
Iran (1984)	387

HISTORIE

Marinehistorie

Danmark

Torsken og Islands forhold
til Danmark gennem tiderne (B. Th.) 49

SØKRIGSHISTORIE

Den skånske krig

Slaget i Køge bugt (J.B.) 128

Replik (H.C.B.) 156

Duplik (J.B.) 172

HJEMMEVÆRN

Marinehjemmeværnet 25 år (1762) 38

KRIGSKUNST

Søkrigsvidenskab

Meddelelser fra

Den militærhistoriske Interessekreds (anonym) 469

KRIGSSKIBE

Torpedobåde

FALKEN-klassen (1926) 31

MUSEER

Nyt fra Orlogsmuseet (1551) 41

NAVIGATION

Havbølger (J.M.H.) 195

PERSONEL, PERSONELADMINISTRATION

Portrætter af tidligere søofficerer (1490) 80

Anvendelse og fordeling af

officerer af A-linien, taktisk retning (1793) 99

UNDERVISNINGSVÆSEN

Skoler, militær uddannelse

Personel og uddannelse

til taktiske datasystemer (1635, 1710) 15

Pædagogik

Den ældre leder (1664) 116

Forsvarets ledelsesprincipper (G.K.K.) 243

Fremskridt eller tilbageslag (N.B.) 371

EMNELISTE II

BOGANMELDELSER

Dansk litteratur

Kaj Nolsø Bang. Styr mænd til orlogs,
Marinen under besættelsen. (1490) 87

H. C. Bjerg. Slaget i Køge bugt
den 1. juli 1677 (J.B.) 128

Replik (H.C.B.) 156

Duplik (J.B.) 172

Handels- og Søfartsmuseets årbog (I. 38) 183

F. Holm-Petersen. Maritime minder fra
Svendborgsund (I. 38) 453

Kornerups Grønland, Skizzer fra Grønland (1673) 287

E. J. Saabye. Skibets kavalkade (1673) 467

Marinehjemmeværnet 25 år (1762) 32

Engelsk litteratur

<i>Patrick Beesly. Very special intelligence (1599)</i>	141
<i>B. M. Blechman. The use of the armed forces as a political instrument (1808)</i>	444
<i>R. G. Weinland. Superpower naval diplomacy in the October 1973 Arab-Israeli war (1808)</i>	444
<i>K. Booth. Navies and foreign policy (1653)</i>	281
<i>A. C. Brown. A bodyguard of lies (1539)</i>	177
<i>Richard Hough. The great admirals (1403)</i>	360
<i>R. V. Jones. Most secret war (1539)</i>	450
<i>Martin Middlebrook. Convoy (I. 38)</i>	91
<i>E. Montagu. Beyond top secret (1599)</i>	181
<i>C. Petersen. England and Danish naval strategy in the seventeenth century. (1490)</i>	457
<i>Stephen Roskill. Churchill and the admirals (1484)</i> . . .	88

Sovjetisk litteratur

<i>I. Kolshkin. Submarines in arctic waters (1737)</i>	454
--	-----

NEKROLOGER

<i>Orlogskaptajn Hans Christian Andersen (I 38)</i>	265
<i>Kommandørkaptajn Niels Brammer (1489)</i>	236
<i>Orlogskaptajn Arnold Hector Bundesen (1420)</i>	11
<i>Orlogskaptajn Johannes Harald Jørgensen (S.E.G.)</i>	240
<i>Kommandørkaptajn Niels Thor Michaelsen (1490)</i>	436
<i>Kommandør Jørgen Theodor Balthazar Münter (1482)</i>	13
<i>Kaptajnløjtnant Aage Axel Pontoppidan (1507)</i>	78
<i>Orlogskaptajn Janus Sørensen (1420)</i>	238

MEDELELSER FRA
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

(v. formanden (1926))

Sammensætning af bestyrelse m.v.	194
Selskabets møder 1977	267
Valg af redaktør m.v.	429
Årsberetning for det 194. forsamlingsår	439

MARINENS BIBLIOTEK

(v. 1673)

Erhvervelser	43, 144, 284, 363, 419, 460
Kommentarer til nyanskaffelser	45, 286, 366, 425, 463

FORFATTERLISTE

til emneliste I)

Als, O. (1710)

Personel og uddannelse til taktiske datasystemer	15
---	----

• *Barfod, J.* (J.B.)

Slaget i Køge Bugt	128
Duplik	172

Berg, N. (N.B.)

Fremskridt eller tilbageslag	371
------------------------------------	-----

Bjerg, H. C. (H.C.B.)

Slaget i Køge Bugt, replik	156
----------------------------------	-----

Ditlevsen, S.M. (1762)

Ved årskiftet	1
Marinchjemmeværnet 25 år	38

<i>Gjedsbøl, H. (1793)</i> Anvendelse og fordeling af officerer af A-linien, taktisk retning	99
<i>Malmkjær, K. (1635)</i> Personel og uddannelse til taktiske datasystemer	15
<i>Muusfeldt, H. (1926)</i> FALKEN-klassen	31
<i>Hee, J. M. (J.M.H.)</i> Havbølger	195
<i>Jørgensen, T. S. (1984)</i> Iran	387
<i>Kristensen, G. K. (G.K.K.)</i> Forsvarets Ledelsesprincipper	243
<i>Lensbøl, H. E. (1693)</i> Et 50-års jubilæum	431
<i>Sørensen, A. (1818)</i> Sammendrag af beretningen fra Den norske Forsvarskommission	147
<i>Sørensen, P. B. (1904)</i> USA's flåde	291
<i>Rieneck, B. (1664)</i> Den ældre leder	116
<i>Teisen, J. (1490)</i> Portrætter af tidligere søofficerer	80

Thorsteinsson, B. (B. Th.) Torsken og Islands forhold til Danmark gennem tiderne	49
--	----

FORFATTERLISTE
(til emneliste II)

<i>Barfod, J.</i> (J. B.) Boganmeldelse	128, 172
--	----------

<i>Bjerg, H. C.</i> (H.C.B.) Replik til boganmeldelse	156
--	-----

<i>Bjerre, Th.</i> (1489) Nekrolog	236
---	-----

<i>Ditlevsen, S.M.</i> (1762) Boganmeldelse	38
--	----

<i>Fink-Jensen, H.</i> (1737) Boganmeldelse	454
--	-----

<i>Garde, H.</i> (1808) Boganmeldelse	444
--	-----

<i>Glahn, S. E.</i> (S.E.G.) Nekrolog	240
--	-----

<i>Holm, A.</i> (1673) Marinens Bibliotek	43, 144, 284, 363, 419, 460
Kommentarer til nyanskaffelser ..	45, 286, 366, 425, 463
Boganmeldelse	287, 288, 467

<i>Kjølser, F. H.</i> (1403) Boganmeldelse	360
---	-----

<i>Lichtenberg, G. de</i> (1420)	
Nekrolog	11, 238
<i>Muusfeldt, H.</i> (1926)	
Meddelelser fra Søe-Lieutenant-Selskabet	
.....	194, 267, 429, 439
<i>Prip,</i> (1482)	
Nekrolog	13
<i>Saabye, E. J.</i> (1484)	
Boganmeldelse	88
<i>Smidt, M.</i> (1507)	
Nekrolog	78
<i>Teisen, J.</i> (1490)	
Nekrolog	436
Boganmeldelse	87, 457
<i>Wesche,</i> (1539)	
Boganmeldelse	177, 450
<i>Wessel-Tolvig, P.</i> (1653)	
Boganmeldelse	281
<i>Wethje, J.</i> (I. 38)	
Boganmeldelse	91, 183, 265, 453
<i>Wille-Jørgensen,</i> (1599)	
Boganmeldelse	141, 181

FORFATTERINDEX

SØOFFICERER

(Officerer af A-linien, taktisk retning)

LB nr. *)	LB nr. *)
(1403) F. H. Kjølsten	(I. 38) J. Wethje
(1420) G. de Lichtenberg	(1673) A. Holm
(1482) T. S. Prip	(1693) H. E. Lensbøl
(1484) E. J. Saabye	(1710) O. Als
(1489) Th. Bjerre	(1737) H. Fink-Jensen
(1490) J. Teisen	(1762) S. M. Ditlevsen
(1507) M. Smidt	(1793) H. Gjødsbøl
(1539) H-H. O. Wesche	(1808) H. Garde
(1599) P.H.H. Wille-Jørgensen	(1818) A. Sørensen
(1635) K. Malmkjær	(1904) P. B. Sørensen
(1653) P. Wessel-Tolvig	(1926) H. Muusfeldt
(1664) B. Rieneck	(1984) T. S. Jørgensen

*) Efter søofficersrullen

ANDRE FORFATTERE

Rg. sign	Navn	Stilling
(J. B.)	J. Barfod	Lektor, museumsleder
(N. B.)	N. Berg	Oberst
(H. C. B.)	H. C. Bjerg	Arkivar
(S. E. G.)	S. E. Glahn	Major
(J. M. H.)	J. M. Hee	Civilingeniør
(G. K. K.)	G. K. Kristensen	Generalløjtnant
(B. Th.)	B. Thorsteinsson	Professor

VED ÅRSKIFTET

af orlogskaptajn S. Dilleusen

Ved indledningen til tidsskriftets 149. årgang, kan der være grund til at notere forhold vedrørende selskabets virksomhed, men først og fremmest vil det være rimeligt at vurdere søværnets forhold, da arbejdet i Søe-Lieutenant-Selskabet i første række skal afspejle de tanker, som søofficererne af i dag beskæftiger sig med.

Listen over flådens skibe findes i dette nummer, og det kan her ses hvor mange moderne kampkraftige tilføjelser, vi efterhånden har modtaget. Specielt skal det bemærkes at missilinstallationen ombord i HERLUF TROLLE og den første affyring af et »Blast Test Vehicle« 2 DEC markerer en historisk ændring af flådens armering.

Også tilgangen af de ny torpedobåde af WILLEMOES-klassen har bevirket, at søværnets status i materiel henseende er så god som aldrig før. Netop denne faktor har meget stor betydning for mandskabets moral - det er nu unægtelig en rar fornemmelse, at vore skibe nu kan måle sig med såvel vore allieredes som vore potentielle modstanderes. Tilgangen af de to ny minelæggere af LINDORMEN-klassen skal også nævnes som en længe ventet og tiltrængt fornyelse af denne skibstype - og sidst, men ikke mindst, bevillingen til de nye flådehelikoptere. Udskiftningerne trænger sig imidlertid også på, først og fremmest fornyelsen af DELFINEN-klassen, det må inderligt håbes, at denne så betydningsfulde kampfaktor ikke glemmes, og at man på en eller anden måde vil

kunne fremskaffe midler til igangsættelsen af en ny serie ubåde.

Lidt trist er det at konstatere, at de til rådighed værende midler ikke er tilstrækkelige til, at man kan opretholde et passende aktivitetsniveau og således sikre en ordentlig uddannelse af vore besætninger. Det er på havet, vi kan lære at operere og få skibene til at fungere, derfor er det nødvendigt, at vi får bedre muligheder for at øve os i våbenbrug og arbejde sammen med vore NATO partnere.

Uanset nyt teknisk og elektronisk materiel, peger alle erfaringer henimod, at sejlads- og øvelsesaktiviteten må være høj for at sikre en effektiv kampenhed. Noget sådant kan kun opnås ved øgede midler til materieldrift og bedre muligheder for rekruttering af personel til søværnet, hvor vi efterhånden er urimeligt hårdt presset med hensyn til afvikling af fridage som kompensation for sejlads og talrige andre ordninger, der alle, uanset hvor berettigede de måtte være, væsentligt reducerer vore muligheder for at sejle.

Søværnets opgaver er blevet udvidet med den øgede fiskeriinspektion, og det ser ud til, at vi har fået en del af midlerne til at opretholde inspektionen. Dette gælder også på det personelmæssige område, men vi mangler stadig mange navigatører. For også at sikre en tilstrækkelig tilgang af nye officerer, er det nødvendigt, at vi stadig får en kvalificeret tilgang til begge linier på Søværnets Officersskole.

Vi har endnu ikke haft de store problemer ved rekrutteringen af ansøgere til A-linien, vi må blot blive ved med kun at antage de kvalificerede ansøgere og ikke på nogen måde sætte kvantitet over kvalitet. Det kniber med rekrutteringen til B-linien, og dette skyldes sandsynligvis sergentgruppens generelt bedre betingelser såvel

økonomisk som arbejdsmæssigt. Disse forhold gør det ikke mere tilstrækkelig attraktivt at melde sig til officersuddannelse.

Udefra har man foreslået flere ændringer i uddannelsen, ændring af timelærernes timeantal, fastansættelse af lærere til undervisning på alle tre værns officersskoler, sammenlægning af officersskolerne og modulopbygning af officersuddannelsen.

Vi må gå i spidsen, så vi ved ændringer af uddannelsen af vort personel kan sikre forbedringer i vore operative enheders effektivitet. Vi må under ingen omstændigheder slække på uddannelsens kvalitet, som i dag netop er tilrettelagt, således at det færdiguddannede personel kan betjene det moderne og kostbare materiel. Læserne kan få et indblik i disse uddannelsesproblemer i artiklerne om uddannelse til taktiske datasystemer senere i dette hefte.

Alle de nye officerer af A-linien kan nu opnå medlemskab af selskabet. Det kan kun glæde tidsskriftets redaktion, at offentliggørelsen af selskabets arbejder og medlemmernes artikler derfor har mulighed for at nå ud til en større kreds af læsere. Selskabet har henvendt sig til alle potentielle nye medlemmer. Tidsskriftets oktobernummer er ligeledes blevet udsendt til disse officerer med et følgebrev for også at gøre dem bekendt med denne del af selskabets virksomhed.

For at gøre sig bekendt med tidsskriftets virksomhed i detaljer, kan nye medlemmer læse mine bemærkninger ved årskiftet ved indledningen til årgang 1973. Tidsskriftets formål er nu som dengang: »*At offentliggøre selskabets arbejder*«. Det er et meget bredt formål, som redaktionsudvalget forvalter. Det er dette udvalg, som vælges blandt medlemmerne, som beslutter hvilke artikler, som kan offentliggøres. Jeg vil derfor opfordre alle medlem-

mer, som er interesseret i denne virksomhed om at give deres mening til kende overfor udvalget. Udvalget mødes ofte i forbindelse med medlemsmøderne. Vi er normalt tilstede i lokalerne om eftermiddagen før møderne, men vi kan selvfølgelig også træffes på vore tjenestesteder. Medlemmer af udvalget gør tjeneste i Forsvarskommandoen, på Forsvarsakademiet, i Søværnets Operative Kommando, og jeg gør selv tjeneste på Søværnets Officersskole.

Det skal ikke skjules at tidsskriftet har produktionsproblemer. Vi har en ordning, som sikrer en meget billig offentliggørelse, idet vi betaler forfatterhonoraret, mens forlaget producerer tidsskriftet og får annonce- og løssalgindtægten. Dette er ikke nogen guldgrube for forlaget, som til tider har problemer med at overholde udgivelsesterminerne. Vi har således i slutningen af 1977 måttet akceptere at forlaget var nødsaget til at udgive et dobbeltnummer i november/december. Dette betød heldigvis ikke en reduktion i sideantallet. Samtidig har selskabets bestyrelse pr. januar 1978 henset til det gode samarbejde aftalt at forlaget må indrykke annoncer på unummererede sider inde i tidsskriftet. Det skal bemærkes, at disse sider placeres således, at de let kan udtages ved indbinding af tidsskriftet.

Det forventes i løbet af kort tid til selskabets medlemmer at udsende en revideret søofficersrulle til fortsættelse af kommandør Foss søofficersrulle af 1951. Kommandørkaptajn H. Nørgaard redigerer rullen og det er hensigten fremover at bringe rettelsesblade. Det vil være muligt for medlemmerne af selskabet af få søofficersrullen leveret indbundet. Indbindingen vil koste 18-25 kr. afhængigt af antallet af bestillinger.

Tidsskriftet er nu udkommet siden 1826 med ganske få manglende årgange, heldigvis for mange år siden, og det

er mit håb, at medlemmerne også i fremtiden vil slutte op om arbejdet med at videreføre det. Det skal i den forbindelse understreges at dette arbejde selvfølgelig er frivilligt, men et tegn på at søværnets officerer ikke kun betragter ansættelsen i forsvaret som et arbejde inden for tjenestetiden.

Til slut kan jeg meddele tidsskriftets læsere at viceadmiral S. E. Pontoppidan ved selskabets møde 24 NOV 1977 efter meddelelsen om afstemningens resultat blev kåret som æresmedlem af selskabet for sin store arbejdsindsats med redaktionen af fortsættelsen af Topsø-Jensen og Marquards bog om danske og dansk-norske søofficerer.



Torpedobåden NORBY

LISTE OVER FLÅDEN PRIMO JANUAR 19

Skibstype, klasse skrogsnummer, navn	Seset	Indgået/ indgår i Flådens tal	Standard Deplacement x b d.	Armering
Egentlige krigsskibe				
Fregatter				
<i>F 352 PEDER SKRAM 1)</i>	1965	1966	2200	1 x 2-127 mm
<i>F 353 HERLUF TROLLE</i>	1965	1967	112x12,0x3,5	Sømålsmissiler Luftværnsmissiler 4-40 mm Torpedoer Dybdebomber
Korvetter				
<i>F 344 BELLONA</i>	1955	1957	800	2-76 mm
<i>F 347 TRITON</i>	1954	1955	76x9,6x3,0	1-40 mm Dybdebomber Hedgehog
Under bygning				
<i>F 354 NIELS JUEL</i>		1980?	1320	1-76 mm
<i>F 355 OLFERT FISCHER</i>		1981?	84x10x4	Sømålsmissiler Luftværnsmissiler
<i>F 356 PETER TORDENSKJOLD</i>		1982?		A/U materiel
Bevogningsfartøjer				
<i>P 530 DAPHNE</i>	1960	1961	170	1-40 mm
<i>P 531 DRYADEN</i>	1961	1962	37x6,8x2,6	Dybdebomber
<i>P 532 HAVMANDEN</i>	1961	1962		
<i>P 533 HAVFRUEN</i>	1961	1962		
<i>P 534 NAJADEN</i>	1962	1963		
<i>P 353 NYMFEN</i>	1962	1963		
<i>P 536 NEPTUN</i>	1963	1963		
<i>P 537 RAN</i>	1963	1964		
<i>P 538 ROTA</i>	1964	1965		

1) NAVN I KURSIV ANGIVER KLASSE

Type, klasse nummer, navn	Søsat	Indgået/ indgår i Flådens tal	Standard deplacement i x.b.x.d.	Armering	Fart
Torpedobåde					
6 FALKEN	1961	1962	115	1-40 mm	40
8 GRIBBEN	1962	1963	36x5,4x2,2	1-20 mm Torpedoer	
10 SØLØVEN	1963	1965	100	2-40 mm	50
11 SØRIDDEREN	1963	1965	30x8,0x2,5	Torpedoer	
12 SØBJØRNEN	1964	1965			
13 SØHESTEN	1965	1966			
14 SØHUNDEN	1966	1966			
15 SØULVEN	1966	1967			
17 BILLE	1975	1977	240	1-76 mm	36
18 BREDAL	1975	1977	46x7,4x?	Torpedoer	
19 HAMMER	1975	1978		Sømålsmissil	
20 HUITFELDT	1976	1978			
21 KRIEGER	1976	1978			
22 NORBY	1976	1978			
23 RODSTEEN	1976	1978			
24 SEHESTED	1977	1978			
25 SUENSON	1977	1978			
26 WILLEMOES	1974	1977			
Minelæggere					
27 FALSTER	1962	1963	1800	2x2-76 mm	18
28 FYEN	1962	1963	77x13,0x4,0	Miner	
29 MØEN ²⁾	1963	1964			
30 SJÆLLAND ³⁾	1963	1964			

rustet som skoleskib for konstabel- og sergentelever samt kadetter
rustet som depotskib for torpedobåds- og ubådseskadren.

Skibstype, klasse skrogsnummer, navn	Sæsat	Indgået/ indgår i Flådens tal	Standard Displacement i.x.b.d.	Armering
Minefartøjer				
N 42 LANGELAND	1950	1951	250 44x7,2x2,2	2-40 mm Miner
N 43 LINDORMEN	1977	1978	420	2-20 mm
N 44 LOSSEN	1977	1978	45x8,0x2,5	
Ministrygere				
M 571 AARØSUND	1954	1955	350	1-40 mm
M 572 ALSSUND	1954	1955	44x8,5x2,5	Miner
M 573 EGERNSUND	1954	1955		
M 574 GRØNSUND	1955	1956		
M 575 GULDBORGSUND ⁴⁾	1956	1956		
M 576 OMØSUND	1956	1956		
M 577 ULVSUND	1956	1956		
M 578 VILSUND	1956	1956		
Undervandsbåde				
S 326 DELFINEN	1956	1961	550	Torpedoer
S 327 SPÆKHUGGEREN	1957	1961	155x4,5x4,5	
S 328 TUMLEREN	1958	1961		
S 329 SPRINGEREN	1963	1964		
S 320 NARHVALEN	1968	1969	370	Torpedoer
S 321 NORDKAPEREN	1968	1970	44x4,6x4,5	
Skibe til særlige formål				
Inspektionsskibe				
F 348 HVIDBJØRNEN	1961	1962	1500	1-76
F 349 VÆDDEREN	1962	1963	72x11,5x5,0	Dybdebomber
F 350 INGOLF	1962	1963		
F 351 FYLLA	1962	1963		

⁴⁾ Periodevis udrustet som opmålingskib

type, klasse nummer, navn	Søsat	Indgået/ indgår i Flådens tal	Standard displacement i.x.b.x.d.	Armering	Fart
40 BESKYTTEREN	1975	1976	1970 75x12,0x5,0	1-76 mm	18,5
ogskuttere					
00 BARSØ	1969	1969	155	2-20 mm	11
01 DREJØ	1969	1969	25x6,0x3,00		
02 ROMSØ	1969	1969			
03 SAMSØ	1969	1969			
04 THYRØ	1969	1969			
05 VEJRØ	1969	1969			
06 FARØ	1973	1973			
07 LÆSØ	1973	1973			
08 RØMØ	1973	1973			
03 LUNDEN	1941	1945	42		
sektionskuttere					
03 TEISTEN	1952	1952	125	1-20 mm	9
04 MAAGEN	1960	1960	199	2-20 mm	10
05 MALLEMUKKEN	1960	1960	27x7,0x3,0		
06 AGDLEK ⁵⁾	1974	1974	330	2-20 mm	
07 AGPA	1974	1974	31x8,0x5,8		
08 DER BYGNING		1979?			
fregateskibe ⁶⁾					
08 RIMFAXE	1945	1962	520		11
09 SKINFAXE	1945	1962	53x10,0x4,0		
torpedobombardementskib					
00 DANNEBROG	1931	1931	1130 75x10,0x3,7		14

06 AGDLEK bærer grønlandsk fuglenavn, nemlig AGDLEK' = havilt (dykandefamilien)

07 AGPA = kortnæbbet lomvie (alkfuglefamilien).

08 USS YO 226 og YO 229

Skibstype, klasse skrognummer, navn	Søsat	Indgået i Flådens tal	Standard deplacement l. x. b. x. d.	Armering
Bevogtningsbåde				
Y 375 ⁷⁾	1974	1974	13x4,5x1,0	Maskingevær
Y 376	1974	1974		
Y 377 ⁸⁾	1975	1975	9,8x3,3x1,0	Maskingevær
Y 378	1975	1975		
Y 379	1975	1975		
Transportfartøjer				
A 558 SLEIPNER	1943	1943	100 26x6,5x2,0	
samt diverse kuttere og motorbåde				

⁷⁾ Udvikling af standard 44 fods CORONET-skrog, bygget ved Botved Boats A/S

⁸⁾ 32 fods båd — bygget ved samme bådverft som ⁷⁾



Fregatten HERLUF TROLLE

NEKROLOGER

Orlogskaptajn Arnold Hector Bundesen blev f. 27/11 1895 i Kbh. søn af kaptajn i søofficerskorpset Peter Carl B. (1861-1950) og hustru Marie Helene f. Pedersen (1865-1942) 1^o 1/12 1927 m. Marie Brandstrup f. Hoff-Hansen f. 31/12 1894, d. 1955, datter af rektor Hans Palle H.-H. (1855-1925) og hustru Arengaard f. Behrens (1863-1946). 2^o 2/1 1974 m. Tony Wig Meyer f. Borchsenius, f. 21/2 1917, datter af grosserer Werner B. (1867-1932) og hustru Camilla f. Storm-Hansen (1874-1931).

1912 kadet, 15/9 1916 seklnt., 1916-17 m. krydseren HEJMDAL, sikringsstyrke, 1/10 1917 prlnt., okt 1917-dec 1918 m. kystforsvarsskibet HERLUF TROLLE, dec 1918- feb 1919 til disposition for justitsministeriet til modtagelse af krigsfanger, feb 1919- feb 1920 ved ekvipageafdelingen, aug - okt 1919 m. HEJMDAL, hjemhentning af sønderjydske krigsfanger fra England og Frankrig, feb - jun 1920 næstkom. i inspektionsskibet BESKYTTEREN til Færøerne og Island, 15/11 1920 - 28/2 1925 uf. nr. i søværnet, 15/11 1920 ansat som korrespondent i forsikringsselskabet NATIONAL, 1921 - 24 fuldmægtig i samme, 31/10 1924 medindehaver af firmaet Hans Folden & Co., 1931 firmanavn ændret til Bundesen & Co., 1/2 1932 eneindehaver, 1/1 1954 tillige eneindehaver af firmaet Erik Gangsted.

28/2 1925 afsked af linien efter ansøgning, 18/3 s.å. sølnt. I i res., jul-sep 1926, mar-maj 1935, mar-jun 1940 og 15/10 1940 - 30/9 1943 indkaldt til friv. tj. i res., herunder 1926 tj. ved søværnets kaserne og skibsdivisionen, 1935 næstkom. i BESKYTTEREN, fiskeriinspk. i Nordsøen, 1/1 1936 kapltnt. i res., 1940-43 i marineministeriet (efterretningsstationen) og under søværnskommandoen, deltog herunder dels i søværnets efterretningsvirksomhed dels i forskellige af modstandsbevægelsens aktiviteter og vedblev efter 29/8 1943 i forstærket grad hermed, indtil han 2/9 1944 blev arresteret af tyskerne og holdt fangen i Vestre Fængsel og Frøslevlejren indtil kapitulationen. Han sparede for det, der var værre, ved at andre kunne holde tæt - trods hårdhændet forhør.

1/5 1942 Orlogskapt. i res., 9/5 1945 - 31/3 1946 atter friv. indkaldt med tj. ved søværnskommandoens presseafd., foretog tjenesterejser i jul. 1945 til Special Forces Headquarters i England, i jun 1946 til England, Sverrig og Frankrig, 15/6 1946 R., 30/11 1955 afsked af reserven på grund af alder.

Ved dygtighed og i besiddelse af et eminent sprog-talent stiftede Hector Bundesen forbindelser rundt om i Europa og prægede firmaets vækst gennem sin personlige aktive indsats. Han foretog årligt utallige rejser, indtil han som 80-årig i nov. 1976 kom syg hjem fra tur i England og Skotland. Det blev et langt sygeleje, hvorfra han ikke rejste sig mere.

Til trods for at han altid var meget optaget i sin egen virksomhed bevarede han hele sit liv en stærk og varm tilknytning til marinen og dens arbejde.

Død 22/8 1977, bisat fra Garnisons k. kapel, urnen nedsat på Garnisons kirkegård.

G. de L.

Kommandør Jørgen Theodor Balthazar Münter blev født den 19. november 1904 i København: søn af kaptajn i Marinen Hermann Münter og Ellen f. Hedemann. Hans bedstefædre var kommandørerne kammerherre A. H. B. Münter og H. T. Hedemann, og med denne afstamning faldt det ham naturligt at søge sin livsbane i søværnet.

Efter skolegang bl.a. paa Herlufsholm blev han 1921 frivillig lærling, søløjtnant II 1926, søløjtnant I 1927, kaptajnløjtnant 1936, orlogskaptajn 1940, kommandør-kaptajn 1950, kommandør 1956. 1/4 1962 - 31/3 1965 midlertidig kontreadmiral. 31/7 1965 afsked efter ansøgning.

Jørgen Münters uddannelse og udkommandoer var i store træk følgende: Marineflyver 1929. Ved Flyvevæsenet 1929-1938 (afbrudt af kortvarig tjenstgøring til søs); deltog under sin tjeneste ved Flyvevæsenet i Lauge Kochs 3 aars ekspedition til Østgrønland 1932. Deltog i første danske marineflyvning København-Færøerne 1934.

Luftopmåling på Grønland 1937 og 1938. Under krigen chef for forskellige minestrygere og minestrygningsgrupper. Chef for THETIS paa fiskeriinspektion 1946 og 1947. Til New Orleans for at hjemsejle det der erhvervede fiskeriinspektionsskib VITUS BERING 1948, som han var chef for samme aar. Tjeneste ved Folk og Værn 1949-51. Chef for fregatten NIELS EBBESEN 1951 og 1952. Marineattaché ved den danske ambassade i London 1953-1956, fra 1955 tillige flyveattaché i London og forsvarsattaché i Haag. Chef for Søværnets Sergent- og Mathskole 1956-1958. Chef for Nordsøens og Kattegats Marinekommando i Frederikshavn 1958-1963. Chef for Grønlands Kommando og NATO Island Commander Greenland 1962-1965.

Jørgen Münter blev dekoreret saaledes: FM 2 (Østgrønland 1932) 9/11 1932, R* 29/1 1950, R¹ 2/4 1954, K* 2/4 1962.

Jørgen Münter var i flere perioder medlem af bestyrelserne for forskellige selskaber indenfor F. L. Smidt koncernen.

Jørgen Münter var en velbegavet og interesseret officer, der havde den lykkelige egenskab altid at mene, at hans tjenestoomraade var søværnets vigtigste. Han var en sikker og paalidelig navigator og en paaskønnet chef, hvilket hans talrige chefsudkommandoer viser.

Han var efter sin første ungdom nøjagtig indtil det pertentlige, og han var ubrydelig loyal overfor alle han mødte og taalte aldrig at nogen omtaltes nedsættende. Hans indsats vil særlig blive husket ved hans udmærkede, langvarige tjeneste ved Flyvevæsenet, denne tjeneste var den, - ikke mindst hans omfattende tjeneste ved ekspeditioner og opmaalinge på Grønland-, som baade medens den stod paa og senere forekom ham at være hans største interesse og hans livs største og vigtigste opgave.

Hans tjeneste som marineattaché i London og som chef for Grønlands Kommando vil blive erindret som eksemplarisk varetagne.

Jørgen Münter viedes den 4/3 1932 til Aase Margrethe Nissen f. 15/10 1910 paa Frederiksberg, datter af godsejer, kaptajn Aksel N. (Serridslevgaard) og hustru Paula f. Larsen.

Jørgen Münter døde den 25. april 1977 efter lang tids svagelighed, han bisattes fra Holmens Kirke og begravedes paa Vestre kirkegaard i København.

P. S. Prip

PERSONEL OG UDDANNELSE TIL TAKTISKE DATASYSTEMER

I forbindelse med et seminar angående taktiske datasystemer til søværnet, som Søværnets Taktikinspektør lod afholde 14-16 NOV 1977 på Søværnets Kampinformationsskole, fremlagde Søværnets Våbeninspektør, kommandørkaptajn K. Malmkjær dette indlæg.

I den genopbygnings- og reorganiseringsperiode, der begyndte i 1945 og intensiveredes ved vor tilslutning til NATO, har ledelsen af skibenes våbensystemer undergået en dybtgående ændring. Fra at være lokale ledere i mærs og ved torpedosigter - i fri luft og med nødtørfdig verbal forbindelse til chefen, er våbenlederen nu overgået til at være medlem af »*command-team*« med post i 0-rummet. Parallelt hermed er udkigge og måludpegningsgaster suppleret med tilsvarende personel i 0-rummet ved varslings PPI'er og måludpegningspaneler. Kort sagt er våbenlederen med sine måludpegnings-systemer nu ikke længere isoleret udendørs, men er flyttet ind i samme rum, som tidligere var forbeholdt den støttfunktion for våbnene, der benævnes kampinformationstjenesten. Med indførelsen af Taktiske datasystemer (TDS) er vi gået et skridt videre og har integreret kampinformationsmateriellet med våbnenes måludpegnings-system. Dette har af mange grunde bevirket, at

våbenlederen og hans nærmeste medarbejdere sideløbende med den primære tjeneste udfører funktioner, der hører hjemme under kampinformationstjenestens ressort.

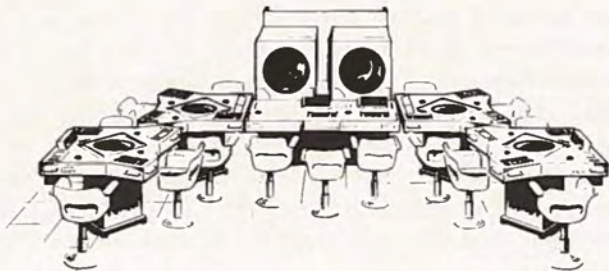
De uddannelsesmæssige opgaver med tilhørende problemer Søværnets Våbeninspektør står overfor med indførelsen af TDS'er af samme karakter i alle 3 TDS-skibe, WILLEMOES-klassen, PEDER SKRAM-klassen og NIELS JUEL-klassen, blot er de af forskelligt omfang i de 3 skibstyper. Jeg har derfor valgt at anskue problemområdet på basis af PEDER SKRAM-klassen, der indeholder alle de aktuelle våbensystemer.

Personelmæssigt vil problemerne koncentrere sig om 3 personelgrupper:

- våbenofficerer,
- måludpegningsoperatører og
- teknisk personel.

Vender vi os først mod *våbenofficerer*, må jeg indledningsvis fastslå, at et eventuelt uddannelsesproblem alene har relation til den nødvendige uddannelses omfang. Våbenofficerens tjeneste som divisionsofficer kræver i sig selv en uddannelse af anseelig længde og karakter på grund af våbensystemernes antal og kompleksitet. Hertil kommer, at han som våbenleder og medlem af command-team skal have en ikke ringe indsigt i kamporganisationssektionens virksomhed. Hidtil har det sidste forhold stort set været dækket af uddannelsen på Søværnets Officersskole samt »on-the-job træning« i skoleskibe og de første udkommandoer som officer.

I PEDER SKRAM-klassen, som den nu fremtræder, er det imidlertid min vurdering, at en egentlig specialuddannelse i TDS og de hertil knyttede procedurer vil være nødvendig, for at våbenlederen kan indgå på sin



Typical layout of operational suite and the scope of ship's sensors and weapons which may be connected to the system.

24" Situation Display
for presentation of

- Charts
- Reference grid
- Operator generated charts
- Track information with history marks
- Target designation and tellback symbols
- Alignment/Pointer symbols
- Vector Lines

Alpha Numerical Display
for presentation of

- Tables of data
- System reference information
- Operator input tellback and warning

16" Plan Position Indicator (PPI)
for presentation of

- True motion raw radar picture
- Track information
- Target designation and tellback symbols
- Vector lines
- Intercept solutions

Operator Consoles
with input devices for control of

- Radar selection
- Tracking
- Data link communication
- Weapon coordination
- Display selection
- Recording

Taktisk datasystem til større enheder.

krigsvagtpost. Denne post indeholder som bekendt såvel våbenlederfunktioner som kampinformationsfunktioner.

Den generelle uddannelse til våbenlederposten er nu bragt på plads ved det fælles kursus for operations- og våbenofficerer (OPO/VBO-kursus), der af Chefen for Søværnet blev autoriseret for nogle måneder siden. Dette kursus, der i sig selv er langt nok, skal følges op af batterikurser, og jeg føler mig ikke overbevist om, at vi kan undgå en helt regulær CEPLO specialuddannelse til dette personel. Erfaringen fra HERLUF TROLLES nuværende togt vil vise, hvad der er nødvendigt i den retning.

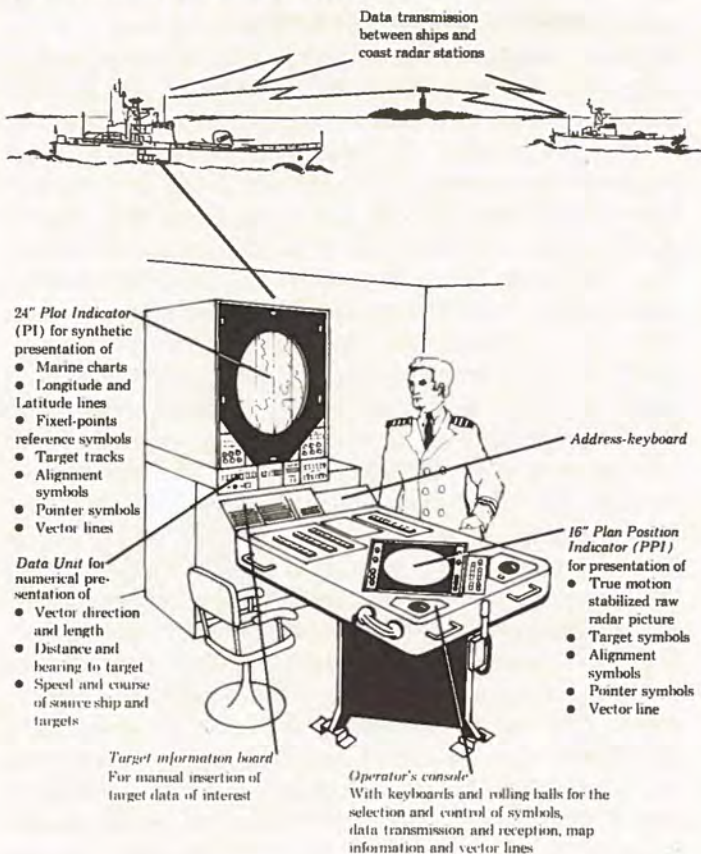
Den her skitserede uddannelse vil kunne gennemføres uden tekniske vanskeligheder, men omfanget kan gå hen at blive så stort, at uddannelsesstiden bliver en belastning for vore sparsomme personelressourcer.

For nærværende ser jeg altså ingen praktiske vanskeligheder ved at gennemføre en uddannelse i TDS af vore våbenofficerer. Navnligt det nære samarbejde der finder sted med Søværnets Taktikskole er i denne forbindelse uhyre nyttigt. Derimod nærer jeg en lille smule frygt for, at omfanget af den ønskede uddannelse bliver så stor, at Marinestaben og Forsvarskommandoens Personelstab siger stop. Et sådant resultat vil kunne få særdeles uheldige følger for den skibsorganisation, der er forudset.

Jeg skal derefter sige lidt om *målundpegningsoperatørerne* og deres uddannelse.

Traditionelt omfatter denne personelgruppe menige våbenfolk til betjening af målundpegningsfigter og målundpegningsradars. Tjenesten har samme karakter begge disse steder, og indeholder stort set samme procedurer. Endelig er den nødvendige træning af

SYSTEM CONFIGURATION



Taktisk datasystem med måludpegningsanlæg til lette enheder.

beskedent omfang. Hidtil har vi derfor uddannet disse folk ens, således at de kunne tørne om posterne og skiftevis være oppe i kulden og nede i varmen. Med fremkomsten af TDS bliver uddannelsesproblemet meget større. Dels er CEPLO et langt mere kompliceret instrument end de tidligere måludpegningspaneler, og dels er det forudset, at måludpegningsgasterne under krigsvagt og optrækkende kamp skal indgå som plottere både ved Attack Picture (ATP) og Local Air Picture (LAP). Dette indebærer, at det menige personel foruden den våbenmæssige uddannelse skal have en plotteruddannelse. Umiddelbart synes problemet løst med en Trin II *) uddannelse, der omskoler artillerister til CEPLO operatører. Imidlertid er det stadig mit faste ønske at bevare ombytteligheden mellem personel ved CEPLO og måludpegningsstagerne. Der vil derfor blive tale om en grundlæggende uddannelse af ganske meget personel. Dette burde vi dog kunne klare. Hertil kommer så den daglige træning. Vi er vist enige om, at daglig konstant træning i betjening af CEPLO og de dertil hørende procedurer er helt nødvendig for at opretholde den ønskede rutine. Med den forholdsvis ringe sejlaktivitet vi kommer til at opleve i skibene, bliver det måske et problem at opretholde rutinen for de primære operatører. Når dertil kommer, at også de sekundære operatører, d.v.s. gasterne ved måludpegningsstagerne skal bibringes en tilsvarende rutine, kan situationen blive kritisk. Både Søværnets Taktikinspektør og Søværnets Våbeninspektør må derfor følge udviklingen nøje og være forberedt på at indføre organisationsændringer.

*) Trin II-uddannelsen gives til egnede konstabler i overensstemmelse med Søværnets behov og såvidt muligt efter eget ønske med henblik på at forrette tjeneste på et højere funktionsniveau.

Til sidst er der så uddannelsen af det tekniske personel. Vedligeholdelses- og reparationsproblemer har vi været plaget af i skiftende omfang. Uden hensyn til omfanget af de skiftende problemer har erfaringen vist, at et af de største problemer knytter sig til interface mellem forskellige teknikeres ansvarsområde. Dette problem bliver efter min opfattelse meget større nu. Eksempelvis er interface mellem CEPLO og Sea Sparrow af meget stort omfang og meget kompliceret. Da de to systemer har forskellige teknikere, kan vi altså erfaringsmæssigt se frem til vanskeligheder. Måske kan det blive nødvendigt at træffe helt ekstraordinære foranstaltninger for at klare situationen.

I denne forbindelse må jeg til sidst komme med et hjertesuk. Vi har hidtil på Artilleriskolen Sjællands Odde haft opstillet et eksemplar af alle vore systemer, således at bl.a. teknikertræning kunne afvikles under gode forhold. Med de nye systemer glider denne opstilling mere og mere i baggrunden. CEPLO har vi overhovedet ikke på denne skole. Ej heller udvalgte komponenter fra f.eks. interface. Den praktiske mulighed for at sende grunduddannede teknikere om bord, og det gælder både menige, sergenter og officerer, er således ikke til stede. Det vil derfor være nødvendigt at afholde uddannelsen om bord. Erfaringsmæssigt medfører dette en nedgang i materielberedskabet. Tilsvarende betragtninger gør sig iøvrigt gældende for betjeningspersonel om end i mindre omfang.

Konkluderende kan jeg sige, at indførelse af TDS har skabt os to forskellige uddannelsesproblemer, nemlig uddannelse gribende ind over flere inspektørers ressort og en langt større uddannelse, der til gengæld hæmmes af manglende skolemateriel og træningstid på søen.

Det første problem skal vi nok klare ved samarbejde

inspektørerne imellem. Det integrerede OPO/VBO-kursus har vist, at vejen er farbar.

Det andet problem bekymrer mig mere. Jeg føler mig overbevist om, at personeluddannelsen og dermed systemansvaret vil være stærkt hæmmet af, at vi ikke længere råder over komplette våbensystemer til undervisningsbrug. Hvis vi tager Sea Sparrow som eksempel, så er vi nu i den situation, at ildledelsesanlægget og launcheren står på Artilleriskolen Sjællands Odde, medens måludpegningssystemet står på Kampinformationsskolen i Frederikshavn. Med en sådan placering af skolematerielle kan hverken den tekniske uddannelse eller operatøruddannelse gennemføres helt, og vi er derfor tvunget ind i den ulykkelige situation at skulle gennemføre den grundlæggende systemuddannelse om bord - til skade for materielberedskabet og uddannelsens effektivitet.

Ved det samme seminar fremkom chefen for Kampinformationsskolen, kommandørkaptajn Ole Als, med nedenstående redegørelse, som repræsenterer det stade, man uden virkelige praktiske erfaringer er nået til på Kampinformationsskolen.

Indledning

De Taktiske Data Systemer (TDS) DEPLO og CEPLO har, i TDS-enheder, afløst plotterborde, håndplot, måludpegnings-PPI og til dels den radiotelefone, der normalt udføres af plotter- og signalgaster. TDS rækker

således langt ud over de hidtidige faggrænser, såvel sektions- som divisionsmæssigt. Det er dog indtil videre ved indførelsen af TDS blevet besluttet at bibeholde den nuværende opdeling på tjenestegrene, og inden for de enkelte tjenestegrene, af hensyn til karriereuddannelse og personelomskiftelighed, i videst muligt omfang at gennemføre en ensartet uddannelse.

DEPLO og CEPLO er bygget op omkring 2 typer display; et 16" behandlingsdisplay og et 24" situationsdisplay. 16" display har indgang fra eget skibs sensorer og benyttes til opbygning af den valgte situation samt som måludpegningspanel. Det betjenes af et team på 3; 2 operatører og 1 bruger, der normalt er officer. 24" display, der er ubetjent, giver en syntetisk afbildning af situation fra egne 16" display og fra andre enheder, og er beregnet som støtte for chefens beslutninger. Endvidere er der i forbindelse med CEPLO og DEPLO mulighed for at kommunikere ved hjælp af DATA LINK. DEPLO enheder er udstyret med et 16" og et 24" display; CEPLO enheder med tre 16" og to 24" displays.

I 0-rummene indgår stampersonel af mange forskellige tjenestegrene; i CEPLO-enheder således: VB - AR - TE(T) - TE - SR og KI, *) altså såvel fra våbendivisionen som operationsdivisionen og med forskellig trinuddannelse. Ønsket om mindst mulig besætning medfører at telepersonel ikke udelukkende kan indgå i telepatruljer, men må udfylde visse operatørposter, især under 2. beredskabsgrad.

Dette er de brikker ud fra hvilke en sammenhængende TDS-uddannelse skal bygges op på uddannelsesmateriel ved Søværnets Kampinformations-skole (AIS). I

*) Våben, artilleri, tele (torpedo), tele, signal-radio, kampinformation.

det følgende vil jeg forsøge at skitsere denne uddannelse for operatører og brugere, opdelt i 3 hovedgrupper: kampinformationslinien, øvrige linier og officerer.

KI-linien. (Fig. 1)

Ved at sammenholde bemandingsplaner og udrustningsplaner for begyndelsen af 1980-erne, viser det sig selv om, man regner med 8 inspektionsskibsbesætninger - at i sejlede tjeneste vil godt 40% af konstabler (KS) KI og over 80% af sergenter (SG) KI og løjtnanter (LT) KI være ombord i TDS-enheder.

Af hensyn til personeladministration er det derfor nødvendigt at give indledende TDS-uddannelse for alle konstabelelever (KSEL) KI, og samtidigt at koncentrere SG KI og sekondløjtnanter (SL) KI fagkursernes plotuddannelse på TDS.

Efter eksercerskolen møder KSEL KI på AIS til TRINI uddannelse på 8 uger. I løbet af denne gives en orientering om TDS og betjeningsøvelser bl.a. i forbindelse med modeløvelser. I teoriundervisningen koncentrerer på de fælles punkter for DEPLO og CEPLO og alle får lejlighed til at prøve betjening på begge systemer. Under modeløvelser tages der hensyn til KSEL udstikning til skibstjeneste, på en sådan måde at de øver sig mest på det materiel, de møder ombord. Den TDS-betonede undervisning svarer til ca. 2 uger. Herved har alle elever fået kendskab til TDS og kan som operatører udføre plotning på DEPLO og CEPLO. TRINI KS kan fordeles med 1 i hveranden WILLEMOES (25%), 3 i PEDER SKRAM (27%), men med det reducerede antal KS KI kun een i NIELS JUEL (12¹/₂%).

Herefter sker det første brud i forløbet, idet KS KI til ubåde efter et kortere ophold i ubådseskadren direkte

KI-LINIEN

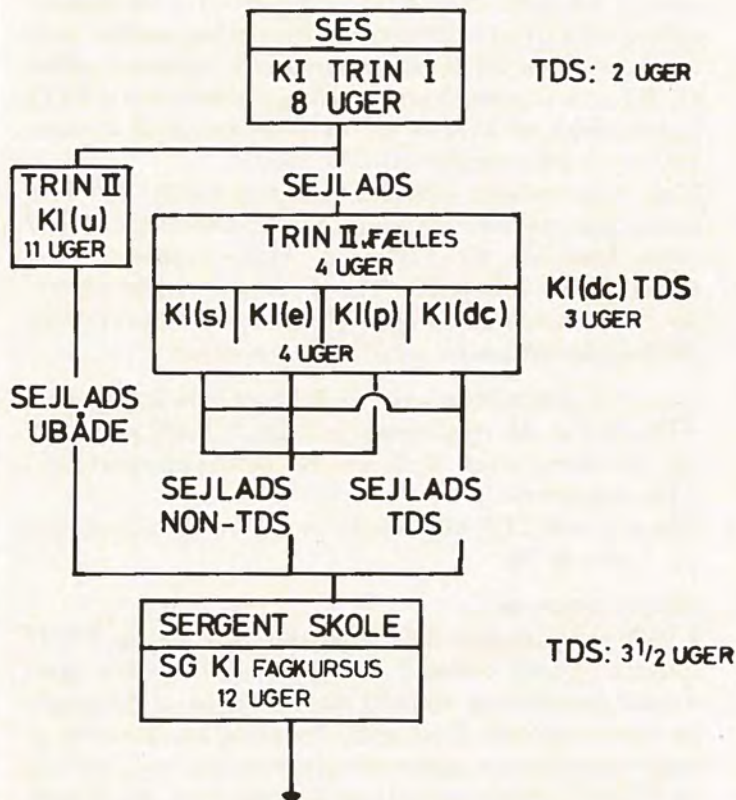


FIG 1

går over til en TRIN II uddannelse på 11 uger, mens øvrige står til søs i overfladeskibe. Efter 6-12 måneders sejlads kommer disse tilbage til AIS til TRIN II uddannelsen på 8 uger. Denne består i princippet af en 4 ugers fællesuddannelse og en 4 ugers specialuddannelse, nødvendiggjort af det meget specialiserede materiel på KI-siden. For TDS specialet vil TDS-uddannelsen svare til godt 100 timer. Eleverne vil herefter være i stand til fuldt ud at betjene DEPLO, herunder afløse SG KI under forlægning og i *waiting positions*. På CEPLO kan de fuldt ud betjene 16" display, intern kommunikation og måludpegningsfunktionerne.

Efter sergentskolen afholdes fagkursus for SG KI. Her samles alle specialer, og alle får et TDS-modul på ca. 120 timer svarende til TRIN II TDS, suppleret med lederfunktion som LOPO (local operations plot officer) og extern kommunikation. Hermed er KI-branchens TDS-skoleuddannelse i princippet afsluttet.

Som overgangsordning bør SL KI fagkursus følge SG KI TDS-modul, der også åbnes for ældre SG/OS KI og LT KI, for derigennem at få alle KI-befalingsmænd ind i TDS-verdenen.

Ovennævnte TDS uddannelse er indført for alle niveau pr. 1 januar 78.

Øvrigt stampersonel

I 1980-erne vil godt 50% af sejlede KS TE og TE(T) forrette tjeneste ombord i TDS-enheder, og den sparsomme bemanning ombord nødvendiggør at de indgår på operatørposter. De poster, der bedst kan besættes er radaroperatør og supplerende plotterposter ved DEPLO og CEPLO. Posterne skal samtidig være de, der mindst smertefuldt kan opgives, hvis KS TE skal anvendes ved reparationer m.v.

En operatøruddannelse af 3 ugers varighed, omfattende KI-orientering, radargast funktioner og TDS-modul svarende til KS KI TRIN I bør gives alle KS TE. TE befalingsmænd, der udstikkes til TDS-enheder skal have samme uddannelse.

I CEPLO-enheder indgår KS AR på 2 vigtige måluddannelsingsposter. For at kunne udføre denne funktion skal de have kendskab til kampinformation og plotning. Uddannelsen omfatter en KI-orientering og CEPLO-delene af KS KI TRIN I og II, en samlet uddannelse på ca. 4-5 uger, der er meget vanskelig at indpasse i andre operatørkurser. Med de få elever bliver det også en relativ kostbar uddannelse.

Ved CEPLO indgår en post som chefens signaloperatør; SG eller LT SR, for hvem et CEPLO orienterings- og et specielt betjeningskursus for DATA LINK er nødvendigt, varighed mindst 2 uger. Af hensyn til den voksende betydning af DATA LINKS, bør det overvejes om et TDS/DATALINK modul kan indføres på fagkursus for SG SR.

Officerer. (Fig. 2)

Officerer af A-liniens taktikretnings (OF A TA) karriereuddannelse må inden for TDS ses som et hele. D.v.s. at uddannelsen ved Søværnets Officersskole (SOS) og den senere gennemgang af operations- og våbenofficerskursus (OPO/VBO-kursus) må sammenholdes, og at der ved SOS foretages en koordineret opbygning af EDB-teori og TDS praktik.

I SOS uddannelsesplan er et af målene i kampinformation: »At forstå anvendelsesmulighederne for elektronisk databehandling i moderne kampinformationssystemer og taktiske kommando- og kontrolsystemer«. Efter den nuværende plan får kadetterne i klasse 2Ax2 på AIS 20 times operativt

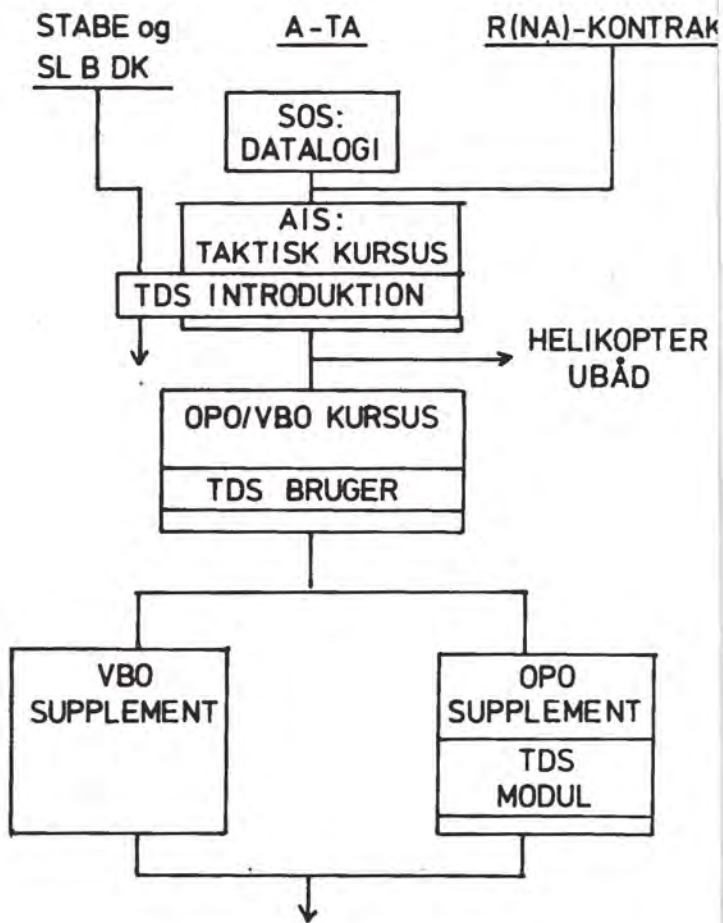
OFFICERER (TDS-UDDANNELSE)

FIG 2

EDB (OEDB), og 1³/₄ år senere på premierløjtnantkursus 50 timers EDB. Det ville være ønskeligt om almen datalogi blev placeret før uddannelsen i OEDB, eller at disse to uddannelser i det mindste afvikles i forlængelse af hinanden.

OEDB modulet foreslås ændret til et »TDS-introduktionskursus« og udvidet til 40 timer, og afviklet ved AIS i klasse 3Ax (kursus AIS 4C).

Efter et antal års praktisk tjeneste forventes deltagelse i OPO/VBO kursus for alle OF A TA (bortset fra helikoptertjeneste, ubådstjeneste o.lign.). På dette kursus indgår et fælles bruger/operatørkursus på ca. 2 uger og et specielt OPO-supplementkursus af ca. 1 uges varighed. Denne TDS-uddannelse er påbegyndt for OPO/VBO kursus 77/78.

Det samlede billede for OF A TA vil, inkluderet SOS, komme til at se således ud:

- 50 timers datalogi
- 110 timers TDS, samt
- 35 timers TDS-supplement for OPO.

Dette forslag medfører en del ændringer af SOS uddannelsen, og må ses i sammenhæng med andre problemer ved SOS, som trænger sig på; kommunikationsuddannelsen, forholdet mellem helikopterkontrol, teori og praktik, området våbentaktik, opbygningen af PL-kursus o.a.

For *Sekondløjtnanter af B-liniens dæksætning (SL B DK)* vil det være ønskeligt at gennemføre et TDS-introduktionskursus på ca. 40 timer under vagtchefskursus på AIS. Kursus bør i princippet være det samme der gives A-kadetter på AIS 4C, men en samkøring kan ikke umiddelbart gennemføres.

For *officerer i stabe m.v.* bør der åbnes mulighed for at

deltage i en TDS-orientering, og som en foreløbig mulighed kan kadetters og SL BDK TDS-modul bruges. Mangel på instruktører vil gøre det vanskeligt at afholde særlige TDS-introduktionskurser. Det vil nok også være vanskeligt at trække tilstrækkeligt mange officerer ud fra stabe på samme tid til at etablere et omkostnings-effektivt TDS-kursus.

Officerer af Reserven der får fuld vedvarende tjeneste skal anvendes i denne rolle. Jeg vil anbefale at disse officerer følger A-kadetternes taktiske kursus (AIS 4C), som giver TDS-introduktion og almen taktisk baggrund og som i øvrigt er et nødvendigt forkursus til OPO/VBO kursus. Sluttelig er der de officerer, der skal være *chefer og næstkommanderende* i CEPLO-enheder. Disse skal have den fulde brugeruddannelse. Det anbefales at designerede CH/NK, som en overgangsordning, gives lejlighed til at følge AIS 4 C's og OPO/VBO kursets TDS-moduler.

Afslutning

Det ovenfor nævnte uddannelsesforløb er fremstået som en løbende udvikling inden for den eksisterende skibsorganisation og karrierestruktur. Overgangen til TDS har, som anført tidligere, på væsentlige punkter nedbrudt behovet for de tidligere faggrænser. Efterhånden som flere og flere af Søværnets enheder udstyres med TDS, må det overvejes om den nuværende skibsorganisation er den mest hensigtsmæssige, eller om der især inden for hvad jeg vil betegne 0-rums komplekset er behov for strukturændringer.

FALKEN-KLASSEN

af kaptajnløjtnant H. Muusfeldt

Den 22 september 1977 blev kommandoen strøget for sidste gang i en torpedobåd af FALKEN-klassen efter kun at have figureret på søværnets tal (liste over flåden) i ca 15 år. Ved kommandostrygningen udgik samtidig den sidste torpedobåd med dieselmaskineri som hovedfremdrivning for en længere periode.



Torpedobådene af FALKEN-klassen (FALK-kl) - 4 ialt - FALKEN (P 506), GLENTEN (P 507), GRIBBEN (P 508) og HØGEN (P 509) blev alle bygget på Orlogs-

værftet (OLV) i perioden 1960-1963, se oversigt, efter tegninger udarbejdet ved OLV og finansieret over COST SHARING programmet, således at 2 af enhederne - FALKEN og GRIBBEN - blev betalt ved amerikanske midler. Tegningerne var baseret på de oprindelige Lürssen linietegninger og var en direkte videreførelse af de tidligere torpedobåde af FLYVE-FISKEN-klassens konstruktionstegninger, idet dog tiden herunder den tekniske udvikling, ikke mindst indenfor torpedovåbnet, havde krævet tydelige ændringer. Blandt de tydeligste forandringer var den ændrede placering af torpedorørene. I FALK-kl placeret på dækket mod tidligere indbygget i forskibet.

HOVEDDATA

Deplacement	ca. 130 tons
Længde, overalt	ca. 36 meter
Bredde, overalt	ca. 5,4 meter
Dyggang, største	ca. 2,3 meter
Fremdrivning	3 stk MB 518C
Armering	4 stk 53 cm torpedorør
	1 stk 40 mm M/48
	1 stk 20 mm M/42

SKROGET

Skroget var bygget af træ på letmetal spanter. Diagonalklædningen (inderst) var af eg og maghoni, mellem- og yderklædningen af maghoni på kravel med lærred imellem.

Motorfundamenter, bundstokke og skodders bundplader var af stål. Torpedobådene var inddelt i hovedrum ved 7 vandtætte skodder.

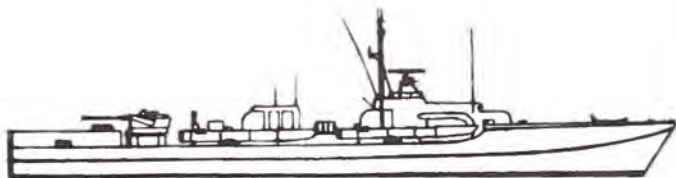
Hovedmaskineriet bestod af 3 stk omstyrbare, 20 cyl. firetakts dieselmotorer, fabrikeret af MERCEDES BENZ.

Terminer for MTB-erne 1959 - Nybygning: 208-209-210-211

	FALKEN NB 208	GLENTEN NB 209	GRIBBEN NB 210	HØGEN NB 211
Køllægning	1 NOV 1960	3 JAN 1961	15 MAJ 1961	1 SEP 1961
Afløbning	19 DEC 1961	15 MAR 1962	15 JUN 1962	15 AUG 1962
Hovedmaskineri ombord	21 DEC 1961	19 MAR 1962	18 JUN 1962	17 AUG 1962
TLV installationer	15 APR 1962	15 JUL 1962	15 OKT 1962	15 DEC 1962
Modtageprøver, start	15 MAJ 1962	15 AUG 1962	15 NOV 1962	15 JAN 1963
Afløring	15 JUL 1962	15 OKT 1962	15 JAN 1963	15 MAR 1963
Første kommandohejsning	4 OKT 1962	15 DEC 1962	24 MAR 1963	6 JUN 1963
Sidste kommandostrykning	22 SEP 1977	5 AUG 1975	15 JUN 1977	8 OKT 1976

Hjælpe maskineriet, hvis formål var at

- levere elektrisk energi,
- levere komprimeret luft,
- kunne lænse og spule samt
- trimme gasoliebeholdningen bestod af aggregater, hvert bestående af en:
 - 6 cyl. 90HK FORD dieselmotor,
 - POKORNY kompressor og
 - lænsepumpe.



ARMERING

Med FALK-kl fik Søværnet i sammenligning med eksisterende torpedobådstyper, en meget moderne torpedobåd. Når FALK-kl kunne tåle sammenligning med andre torpedobådstyper skyldtes dette som nævnt ikke mindst udviklingen indenfor torpedovåbnet. FALK-kl fik som Søværnets første enheder installeret det af svensk PHILIPS konstruerede torpedoildledelsessystem TORCI. Ved hjælp af TORCI blev torpedobåden forsynet med måldata, ud fra hvilke kollisionskurser til enhver tid blev præsenteret. Måldata, målkurs og - fart udregnede i TORCI på grundlag af målte vektorer.

Torpedoen som anvendtes i begyndelsen var den gennem mange år anvendte torpedo type T1 (53 cm),

som ved modifikationer på sidestyre og gyro var blevet i stand til at modtage og omsætte de fra TORCI givne styreimpulser. Impulserne sendtes gennem en enkeltkoret kobbertråd fra TORCI til torpedo, idet vandet blev anvendt som leder. Hver impuls, plus eller minus, repræsenterede en grad, bagbord eller styrbord. Torpedoen fik typeændring til torpedo type T1T.

De øvrige våbensystemer forblev uforandrede, således at FALK-kl sekundære armering i lighed med FLYVE-FISKEN-klassen var:

1 stk 40 mm MK Lv Sa M/48 med sigtesøjle M/51 (NIFE-sigte),

2 stk lysraketstyr M/59 monteret på pjece og

1 stk 20 mm MK M/42 Lv Sa M/53 i ringaffutage.

Derudover var bådene udstyret med mineskiner til lægning af selvvirkende miner samt tågeanlæg.

BESÆTNING

3-4 officerer,

2-4 sergenter og

18 menige.

I løbet af FALK-kl levetid nåede enhederne at gennemgå et par periodiske eftersyn af forskellig karakter ved OLV. Ved konstruktionen af FALK-kl havde man som nævnt ændret placeringen af torpedorørene, - udtaget de tidligere 2 rør fra forskibet, hvor de indgik som styrkeelement - og udstyret FALK-kl med 4 drejelige rør placeret på dækket. Det skal stå åbent om dette manglende styrkeelement senere var hovedårsag til de påkrævede forstærkninger af forskibene som udførtes ved første periodisk eftersyn. Imidlertid måtte alle 4 torpedobåde gennemgå samme forstærkning.

I perioden 1970-1976 var klassen igang med 2 periodiske eftersyn, men kun 2 af klassens enheder nåede at få

fuldført dette eftersyn inden FALK-kl blev bestemt til udfasning.

Et enkelt dagblad misforstod hele situationen omkring udfasningen og skrev bl.a. i sin leder under overskriften:

»Kompliment til forsvaret«

»Glædens genstand er GLENTEN, som indtil for nylig indgik i kongerigets søstridskræfter. Den 15 år gamle motortorpedobåd blev for kort tid siden dirigeret i dok på Orlogsværftet med henblik på grundig istandsættelse. Reparationen blev anslået til ti millioner kroner.

Da halvdelen af arbejdet var udført, indså man imidlertid, at den bedagede skude alligevel ikke var en så omfattende istandsættelse værd. Arbejdet blev afbrudt og den gode glente solgt som skrot«.

Det kan kun undre at samme dagblad undlader at kommentere følgerne af udfasningen af FALK-kl, idet det for alle er helt tydeligt, at udfasningen samtidig fratager de ved OLV ansatte arbejder, som igen kan resultere i arbejdsløshed, og at det ved udfasningen endnu en gang lykkes at undgå opfyldelse af rammerne omkring Forsvarsforliget.

Som stadig tjenestegørende ved Torpedobådseskadren og med en fortid i torpedobåde af FALK-kl er det med vemod at se enheder udgå. Imidlertid har vi dog den glæde at se en erstatning for både FLYVEFISKEN - og FALKEN-klasserne tilgå eskadren, endog med enheder af WILLEMOES-kl, som alle i flere år har set frem til.

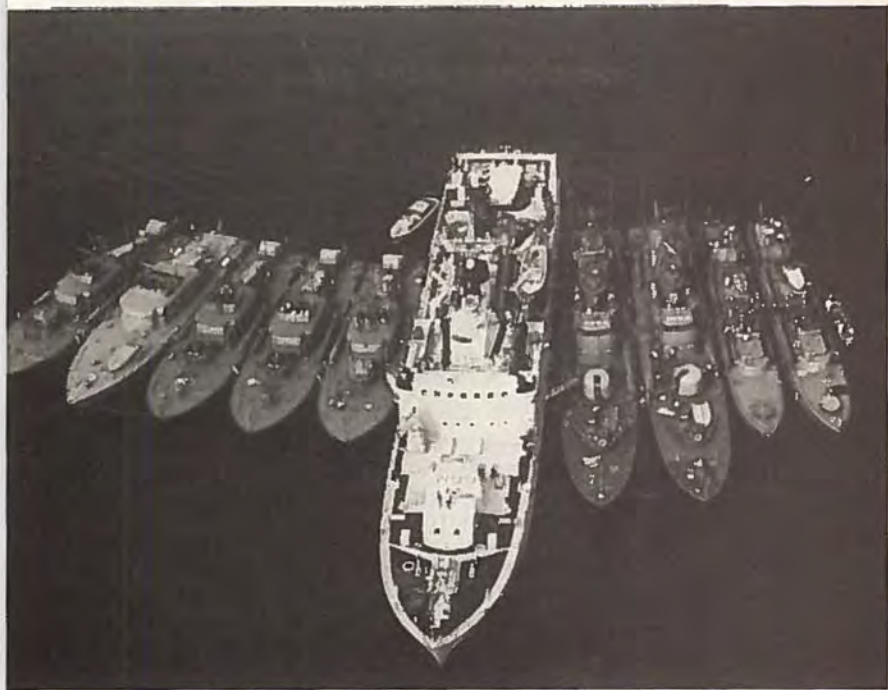


Foto taget under øvelse BOLD GAME 77 af Royal Navy SEA King helikopter fra 819 SQN.

Minelæggeren SJÆLLAND i depotskibsrollen med TBE enheder på siden. På styrbord side 4 enheder af 3 division (SØLØVEN-kl) samt HMS CUTLASS fra FTB 1, der de seneste år har indgået i TBE i forbindelse med øvelse BOLD GAME. På bagbord side 2 enheder af 1 division torpedobådene BILLE og WILLEMOES samt 2 enheder af 4 division torpedobådene FALKEN og GRIBBEN.

Øvelse BOLD GAME 77, som er den årlige torpedobådsøvelse med deltagelse af norske, tyske og danske torpedobåde med diverse depotskibe og forsyningsenheder, var sidste større NATO-øvelse, hvor enheder af FALKEN-klassen deltog.

MARINEHJEMMEVÆRNET 25 ÅR

En boganmeldelse.

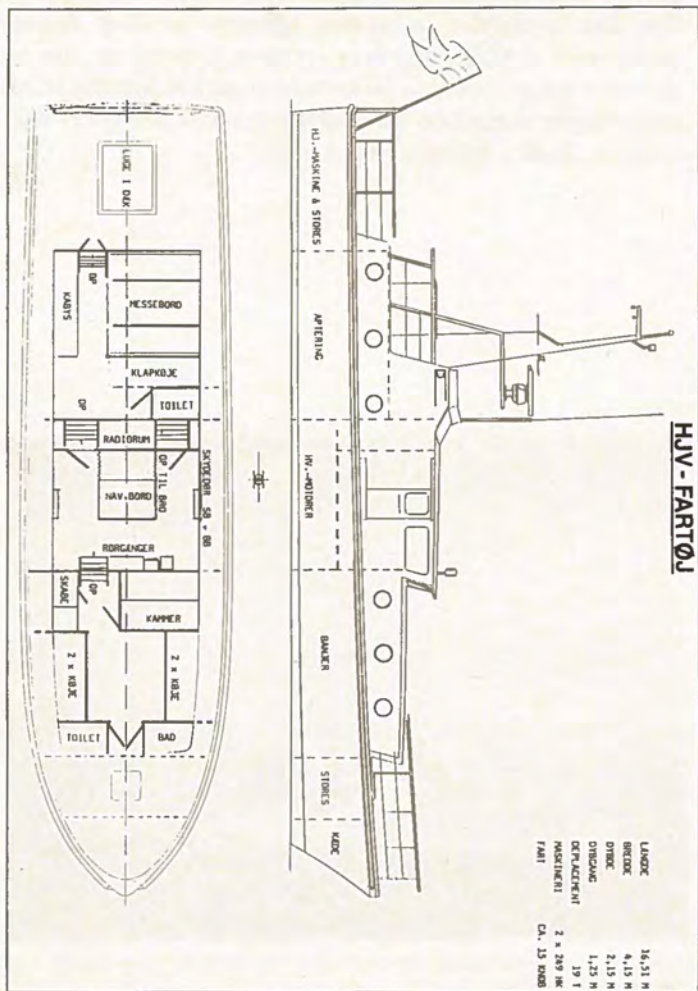
I anledning af 25-året for Marinehjemmeværnet (MHV) oprettelse i 1952 udsendtes i efteråret 1977 et smukt jubilæumsskrift. Det er rimeligt at vi også i tidsskriftet markerer MHV jubilæum, og da vi ikke kan nå det med en hyldest »på dagen«, bliver det i form af denne boganmeldelse.

Bogen er skrevet i en letlæst dagbogstil, som illustrerer problemerne omkring oprettelsen og Marinehjemmeværnets første 25 år.

Det landmilitære hjemmeværn blev oprettet som en naturlig fortsættelse af modstandsbevægelsens erfaringer. Det kneb imidlertid mere med at finde en berettigelse for et »vådt« hjemmeværn, og man havde også mange problemer omkring »fødslen«. I dag hvor vi kender de mange opgaver, som MHV kan løse er ingen mere i tvivl om berettigelsen.

Det var den daværende chef for kystdefensionen, senere kontreadmiral E. M. Dahl, som beordredes til at tilrettelægge den maritime del af 1948 loven om hjemmeværnets ordning.

Det er interessant at læse om MHV fartøjsproblemer fra 1952 med 9 kuttere, 7 motorbåde og 15 rofartøjer til 1977 med 11 stålkuttere og de nykontraherede glasfiberarmerede polyester fartøjer med mange flere. Mange søofficerer ser stadig lidt vemodigt på vore gamle Ø-både med MHV numre.



Kommandør G. de Lichtenbergs idé om at bygge specielle kuttere til MHV nåede 1957 til sin virkeliggørelse med 3 trækuttere bygget på Orlogsværftet.

Det kan anbefales søværnets officerer at læse denne beskrivelse af Marinehjemmeværnets 25 første år, der er sket en stadig udvikling frem mod et godt samarbejde, et samarbejde som er en forudsætning for at søværnet kan fungere såvel i fredstid som i krig.

red.



Ministrygeren BAAGØ udrustet som kadetskib 1957. Nu MHV 84 ved flotille 242 (Nyborg - Kerteminde).

NYT FRA ORLOGSMUSEET

Mandag den 16. januar kl. 14.30 åbnede ved en beskeden højtidelighed Orlogsmuseets særudstilling i Copenhagen Admiral Hotel, der er indrettet i det ca. 200 år gamle korntørringsmagasin på Larsens Plads med indgang fra Toldbodgade 24-28. Stedet er rent geografisk ideelt for turister med sin beliggenhed midtvejs mellem Den lille Havfrue og Kongens Nytorv, vis a vis Holmen og genbo til Amalienborg. Det er derfor ingenlunde fantastier, når direktør Henning Remmen i sin velkomsttale til orlogsmuseets særudstilling rent prognosemæssigt forudså et årligt besøg på udstillingen på mindst 200.000 mennesker. Hotellet har allerede for 1978 forudbestillinger på 120.000 gæster. Særudstillingen bærer henset til sin beliggenhed navnet »HVAD HUSET SÅ — HOLMEN OG DENS SKIBE« og er bygget op i nøje tilknytning hertil.

Gennem skibsmodeller, billeder, fotostater o.a. beskrives København som flådehavn gennem historien, sejlskibenes konstruktion og udvikling, overgangsperioden fra sejl til damp sluttende med PEDER SKRAM og de dampdrevne torpedobåde. Gennem en del af billedmaterialerne skildres de tre hovedbegivenheder, huset har været vidne til:

Slaget på Rheden 1801

Flådens ran 1807

Flådens sænkning 29. august 1943.

Alt i alt en anskuelig komposition som skulle være let tilgængelig også for ikke fagfolk.

Når Orlogsmuseet har kunnet gå ind for at arrangere en sådan udstilling i et hotel, skyldes det naturligvis bygningens historiske værdi og beliggenhed lige over for flådens traditionsrige leje. Selve salen er da også af høj kvalitet med sine særprægede solide tømmerkonstruktioner og bjælkeloft i pommersk fyr stammende fra 1780'erne samt de gamle murbuer, en absolut værdig ramme omkring de udstillede genstande.

Som noget usædvanligt blandt museer kan også fremhæves, at udstillingen vil være tilgængelig alle døgnets timer. Der skulle gennem denne udstilling være åbnet mulighed for at udbrede øget kendskab til og forståelse for vort søværns historie.

Initiativet til etablering af denne særudstilling udgik fra ledelsen af Scandinavian Holiday Centre, som driver Copenhagen Admiral Hotel, og som kontaktede Chefen for Søværnet, der delegerede det praktiske arbejde til Orlogsmuseet. Da museet står umiddelbart foran at skulle rømme Sct. Nicolai kirkebygning, som Københavns kommune ønsker, at vi skal forlade efter midlertidigt at have haft til huse der i 20 år med den begrundelse, at det skal anvendes som kulturhus, byder vi denne mulighed for at etablere os med en særudstilling, der har en så publikumsmæssig attraktiv beliggenhed meget velkommen.

Vi har hermed indtil videre fået et højst værdifuldt vindue ud mod offentligheden og vil herigennem i forbindelse med Valdemar slot og aktiviteter planlagt i samarbejde med søværnet kunne drive en rimelig udadvendt virksomhed indtil ønskemålet en egentlig museumsbygning toner frem som en realitet.

E. Wolfhagen

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i november/december 1977.

ADMINISTRATION, RETSVÆSEN M. V.

Brækhus, Sjur: Bergning. Forelesninger over sjørett. Del 7. Oslo 1971. 105 s.

Sandvik, H.: Norsk militærhistorisk bibliografi. Tilleg nr. 1. Oslo 1977. 60 s. personindex.

Schultz, Erik: Civilforsvaret i international ret. Kbh. 1977. 68 s.

Sibthorp, M.M. (ed.): The North Sea. Challenge and Opportunity. London 1975. 324 s. kort. index.

Session og indkaldelse. Orientering om værnepligten. Kbh. 1977. 42 s. ill.

HISTORIE

Christensen, Aksel E.: Danmark, Norden og Østersøen. Udvalgte afhandlinger. Kbh. 1976. 284 s. ill.

Critchley, M.: Silver Jubilee Review 24-29 June 1977 H.M. Queen Elizabeth II. Gosport 1977. 30 s. ill.

Henningsen, Henning: Sømandens drikkelse. Særtryk af »Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1977«. Helsingør 1977. 62 s. ill.

Laursen, A.: Danske veteranskibe. Kbh. 1977. 64 s. ill.

Miller, N.: U.S.Navy. An Illustrated History. New York 1977. 416 s. ill. kort index 4^o.

Petersen, H.M. & Lorentzen, J.: Rejsen til Amerika - med Thingvalla liniens udvandrerskibe før 1898. Kbh. 1977. 98 s. kort. bibl.

Petersen, Kai: Danmarkshistoriens hvornår skete det. Fra Istiden til vore dage år for år. Kbh. 1977. 464 s. index. kort. ill.

Robinson, W.: Jack Nastyface. Memoirs of a Seaman. Annapolis 1973. 158 s. ill.

Svalgaard, R.: Toldvagtskibet ved Agger kanal samt toldvagtskibet »Thyborøn«. Særtryk fra »Historisk Årbog for Thy og Mors og V. Han Herred«. 1977. 24 s. ill.

Søværnets Materielkommando. SMK Kontakt nr. 17, særnummer 1. december 1977. Kbh. 1977. 44 s. ill.

Spector, R.: Professors of War. The Naval War College and the Development of the Naval Profession. Newport 1977. 186 s. ill. index. bibl.

Wedin, F. & Hammar, M.: Amiralitetskollegiets historia III. 1803-1877. Malmø 1977. 238 s. ill. index. bibl.

Zinglensen, R.: Københavns havne. Fortid og nutid. Kbh. 1977. 152 s. ill. bibl.

1. VERDENSKRIG.

Nutting, W. W.: The Cinderellas of the Fleet. New York 1920. 180 s. ill.

2. VERDENSKRIG.

Bang, Kaj Nolsøe: Styrmand til orlogs. Marinen under krigen. Kbh. 1977. 192 s. personindex.

Elliot, P.: Allied Escort Ships of World War II. A Complete Survey. London 1977. 576 s. ill. index.

PERSONALHISTORIE.

Bergsøe, Bent: Flådemalerens bo. Kgl. flådemaler An-

dreas Nielsen Bergsøe's dødsboskifte i 1757. Særtryk af »Historiske Meddelelser om København, Årbog 1977«. 32 s. ill.

POLITIK.

Gorsjkov, S.G.: Statens Sjømakt. Malmø 1977. 318 s. kort.

Montagu, E.: Beyond Top Secret U. London 1977. 192 s. index.

Morris, Eric: The Russian Navy. Myth and Reality. London 1977. 150 s. index. kort.

STRATEGI & TAKTIK.

Jordan, G. (ed.): Naval Warfare in the Twentieth Century 1900-1945. Essays in Honour of Arthur Marder. London 1977. 244 s. index.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Peter Elliot: Allied Escort Ships of World War II. A Complete survey.

MacDonald and Jane's Publ., Ltd., London 1977.

Et pragtværk om de allierede eskorte-skibe under 2. Verdenskrig.

Af kapitlerne kan nævnes: Byggeprogrammer og produktionsterminer, eskorte-skibe i tjeneste i Nordsøen, nordlige Atlenterhav, Middelhavet og i det fjerne Østen. Skibe bygget under krigen i England (og Dominions) og i USA. Armering m.m.

Bogen er velforsynet med billeder og silhouetter og slutter med en liste over optiske kaldesignaler (pendant numbers) og et fyldestgørende indeks over skibsnavne.

Nathan Miller: The U.S. Navy. An Illustrated History.
American Heritage and the U.S. Naval Institute. New
York & Annapolis 1977.

Reklamen meddeler, at man - på bogens 416 sider - for første gang får fortalt den fuldstændige historie om den amerikanske flåde i 200 år. Det er for så vidt også rigtigt, som man får indblik i flådens skibe, dens helte, søslag, konstruktører, traditioner, teknologi og besætninger. Med mere end 400 illustrationer, hvoraf mange i farver, kort, planer over skibe og diagrammer over søslag, er den en amerikansk »Flåden gennem 450 år«.

Eric Morris: The Russian Navy. Myth and Reality.
Hamish Hamilton, London 1977.

Forfatteren er udgået fra Leicester universitet og er i dag lærer i krigshistorie og international politik ved Royal Military Academy, Sandhurst.

Bogen er et udmærket supplement til bibliotekets øvrige bøger om USSR's flåde.

Naval Warfare in the Twentieth Century 1900-1945. Essays in Honour of Arthur Marder.

Redigeret af Gerald Jordan. Croom Helm, Ltd., London 1977.

Bogen er udgivet i anledning af marinehistorikeren, professor Marders afgang fra University of California, og indeholder en bred samling af 13 forskellige forfatters (bl.a. professorer og søofficerer), afhandlinger med forord af Admiral of the Fleet, Lord Mountbatten.

Indledningen er kaptajnøjtnant Peter Kemp's essay om genfødsel af den britiske flåde (»From Tryon to Fisher«). Iøvrigt er - blandt andre - så forskellige emner som en sammenligning mellem Fisher og Tirpitz, Coronel, u-bådskrigsførelse, strategi og den canadiske flåde 1939-45 behandlet bogen.

W. W. Nutting: The Cinderellas of the Fleet.

The Standard Motor Construction Co., Jersey City, New York 1920.

Med »Flådens Askepot'er« menes de engelske »motor launches« og de amerikanske »submarine chasers«.

I betragtning af hvem der har udgivet bogen, kan det ikke undre, at et kapitel er viet til omtale af motorer og deres konstruktion, men bogen giver iøvrigt beskrivelse af de engelske bådes deltagelse i angrebene på Zeebrügge og Ostende, af patruljesejlads og af angreb på under-vandsbåde.

Holger Munchaus Petersen & Jens Lorentzen: Rejsen til Amerika - med Thingvalla liniens udvandrerskibe før 1898.

Høst & Søn's Forlag, Kbh. 1977.

Ved et tilfælde fik forfatterne kendskab til en række fotografier, som skibslæge Anders Andersen Gramstrup havde optaget ombord på Thingvalla liniens NORGE og ISLAND i årene 1896 og 1897.

Med billederne som baggrund berettes i bogen om de dampskibe, rederier og mennesker, der i årene fra 1866 til 1898 (da DFDS overtog Thingvalla linien) overførte et anseligt antal mennesker til en ny tilværelse i Amerika. Skibslægens billeder suppleres med stik fra »Illustreret Tidende« og tegninger af skibenes indretninger.

Bogen, der er modtaget som gave fra forfatterne og forlaget, er interessant læsning og fremtræder i en meget fin udførelse.

William Robinson: Jack Nastyface. Memoirs of an English Seaman.

The Naval Institute Press, Maryland 1973.

Bogen, som første gang udkom i 1836 under pseudonym, beskriver den menige i den engelske flåde under Napoleons-krigene.

Nærværende udgave er forsynet med pragtfulde tegninger af en samtidig karikaturtegner.

M.M. Sibthorp (ed.): The North Sea. Challenge and Opportunity.

Europa Publications, Ltd., London 1975.

Bogen er det første resultat af en studiegruppes arbejde, nedsat af David Davies Memorial Institute of International Studies med det formål at undersøge farvandene omkring England.

Den omhandler de rets- og miljømæssige forhold i forbindelse med udvindingen af Nordsøens naturlige forekomster. Alle de vigtige aktiviteter, der er forbundet med Nordsøen og dens kyster - fiskeri, olie- og gasudvinding, sejlads m.m. - diskuteres, både isoleret betragtet og i sammenhæng.

Bogen er ført op til november 1974, og dermed allerede (som håndbog) i visse henseender forældet; bl.a. er jo Danmarks fiskerigrænse i de fleste farvande siden udvidet til 200 sømil.

A.H.

Torsken og Islands forhold til Danmark gennem tiderne

af professor Björn Thorsteinsson

*»Of Iceland to write is little need
save of stockfish«.*

Disse klassiske linier siges at være udgået af en englænders mund i fjorten hundred og tredverne. Da digteren skrev var der lige sket store omvæltninger på Island. Man havde kun sejlet dertil om sommeren fra Norge, og tit med store vanskeligheder og eventyr. Men omkring 1412 begyndte man at sejle skibe i snesevis fra England og på alle årstider undtagen midt om vinteren.

ÍSLAND OG UMHRIMURINN



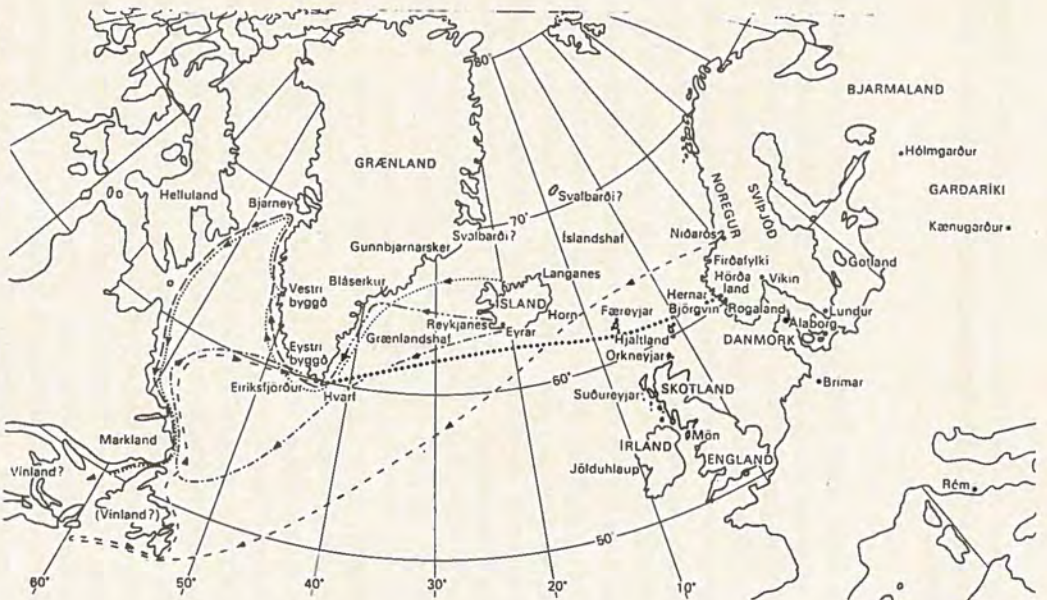
1. Grindavík, 2. Hafnarfjörður, 3. Reykjavík, 4. Faxaflói, 5. Rifa Snæfellsnes,
6. Breidafjörður.

Islændingene havde klaget ofte og meget over utilstrækkelig sejlads til landet og henvendt sig med deres ønsker til konger og fyrster, men pludselig skete der en stor forandring, og man begyndte at klage over alle slags overgreb og ubehageligheder fra fremmede fiskeres side. Disse overgreb sluttede ikke før end ved afslutningen af den tiende torskekrig om fiskerigrænsen ved Island 1. december sidste år. Da var flere fiskearter ved at forsvinde, og verdens nationer måtte ty til fredning af visse fiskebestande, for at der også skulle blive noget at fiske i fremtiden.

Teknisk revolution i navigationen på Verdenshavene

Ifølge direkte kilder begyndte englænderne sejlads på Island omkring 1409, men sandsynligvis har de besejlet landet noget tidligere. Omkring 1380 steg besejlingen af Island betydeligt, og antallet af skibe, der lagde vejen om ad Vestmannaeyjar, Islands vigtigste fiskericentrum, forøgedes. I annaler fra omkring 1400 står der ved året 1396/97: *Thördur Arnason på Vestmannaeyjar uskyldig dræbt af udenlandske købmænd, som kom dertil, og der skete mange andre store skader. Der lå seks skibe der.* Begrebet udenlandsk betyder sandsynligvis efter den tids sprogbrug, at de omtalte ikke var norske undersåtter, men i stedet var af en anden fremmed nationalitet. Her var der sket store ting. Folk var blevet vilde efter tørfisk nede i Europa, og nogle tørfiskhungrende prangere, sandsynligvis engelske, har i Bergen fået lært en af, at Vestmannaeyjar var et rigt fiskerleje.

Hanseaterne havde hærgnet og plyndret Bergen i 1393 og 1395, så det var kun naturligt, at engelske Bergensfarere opsøgte tørfisklageret på Island. Kun i ringe omfang er denne sejlads på Vestmannaeyjar blevet fulgt op i denne omgang, for den sorte død kom til Island efter



Islands placering i Nordatlanten.

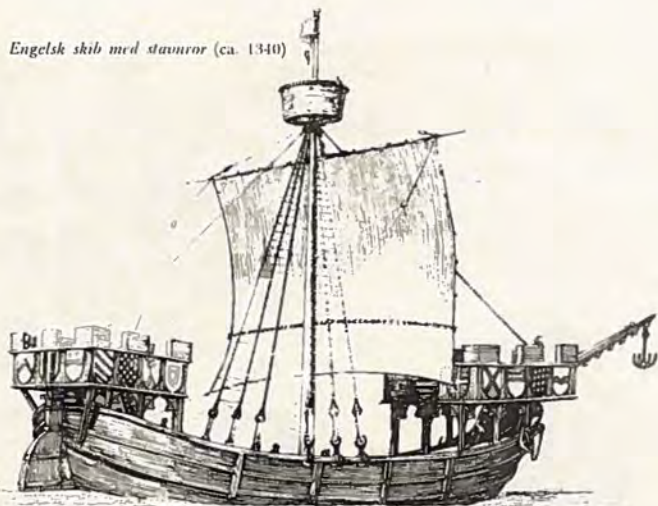
Afstand til Grønland: 155 sømil, Færøerne: 232 sømil.

Jan Mayen: 297 sømil, Skotland: 431 sømil, Norge: 535 sømil.

århundrede skiftet 1400, sandsynligvis direkte fra England, og for en tid holdt de søfarende sig skræmte borte fra pestboet.

Våren 1408 eller 1409 så engelske fiskere atter Island stige op af havet, og fra da af har rige fiskebanker årligt lokket dem derop. I året 1413 begyndte handelsskibe at følge i fiskeskibenes kølvand, og i de følgende år mangedoblede varetilsførslen til landet. Flere havne end nogensinde før besejledes årligt, prisniveauet forandredes betydeligt til islændingenes fordel, islandsk tørfisk til eksport steg med godt 70%, og importen mangedoblede. I disse år indtrådte der en teknisk revolution i navigation på verdenshavene. Før 1400 sejlede klinkbyggere, enmastede skibe af vikingetidstypen til Island om sommeren, og overvintrede der på land. Da tog hver Islandstur godt et år. Efter 1400 kom der fra England på alle tider af året en mængde to- og tremastere med mange sejl derop, og de var bare nogle måneder om hver tur. Med de enmastede skibe havde det ofte vist sig vanskeligt at ramme på forhånd fastsatte havne, og sømænd havde været meget bange for kystsejlads; de lagde skibet ind i Østfjordene, hvis det var der de så land, selvom de agtede sig til en havn i Faxaflói i den vestlige del af landet. Med de nye skibe besejlede man årligt en mængde havne hele landet rundt, og islændingene, som før havde beklaget sig over utilstrækkelig sejlads til landet, begyndte nu at beklage sig over fremmede søfolks påtrængende og hensynsløse færd. Her var verdenshistoriske begivenheder ved at ske. Oceantrafik og havfiskeri blev pludselig en blomstrende næringsvej. Man havde ganske underlagt sig oceanet, og begyndte nu at udstikke ruter på det, og den første gik op til Island.

Engelsk skib med stavnror (ca. 1340)



Første torskering 1415-25.

Alle større forandringer af de indbyrdes forhold mellem mennesker har affødt kamp og krig. Alle ølandene i Nordatlanten ansås i det fjortende århundrede for at være en del af det norske rige, og Norges konger regnede sig for herskere over dette havområde og omtalte det som »vort hav« eller *mare nostrum*. Der kunne de uantastede styre skibsfart og handel før 1400, fordi der da ikke var andre end det norske riges undersåtter, der gav sig af med oceantrafik.

Den første torskering 1415-25 begyndte med englændernes uventede indtrængen på den dansk-norske kronens interesseområde ved Island. Den dansk-norske regering havde ikke magt nok til at afvise angrebet, og de



Skærmydsler på islandske fiskebunker syd for Vestmannaøerne, hvor Hamburgerne har overtaget. På stranden står en tønde svool; svoolen blev nemlig eksporteret fra Straumsvig, syd for Reykjavik. Foglasker er antagelig Geirfuglasker syd for Reykjanes, som kaldes Rok, og længere inde i bugten ligger et skib for anker i Havnefjörd (Hanafjord). Snæfellsnæs, nord for Faxabugten, er mærket Jökul, og længere inde i landet ser man Hekla, Skalholt og flere andre seværdigheder.

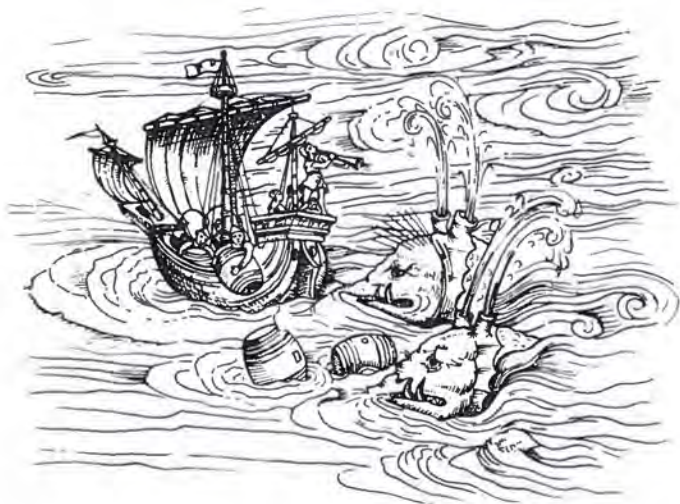
indtrængende havde heller ikke styrke til at vinde afgørende sejr. De var godt udstyret med den nye nautiske teknologi og vandt en let sejr over de dårligt udrustede og isolerede repræsentanter for den dansk-norske konge og de bergensiske købmænd, selv om de selv var besværede af mange slags vanskeligheder, som forfulgte dem på det europæiske fastland. Krigen var først og fremmest en krig mellem den dansk-norske regeringsmagt og englænderne, og for de nordiske regeringsmagter præsenterede den tre hovedproblemer.

1. *Indskrænket jurisdiktion.* Med invasionen invalideredes det nordiske regeringsapparat i Island, både med hensyn til jurisdiktion og skatteopkrævning, og første fase af invasionen afsluttedes med, at statsmagtens repræsentanter i Island blev taget til fange og ført til England 1425, og englænderne tog bolig i landet og dominerede blandt andet Vestmannaeyjar i halvandet hundrede år.

2. *Direkte indtægtstab.* Med invasionen kom Islands-handelen i hænderne på *udlændinge*, som for en tid ikke betalte told af den. Da blev forbindelsen mellem Island og Norden i det store og hele afbrudt, og indtægterne fra Island holdt i ca 25-30 år op med at dryppe i Danmarks og Norges kongelige kasse.

3. *Indirekte indtægtstab.* Invasionen bestod for en stor del i, at udlændinge begyndte at hale fisk op på de islandske fiskebanker, og de gjorde det uden at spørge hverken kongen eller præsten om lov. De hentede store rigdomme hjem uden at betale en eneste øre for dem. De engelske fiskeskibe udgjorde fra begyndelsen en provokation både for islændingene, som regnede det for direkte livsfarligt at fiske i de områder, hvor englænderne var ivrigst. De engelske fiskeskuder var også en torn i øjet på den dansk-

norske regering, som så sådan på det, at her tilranede fremmede folk sig rigdomme, som tilkom dens undersåtter, og derved formindskede deres indtægter såvel som statens.



Mod disse vanskeligheder, som opstod i begyndelsen af det femtende århundrede, reagerede islændingene ved at tage styrelsen i egne hænder, få et forlig i stand med invasionsstyrkerne og udstede regler for dem. Der var her i nogen grad tale om begivenheder parallelle med dem som skete godt fem hundrede år senere, da briterne igen anfaldt Island med væbnet magt i foråret 1940. Da var forbindelsen med Danmark blevet afbrudt en måned før, så islændingene måtte tage rigets øverste styrelse på sig og udnævne en rigsforstander i kongens sted.

Så langt gik man ikke i det tredje årti (decennium) af det

femtende århundrede, at kongen blev formelt afsat, men Altinget tiltog sig magt på områder, hvor kongen hidtil havde været enerådende. På Altinget i 1419 blev der således vedtaget regler om, at handel blev tilladt med udlændinge, som kom med fred og ærlig handel. »*Med de søfolk og fiskere, som har røvet og stiftet ufred, dem har vi ladet straffe*«, hedder det. Det blev med andre ord forbudt fremmede søfolk at fiske på islandske fiskebanker, med mindre de skaffede sig særlig tilladelse til det og bragte varer til landet til en aftalt pris, og der blev indgået aftale om maksimalpriser på handelsvarer omkring 1420 eller før.

Islændingene skelnede fra begyndelsen skarpt imellem købmænd, som kom med fred og »*ærlig handel*«, og søfolk og fiskere, som kom med ufred og plyndrede fiskebankerne. De sidstnævnte havde ikke frit lejde på Island. I praksis fungerede ordningen på den måde, at de engelske søfolk bragte brogede varepartier til landet, og til gengæld fik de fisketilladelse eller »*tål*« til fiskeri - det vil sige, at de ville blive tålt på fiskebankerne. Kongemagten og Bergenskøbmændene ville derimod ikke acceptere denne ordning, blandt andet fordi der ikke blev betalt told af den engelske Islandshandel. En ny statholder, en dansker ved navn Johannes Paulsson og en tysk handelsgesandt blev sendt til Island. De tilbagekaldte islændingenes forordninger, afsatte folk fra deres embeder og forsøgte at kalde alle mand til aktiv opposition mod englænderne. I 1425 gentog den danske konge forbudet mod udlændinges besejling af norske skatlande, navnlig Island, Finnmarken og Helgeland, men englænderne lod sig ikke jage bort fra Island, der pågreb de kongens repræsentanter og førte dem som fanger til England. Hermed ophørte Bergens herredømme på Island, og islændingenes forbindelse med det



norske rige blev stort set afbrudt i de næste år. I de følgende 30 år tillod islandske høvdinge sig oven i købet at nægte at hyld kongen. Det tog de dansk-norske regeringer næsten hundrede år på ny at indlemme Island i deres rige.

Den første torskemkrig endte med en nyordning af Islands udenrigshandel og af fiskeriet ved dets kyster. Bergens monopol blev ophævet, og Island blev i praksis et frit marked for enhver som sejlede dertil. Fiskeri på islandske fiskebanker var lovformeligt betinget af vareforsyninger til landet, men ikke tilladt for tilfældigt forbipasserende fremmede fiskeskibe, men naturligvis var opsynet med fiskeriet på bankerne ikke særlig effektivt.

Det dansk-norske kongedømme tager magten på Island.

Anden torskemkrig 1447-49.

De norske skatlande, Færøerne, Island og Grønland, udfordrede den danske regering til at strække sin myndighed ud over verdenshavene og fremkaldte derved langvarige stridigheder mellem Danmark og England. I det femtende århundrede var England ofte meget hårdt trængt i internationale affærer og gik derfor ind på mange slags forhandlinger og overenskomster med den danske regering for at slippe ud af vanskelige situationer.

Dette var camouflagen fra engelsk side og en provisorisk løsning på stridighederne, som fortsatte indtil Danmark-Norge var blevet en flådemagt, og man fik større rigdomme til at slå om i Amerika, end der fandtes på Island, men da var man også godt inde i det 16de århundrede.

I året 1429 vedtog det engelske parlament en lov om, at englændere, som begærede at købe tørfisk, skulle sejle til tørfiskmarkedet i Bergen. Der havde kong Erik nemlig tilstået englænderne samme rettigheder som de tyske hanseater. Denne lov blev gentaget i et forlig mellem regeringerne i 1432 og i en engelsk forordning af 1444, men dens bestemmelser blev ikke overholdt, og den

engelske regering har haft større indtægter af Island end kongen i København.

I 1447 lod den danske konge nogle engelske skibe opbringe i Øresund og tvang på den måde den engelske regering til nye forhandlinger. Der blev indgået våbenhvile i 1449, og den skulle gælde i to år. I løbet af den tid blev det bestemt, at engelske købmænd ikke måtte sejle til de norske skatlande, Island, Helgeland eller Finnermark uden den norske konges specielle tilladelse. Dermed anerkendte den dansk-norske regering, at den ikke kunne udelukke englænderne fra handel i Island. Bemærkelsesværdigt er det, at der ingen steder i dette forlig nævnes noget om fiskeri. Imidlertid står der i Löngurettarbot (Langeretterbod), som islændingene fik kongen til at udgive i 1450, at alle englændere og iredere, som kom sejlene til Island, skulle være retsløse og fredløse, og deres skib og gods konfiskabelt, hvis de ikke medbragte en rejsetilladelse fra kongen.

I den anden torskekrig 1447-49 gjorde den danske konge brug af, at han beherskede Øresund, til at tvinge englænderne til at anerkende det dansk-norske riges overherredømme over Island. Da skete der betydelige forandringer i styrelsen af islandske anliggender. Landet havde været regeret fra Bergen, som havde været Islands hovedstad og skatteopkrævningscentral, men nu begyndte man at opkræve told af handel med og sejlads til Island. Islandsadministrationen i Bergen blev nedlagt - naturligvis til ringe glæde for bergenserne - selvom de da i årtier næppe havde set skyggen af deres islandske rettigheder. I den anden torskekrig måtte englænderne traktatmæssigt anerkende, at de ikke kunne sejle til Island uden at købe sig tilladelse til rejsen hos de dansk-norske myndigheder.

Den anden torskekrig betegner et vendepunkt i Islands historie.

Da knyttedes landet de facto til det danske rige. Kong Kristoffer af Bayern opdagede, at han i Øresund kunne tvinge englænderne til lovlydighed ude på Island, skønt det var knapt med den udøvende magt der oppe i næsten et århundrede endnu.

Tredje torskekrig 1467-73

Efter begivenhederne i Øresund begyndte den danske konge at opbygge sig en administration og en skatteopkrævning på Island. Den tyske Hansa var på denne tid den eneste magtfaktor i Nordeuropa, som kunne hamle op med englænderne ved de islandske kyster, men Islandshandelen fristede endnu ikke købmændene i dens hovedsæde, Lübeck ved Østersøen. Den norske tørfiskhandel var i hænderne på lübeckerne, og den synes at have nogenlunde tilfredsstillet behovet for fisk på det europæiske fastland. Hvis det viste sig umuligt at isolere Islandshandelen i Bergen, mente lübeckerne, at deres interesser var bedst tjente med at lade den gå til England. Der drev hanseaterne nemlig ingen fiskehandel af betydning. De hanseatiske østersøbyer viste ingen interesse for at holde Island inden for det nordiske fællesmarked.

Efter 1449 kunne engelske søfarere købe sig tilladelse til sejlads på Island, men de færreste tog notits af denne formalitet. Sejlads på Island fortsatte derfor med at være et stridens æble imellem regeringerne, og man satte sig igen til forhandlingsbordet i 1465. I det forlig, som da blev indgået, står der blandt andet, at englænderne efter indhentet tilladelse fra den danske konge må sejle til Island, men hverken til Helgeland eller Finmark, undtagen hvis de bliver slået ud af kurs. Denne opdeling

af de norske skatlande er foretaget efter ønske fra hanseaterne, men dermed blev det et anerkendt faktum, at Island indtog en særstilling inden for det dansk-norske rige.

Den engelske konge ratificerede ikke forliget af 1465. Den danske kong Kristian den første tilbagekaldte derfor alle Islandstilladelser, som han havde tilstået engelske skibe.

Englænderne sejlede imidlertid til Island som før, og de dræbte statholderen, Björn Thorleifsson, i Rif på Snæfellsnes. Dermed begyndte *den tredje torskekrig*. Kristian den første svarede med at lade syv engelske skibe på vej igennem Øresund opbringe i 1468, og lukke sundet for engelske skibe. De nordtyske hansestæder blev inddraget i denne strid, og pludselig begyndte Hamborg at besejle Island i stor stil. Denne krig blev især ført på Nordsøen, hvor dansk-tyske kapere jagede engelske fartøjer. Islændingene tog direkte del i striden, men for dem stod også store interesser på spil; man forsøgte at åbne et nyt og bredere marked for de islandske produkter end det, man tidligere havde kendt, at afryste det engelske monopol ved Island og hævne Björn Thorleifsson.

I et testamente fra 1470 efter en sysselmand står der blandt andet: »Ligeledes vil jeg sørge for, at der bliver sunget sjælemesse for de englændere, som blev dræbt i Grindavik af mine mænd«.

Tre år senere, i 1473, blev der indgået en fredsaftale, men kun for to år og med status quo. Englænderne måtte ikke sejle til Island, med mindre de havde opnået tilladelse til det, men de tog det ikke så nøje med den betingelse. Fredsaftalen blev uændret fornyet fire gange, men omkring 1480 blev forholdet igen spændt mellem

magthaverne på Island og de fremmede, som opførte sig temmelig ugenerte i landets havne. Hamborgerne blev de mest aktive, men lübeckerne dominerede i Bergen og på det europæiske tørfiskmarked, og de vendte sig bestemt imod enhver direkte sejlads mellem Island og hansestæderne. Derfor måtte hamborgerne almindeligvis bringe den islandske tørfisk på marked i England helt frem til omkring 1500. Først efter århundredeskiftet begyndte islandsk fisk i større omfang at komme på marked i Tyskland.

I den tredje torskkrig gled Islandshandelen for en stor del englænderne af hænde. Vesttyskerne, især hamborgerne, fortrængte dem fra enkelte havne som for eksempel Hafnarfjörður. Da måtte de indse, at de ikke kunne sejle til Island, hverken for at handle eller fiske, uden særlig tilladelse fra regeringsmagten i det dansk-norske rige, og Island indtog en særstilling inden for dette.

Fjerde torskkrig 1484-90 begyndte med, at den engelske konge om foråret sendte orlogsskibe til Island som beskyttelse for den engelske Islandsflåde der, og der blev sluttet fred i begyndelsen af 1490. Omkring 1480 klagede islændingene til kongen over de fremmedes vinterophold i landet. De holdt hus og gårde ved kysten og lokkede tjenestefolk fra bønderne, så disse hverken kunne få opsidere nok til deres jorder eller tilstrækkeligt mandskab til kystfiskeri. Omkring 1480 kappedes købmændene om at indrette sig vintersæder på Island for at sikre sig handel med dem, der havde noget at sælge, og spændingen voksede mellem konkurrenterne om den islandske fisk.

Alle dansk-norske regeringsforsøg på at få islændingenes handel tilbage på den gamle vej til Bergen havde været forgæves.

Efter tredje torskekrig blev alle den slags forsøg standset, og den første hovedsmand blev på et orlogsskib sendt til Island i 1478 og overdraget landets styrelse. Didrik Pining var hans navn. Han havde tilføjet englænderne mange nederlag på Nordsøen under den tredje torskekrig og ledet en opdagelsesekspedition på Nordatlanten til Grønland og muligvis til Amerika. Ved Island lod han englænderne gøre plads for hanseaterne i de vigtigste fiskerihavne, og han kom først rigtig på kant med englænderne i sommeren 1484. Islændingene synes kun i ringe omfang at have taget direkte del i kampene i de følgende år. De havde næppe andre interesser at pleje end at forsvare begge de kæmpende parters frie handel i de islandske handelshavne.

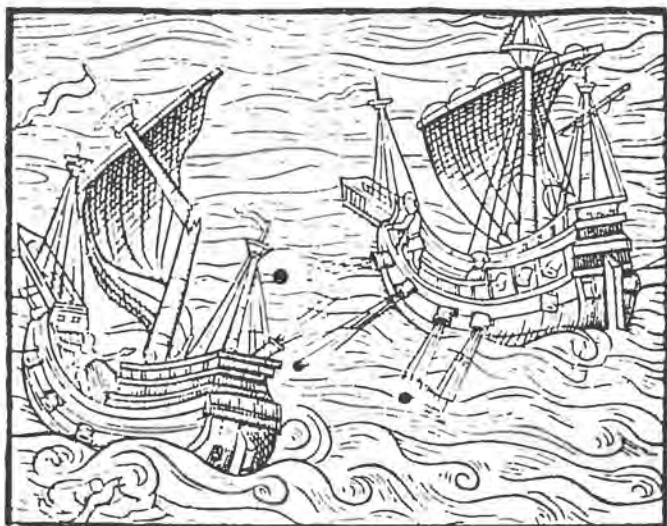
Omkring 1484 har englænderne haft i sinde at møde tyskernes tilstrømning til Island med et modangreb, men dette blev forhindret af Didrik Pining. Islændingene trådte ind i havretsspørgsmålet, så snart kongens repræsentanter gjorde fremskridt. Da tiltog Altinget sig magt til at forhandle direkte med englændernes repræsentanter om handel og havretslige spørgsmål, og de ændrede det forlig, som den dansk-norske regering havde indgået med dem om samme emne. I forliget mellem danskerne og englænderne i 1490 står der i paragraf 4, at *»engelske købmænd og fiskere, ja enhver undersåt under den engelske konge efter behag frit kan sejle til Island for at handle eller fiske i al fremtid«*, dog på betingelse af, at de betaler den sædvanlige told og afgift, når de lander, og at de skaffer sig et sejlpas hos den danske konge. Med dette forlig fik englænderne for første gang så vidt vides lovformelig ret til at fiske ved Island, dog på visse betingelser. Regeringen har ganske rigtig ment, at der var rigeligt med fisk i havet, og at det var umuligt at opretholde fiskeforbud på det åbne hav ved Island.

Islændingene glædede sig mindre over denne fiskeret, og de lod den udgå, da de om sommeren på Altinget bekræftede kongernes forlig. Da blev der ikke nævnt noget om, at englænderne frit kunne fiske ved Island. Islændingene gik uden om denne vigtige bestemmelse i forliget, mens de på den anden side gentog det førnævnte forbud mod udlændinges vinterophold på Island, med mindre særlige omstændigheder tvang dem til det, skibbrud eller sygdom, »og de måtte ikke sælge deres varer dyrere om vinteren end om sommeren og ingen islandsk mand holde i sin tjeneste og hverken sende både eller fiskere på havet. Og enhver, som huser dem eller giver dem hjem på anden måde end her nævnt, skal det koste det samme som at huse en fredløs mand. Enhver islænding, som går i deres tjeneste, skal betale samme bod«.

Her fik islændingenes synspunkter på det havretslige område måske deres klareste formulering i gammel tid, og i kølvandet kom så skudefiskerdommen fra 1500, I den står der, at »de skudefiskere, som fisker og ikke også gør forretning, skal være fredløse og lovligt pågrebne af enhver, hvor de end bliver taget.«

Det engelske toldvæsens arkiv viser, at de engelske skibsredere i det store og hele har respekteret islændingenes regler, for de fleste skuder, som sejlede til de islandske fiskebanker i den første halvdel af det sekstende århundrede, tog et parti varer med.

I den fjerde torskkrig trak det sammen til søkrig mellem høvedsmanden Didrik Pining og englænderne, Nordatlanten blev for første gang skueplads for krigshandlinger, og tyskernes Islandshandel, især hamborgernes, voksede. Da fik englænderne ret til at fiske på de islandske fiskebanker af den dansk-norske regering, men ikke af islændingene, som intensiverede deres modstand mod udlændingenes vinterophold på Island.



Den femte torskemkrig 1532-33 (*Grindavikkriegen*) bestod af tyskerne's ublide behandling af englænderne på Island, og den blev udført i den islandske administrations navn. Da var englændernes tilholdssteder på det islandske hovedland stort set nedlagte, og omkring 40 englændere var blevet dræbt. Efter at tyskerne begyndte deres Islandssejlad havde disse for det meste støttet islændingenes synspunkter i fiskerispørgsmål imod englænderne, naturligvis for selv at placere sig så godt som muligt i landet. Da styrkede tyskerne administrationen og fik den i betydeligt omfang på egne hænder, og de overgav den tyske statholdere og hovedsmænd som Didrik Pining fra Hamborg, Didrik fra Minden og flere. Den femte torskemkrig skabte epoke i magtkampen på Island. Da blev englændernes herredømme på Island knust, så de i de næste fire hundrede år stort set ikke forsøgte at etablere sig der.

I et brev, som Frederik den første skrev til Henrik den ottende i efteråret 1532, fremholdt han, at islændingene havde hævdt på fiskebankerne ved Island. Et regulativ fra 1533, udstedet for at bidrage til fred i de islandske handelshavne, drejer sig især om forretning og handel, og det indeholder intet om fiskeri. Den forklaring gives i en bisætning, at forretning, negotiatio, i regulativet også betyder fiskeri. Af forretningerne skulle der betales told, og det skulle der derfor også af fiskeri, og den blev kaldt skudetold. Islændingene var ikke til stede, da regulativet blev udarbejdet, så de har ikke ført pennen. Her har den danske regerings repræsentanter med hertug Kristian, den senere Kristian den tredje, og høvedsmanden Didrik af Bramstad i spidsen villet skjule fiskeretten for islændingene. Den nævnes da heller ikke i Altingsdommen, som bekræftede det indgåede forlig sommeren efter. Høvedsmanden Didrik, en af forhandlerne, har forelagt forliget på tinge og omhyggeligt fortiet, at det hjemlede ret til fiskeri på de islandske fiskebanker. I Altingsdommen af 1533 blev Piningsdommen gentaget, og det blev fremhævet, at skudedefiskeri skulle fjernes fra Island. Disse bestemmelser viser, at islændingene har holdt fast ved deres gamle synspunkt.

Den dansk-norske regering har således i 1533 og sandsynligvis også i 1490 forelagt Altinget forfalskede udgaver af forligene om de islandske havretslige spørgsmål. Den har ikke vovet at forsvare sine forligsaftaler over for islændingene, og den har vidst, at de var uforenelige med islandsk lov og ret. Noget tilsvarende foregik omkring 1900, men da tvang englænderne danskerne til et sådant forlig om havretslige spørgsmål ved Island, at den danske regering forsøgte at skjule det for islændingene. Regeringen i København har med

andre ord aldrig godkendt islændingenes havretslige lovgivning i senmiddelalderen, selv om Frederik den første støttede den i et brev til Henrik den ottende, regeringen har modstræbende tålt den modvilligt på samme måde som frihandelen, og ventet på bedre tider for en anden islandspolitik. Islændingene derimod indtog foreløbig samme stilling som før og udnyttede tyskerens øgede aktivitet i landet i kampen mod englændernes herredømme. Mellem hanseaterne og de islandske høvdinge opstod der et uformelt forbund mod englænderne. Islændingene lod tyskerne stå for handelen, mens de til gengæld støttede islændingene, når disse kom i vanskeligheder mod englænderne eller kongemagten.

Hamborgerne lod det således forlyde, at englænderne fiskede meget hårdere ved Island end islændingene selv, og at de gjorde disse stor skade ved at hale fisk op fra de dybere fiskebanker, så de ikke kom ind på lavere vand, hvor islændingene fiskede i dødt hav. De stjal også udbyttet fra de islændinge, som måtte fange sig en smule småfisk, og lod dem slide for sig uden nogen betaling.

Torskekrigene ved Island i middelalderen var bataljer om herredømmet på de islandske fiskebanker. Da fastlagde islændingene sig en politik, som de har holdt fast ved lige siden: De krævede fuld jurisdiktion over fiskebankerne ved Island, og i kampen fik de støtte af den dansk-norske kongemagt, som rådede over søvejen gennem Øresund. Danskernes herredømme over Øresund reddede Island fra at blive en engelsk koloni. Senere da admiral Nelson havde sprængt øresundslåsen, ændredes magtforholdene i Nordatlanten. Fra da aflå de tidligere norske skatlande indenfor den britiske interessesfære som en slags pant for Københavns støtte til engelsk udenrigspolitik, men den-

ne konstellation havde skæbnesvanger indflydelse på forholdet mellem Island og Danmark.

I slutningen af det 19. århundrede skete store omvæltninger på fiskeriområdet, da damptrawlerne blev taget i brug. Da voksede englændernes interesse stærkt for de rige fiskebanker rundt Islands kyst, og efter 1890 begyndte engelske trawlerflåder at skrabe bunden af fjorde og bugter. Islændingene forlangte da en strengere kystbevogtning af den danske regering og den sendte sit nyeste skib krydseren Heimdal, imod trawlerne i 1895. Englænderne svarede med kanonpolitik, og en flottill på fire fregatter sejlede til Reykjavik hvor man fremsatte kravet om en tre mils fiskerigrænse, som skulle slynge sig langs fjorde og bugter.

Denne affære regner jeg får *den 6. torskekrig*.



Krydseren HEIMDAL

På dette tidspunkt var englænderne populære i Island. I England havde islændinge fået et nyt og bedre marked for deres produkter, end de var vant til, medens største delen af deres handel gik gennem danske hænder. Man må ikke glemme at frihandelen først blev indført i Island efter midten af 1800-tallet. Englænderne købte store mængder af islandske varer, blandt andet 53.000 levende får i året 1894, og betalte i sølv, mens de danske købmænd for det meste brugte clearing. På grund af dette opsving lykkedes det islændingene at starte kutterfiskeri, som nu kom i fare ved de nye fangstmetoder og de britiske krav om forandringer på fiskerigrænsen.

Med den såkaldte traktat, som den engelske »kommandant« indgik med den islandske landshøvding, samt festtaler, flådeopvisning og venlig optræden, opnåede englænderne islændinges respekt, og det lykkedes at gøre dem mistænksomme og fjendtlige imod den danske regering, som tilsyneladende ikke magtede den opgave at vogte de islandske fiskebanker overfor britiske overgreb.

En engelske flottile kom igen sommeren 1897 for at overvåge, at Altinget vedtog forandringer ved loven om de territoriale rettigheder.

Under den 6. torskekrig fremhævede man for første gang kravet om Islands suverænitet; Jon Sigurdsson, forkæmperen for islandsk selvstændighed, havde udtrykt sig klart på dette punkt. Det var ikke hans politik »at islændingene skulle rive sig løs fra den danske regerings favn«. Han kæmpede for parlamentarisme og menneskerettigheder og krævede at islændingene skulle nyde de samme rettigheder som andre danske statsborgere.

Nu fremkom der nye synspunkter, der gik ud på, at islændinge ikke længere skulle være danske statsbor-



Jón Sigurdsson

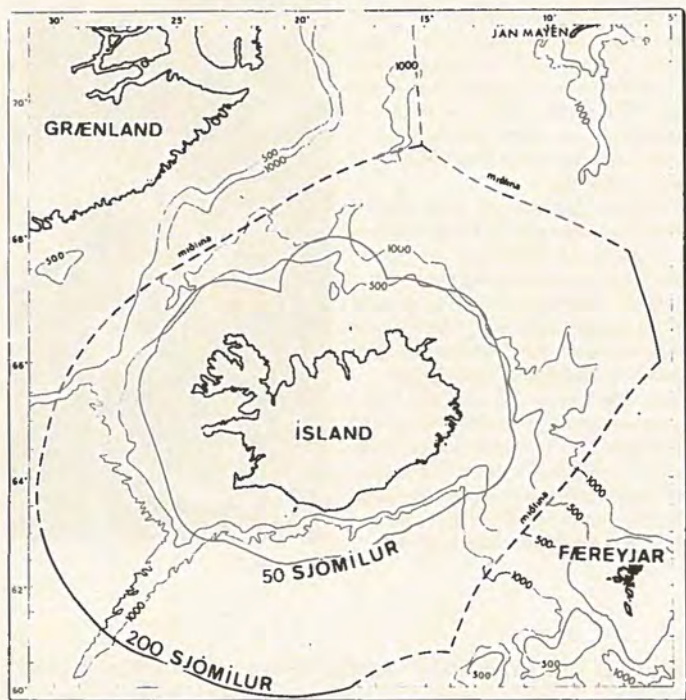
gere. Englænderne var snu diplomater og lokkede landshøvdingen ud i forhandlinger om fredlysning af Faxabugten, hvor nogle af de rigeste fiskebanker ved Island ligger. Det kunne aldrig falde englænderne ind at samtykke til noget i den retning, så da London afslog, skød islændingene skylden på den danske regering.



Pétur Sigurdsson, direktøren for den islandske kystbevogtning fra 1952, viser forskellen på fiskerigrænsen fra 1958 og 1975. Den kurvede linie viser 200 m dybde.

I den 6. torskekrig holdt englænderne således både danske og islandske myndigheder for nar.

Traktaten om en 3 miles fiskerigrænse, som bugtede sig langs kysten, hvor fjordene var over 10 mil brede, blev udstedet som regeringsdekret 1901 og den skulle gælde i 50 år. Islænderne fralagde sig ethvert ansvar for denne tvangstraktat, og man måtte vente utålmodigt i 50 år før man kunne genvinde det tabte søterritorium.



Kystdistrikterne havde været ret tæt befolkede, hvad mange - efter islandske forhold - store kirker tyder på, men størstedelen af befolkningen flygtede til byerne eller ligefrem til Amerika, for i Island måtte man leve af havet eller omkomme på de islandske ødemarker.

Trawl-kabel saksene Det mest effektive redskab islændingene åvandt under de to sidste torskekrige er trawl-kabelsaksene. Dette redskab, det islandske hemmelige våben, blev konstrueret af Petur Sigurdsson, direktøren for den islandske kystbevogtning, i året 1958, men ikke taget i brug førend i sep. 1972. Kabelsaksene var epokegørende i den islandske kystbevogtnings historie. Med dette våben alene kunne patruljebådene sætte trawlere ud af spillet uden at volde mandskabet om bord nogen fare.

Klipningen foregår så langt nede i dybet at vandtrykket forringer kraften i bagslaget fra kablet. Før måtte patruljebådene bruge kanoner for at standse en ulovlig trawler og dernæst måtte mandskabet borde og overtage kommandoen. Med kabelsaksen blev enhver voldsgærning unødvendig.

Hvis mandskabet på en stumpalet trawler følte sig mishandlet kunne det henvende sig til de islandske myndigheder, men det er endnu ikke sket, selvom 82 engelske trawlere blev klippet for overtrædelsen af de søterritoriale love under den 9de torskekrig.



Endelig kom året 1951, og islændingene tøvede ikke med at udvide deres fiskerigrænse til 4 mil udenfor næs og bugter. Naturligvis protesterede englænderne og nogle andre nationer, og den syvende torskekrig brød ud (1952-56). 4 år senere måtte englænderne give op.

Året 1958 blev fiskerigrænsen udvidet til 12 mil, og den ottende torskekrig blev udkæmpet indtil 1961. Elleve år senere gik man ud til 50 mil og følgen blev et års stridigheder med England og Tyskland (1972-73). I

1975, efter to års fred, blev det islandske territorium udvidet til 200 mil - det kostede en hård kamp i knapt et år. Foråret 1976 skete det epokegørende, at englænderne erklærede sig villige til at anerkende det islandske folks jurisdiktion til 200 mil fiskerigrænsen fra 1. december 1976. Det ville ikke have været muligt for islændingene at udvide fiskeriterritoriet, hvis stormagter som Sovjetunionen, USA og mange andre stater ikke havde været dem mere eller mindre venligsindede. Man gik da til forhandlinger og sluttede fred, fordi der ikke mere fandtes ret mange fisk i havet at kives om. Dette blev en stor dag i Islands historie. En århundredlang tovtrækning om torsken og fiskebankerne var endt til islændingenes tilfredshed.

Professor Thorsteinson er professor i middelalderhistorie ved Reykjavíks universitet. Hans historiske forfatterskab er omfattende, med relation til artiklen skal her specielt nævnes »Tiu Thorskastrid« fra 1966 og »Enska Óldin« (Den engelske århundrede i Islands historie) fra 1970. Artiklen er et omskrevet foredrag, som professor Thorsteinsson har holdt i Danmark.

Ved siden af sit professorat har professor Thorsteinsson et omfattende arbejde inden for politiske og andre organisationer, specielt under det islandske turist bureau med henblik på turisme i Grønland.



11. december 1975 styrede to store engelske slæbebåde i et direkte angreb med fuld kraft mod det islandske inspektionsskib THOR inden for Islands territorialfarvand kun 1,9 sømil fra land.

Billedet herover viser LLOYDSMAN (2200t) på vej mod vædring af THOR (693 t). Billedet på side 77 viser den samme episode fra andre synsvinkler.



NEKROLOG

Kaptajnløjtnant Aage Axel Pontoppidan.

Født 24. 11. 1908 i Århus som søn af oberst, kammerherre Rasmus Oluf Pontoppidan og hustru Elna f. Leschly.

P. blev student 1927, søkadet 1928, søløjtnant II 1931, søløjtnant I 1932, kaptajnløjtnant 1939, afsked l. 4. 1946 efter dom af tjenestemandsdømstolen.

P. blev straks efter udnævnelsen til officer i 1931 uddannet ved Marinens Flyvevæsen som observatør og flyver og gjorde med mellemrum tjeneste som sådan indtil 1939.

Han var med artilleriskibet Peder Skran 1934-35, inspektionsskibet Islands Falk 1935-36, næstkommanderende i torpedobåden Hvalen i sikringsstyrken 1939 - maj 1940, chef for bevogtningsfartøjerne Sælen hhv. Nordkaperen 1941-42. Næstkommanderende i opmålingskibet Freja 1942, chef for bevogtningsfartøjet Springereren 1942-43, næstkommanderende ved eksercerskoler på Holmen i 1943.

Under besættelsen havde P. - uforståeligt for sin familie og sine mange gode venner - indmeldt sig et naziinspireret politisk parti (Wilfred Petersens) og denne indmeldelse fik alvorlige konsekvenser for ham. Han tog i oktober 1943 til Sverige, hvor han havde håbet at kunne gøre tjeneste i de væbnede danske styrker, men disse afviste ham. Han forblev i Sverige indtil krigens slutning men blev som ovenfor nævnt afskediget i 1946 på grund af den nævnte indmeldelse.

Da hans forseelse udover denne indmeldelse vel bestod i forfægtelse af nazistisk ideologi i privat kreds, men ikke omfattede deltagelse i partiets virksomhed, og da han på ingen måde havde haft samkvem med tyskere eller iøvrigt været unational gav hans officers- og flyvekammerater ham en sådan anbefaling, at han i 1946 blev ansat ved Zoneredningskorpset. Han var luftkaptajn ved dettes flyvetjeneste 1946-52, forpagter af Zonens virksomhed på Fyn 1952-63 og driftsleder ved Falck-Zonen på Fyn 1963-71; han var herudover 1954-75 direktør for De fynske Saltværker A/S og 1956-63 for Fyns Industri-Transport A/S.

P. blev gift 1. gang 30. 12. 1939 med Else Anne-Marie Wodschow f. 5. 11. 1918, datter af orlogskaptajn Svend Kofoed W. og hustru Edith Marie f. Michaelsen, ægteskabet opløst 1945, 2. gang 21. 1. 1947 med Else Hvenegaard f. Petersen, f. 14. 12. 1914, d. 10. 10. 1971, datter af Møller Hans Petersen, Munke Mølle i Odense, og hustru Ida Marie f. Suhr.

P. var i november 1977 på ferie på Mallorca, hvor han efter tilskadekomst på golfbanen blev indlagt på hospital og afgik ved døden 18. 11. 1977. Han blev bisat fra Thomas Kingos kirke i Odense, urnen nedsat på Assistens Kirkegård i Odense.

M. S.





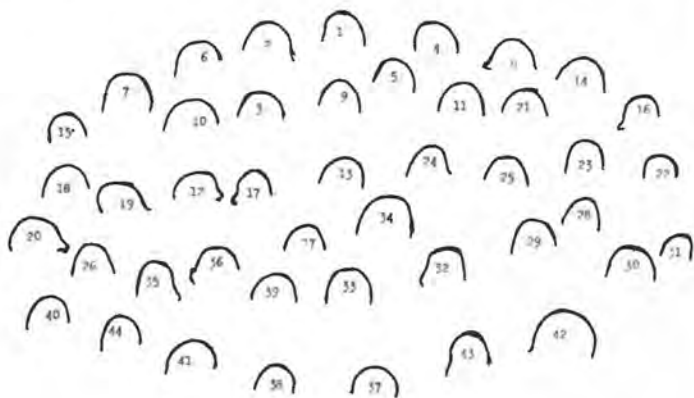
PORTRÆTTER AF TIDLIGERE SØOFFICERER

Af kommandørkaptajn J. Teisen

I 1914 overgik 46 søofficerer til den nye norske marine. Af disse findes 23 afbildet i Topsøe-Jensen og Marquards værk (T-J & M).

Når der nu er fundet frem til en del manglende portrætter herhjemme, dels på museer, dels i privateje, var det naturligt at søge efter de manglende 23 norske. Som omtalt i martshæftet 1976, s. 112-13, blev portrætter af to af disse gengivet i J.R. Hegland: Marineholmens historie og aftryk velvilligt overladt til brug i det nye biografiske værk.

Fra norsk kilde fik jeg dengang oplyst, at der skulle findes en portrætsamling i »Sjømilitære Samfund« og efter forgæves at have søgt nærmere oplysning, henvendte jeg mig til kommandørkaptajn Andreas Stang. Som ventet



1. JENS SCHOU FABRICIUS
2. THOMAS FASTING
3. JENS PETER STIBOLT
4. SØREN ADOLPH BILLE
5. OLE CHRISTOPHER BUDDE
6. JOCHUM NICOLAI MÜLLER
7. ABRAHAM VALEUR
8. CHRISTIAN LORENTZ FERRY
9. CONSTANTIUS RASCH
10. GABRIEL GRUBBE DIETRICHSON
11. PETER CARL SPØRCK
12. HENRIK ERNST SEVERIN DORN
13. JOCHUM LUND
14. SØREN LORENTS LOUS
15. ANDREAS WILLOCH
16. PETER IVER BOLL
17. RASMUS ROSSING BULL
18. HENRIK GUSTAV MECHLENBURG
19. HARTVIG CASPER CHRISTIE
20. JOHAN HENRIK WIESE
21. FRITZ WILHELM LØVENSJOLD
22. CHRISTIAN AHLE BENDZ

23. PETER CHRISTIAN PETERSEN
24. NICOLAI JACOB CHRISTIAN GROVE
25. JOHANNES CLASEN SMITH
26. CHRISTIAN FREDERIK KLINCK
27. MICHAEL FREDRICHSEN
28. LUDVIG RYBERG
29. HANS JOCHUM HORN
30. GABRIEL HESSELBERG
31. HENRICH GERNER SNEEDORFF
32. JOACHIM GOTSCHKE WEIDEMANN
33. WILHELM HENRIK CARL POHLMAN-LESLIE
34. OLE WILHELM ERICHSEN
35. GERHARD JOHAN WINGE
36. PAUL SEVERIN FLUREIK
37. THOMAS KONOW
38. JEAN ETIENNE MEYER
39. LARS BRUUN
40. ANDERS OLAUS FALCH
41. HANS LAURENTZIUS KNAF
42. WILHELM DAHL
43. CHRISTOPHER BUDDE
44. PAUL THRANE

var henvendelsen ikke forgæves, og Stang oplyste, at portrætsamlingen hænger i glas og ramme på marine-museet i Horten med benævnelsen »Den Wedel-Jarlsbergske samling«.

Portrætterne findes såvidt vides ikke som enkeltportrætter, men i det her gengivne gruppebillede, forestillende numrene 1-45, næsten svarende til de i »Sjømilitære Samfunds Marinekalender 1814-1934« anførte numre, idet der her mangler nr. 12, Fr. Chr. Holsten, som kun blev 5 mdr. i den norske marine, hvorefter han gik tilbage til den danske - hans portræt er i T-J & M. H.E.S. Dorn har således her no. 12, i marinekalenderen no. 13, og no. 44 svarer til no. 45. Af de afbildede officerer var følgende biografier uden portræt i T-J & M: no. 5, 8, 1, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 28, 29, 32, 33 og 39.

Det bliver 16 af de 23 manglende - hvoraf som nævnt to er kommet til veje tidligere. 7 officerer er uden no. i marinekalenderen, hvilket ifølge oplysning fra KK Stang skyldes, at de var a la suite - udenfor no. og gjorde tjeneste som inrulleringschefer, mønstringschefer, overlodser, skibskonstruktører m.v.

Forhåbentlig vil det lykkes også at finde frem til portrætter også af nogle af dem, hvoriblandt f.eks. Ackeleye synes at have været ret kendt, bl.a. har kommandørkaptajn Olafsen udgivet bogen »Ackeleyes breve«.

Det skal tilføjes, at flere af de øvrige portrætter i samlingen fremstiller de pågældende på et mere modent alderstrin end i T-J & M.



G. 639 Thøger Abo, T-J & M I s. 3-6, f. 1747, vol. kadet
1760, kadet 1763, secondltnt 1766, under protektion af
Struense og derfor fængslet ved Struenses fald jan 1772.

Arresten hævet i maj s.å. »ved kongelig nåde« mod at rejse udenlands i 3 år. Han vendte først hjem i 1784 efter at have været dels i den hollandske marine, hvor han udmærkede sig, dels i koffardifart. Indtrådte i no. som kaptajnltn og havde en række chefsudkommandoer. Permitteret efter ansøgning p.g.a. sygdom i 1797 og fik sin endelig afsked i 1804, gik i koffardifart og døde i 1806 som fører af skib på vej hjem fra Batavia. Fotokopien af maleret er fundet blandt kommandørkaptajn Borgs efterlade papirer.*)

*) Maleriet er malet af Andreas Thornborg i 1772 og findes på Frederiksborg museet som nr. 7390.



G. 746 Georg Conrad Kaas, T-J & M I s. 708, f. 1762, vol. kadet 1767, kadet 1775, secondltnt 1777, i fransk tjeneste 1781-86. Afsked med kaptajns karakter p.g.a. svagelighed 1797, gesandt i Portugal 1802-08.

Død i Norge 1808

Maleriet blev solgt på Bruun Rasmussens auktioner i foråret 1977, men det lykkedes at få en fotokopi forinden.

BOGANMELDELSER

Kaj Nolsøe Bang: Styrmand til orlogs. Marinen under besættelsen. Chr. Eriksens forlag, København 1977.

Dette er anden del af forfatterens trilogi, første del med undertitlen »*Optakten til 9' april*« blev anmeldt i jan/feb-hæftet 1977, s. 56-58.

I bogens start er en udmærket beskrivelse af stemningen i søværnet de første dage efter den forsmædelige 9' april. I INGOLF som så mange andre steder omtaltes »*Dommens dag*« og dens forudsigelse af, hvad der virkelig skete.

Bang var kutterfører i kystbevogtningstjenesten, hvilken tjeneste er godt beskrevet - men når der står i forordet, at dens opgave var »at forhindre, at landsmænd illegalt slap ud af landet«, må det stå på forfatterens egen regning. Vi skulle kontrollere skibsfarten, hvilket af os blev opfattet som at gå tyskernes ærinde - når vi ikke nægtede at tage opgaven, var det, fordi vi på den måde kunne lette den illegale trafik over Sundet, heldigvis blev det modsatte ikke beordret. Som så mange andre oplevede Bang, hvordan medlemmer af kystpolitiet i - forhåbentlig misforstået tjenstiver - optrådte på en måde, vi måtte betegne som udansk.

Han var den eneste i kystbevogtningen, der oplevede at få sit fartøj minesprængt. Han var ikke ene om at forarges over den negative indstilling, som vistes fra ministeriets side, da der var tale om erstatning, småligt og lidet flatterende.

Den 29' august 43 slap Bang med K 15 til Sverige, og hans beskrivelse af dagens begivenheder afspejler en sand forvirring hos alle, som ikke i lighed med de større enheder havde en fortrolig instruks at holde sig til eller lå på Holmen.

Hans oplevelser i Sverige er så godt som alment gældende for de, der kom over 29' august og senere. Det er kun periferisk nævnt i litteraturen indtil nu og derfor værdifuldt som et led i besættelsestidens historie. Bang beskriver tilværelsen som skovhugger i en øde egn, som medlem af brigaden og i den danske flotille og man forstår, hvor kærkomment det var for de 12 søofficerer, som i aug-sep 44 fik udkommando med enheder af af den svenske flåde. Senere fik to til samme mulighed, Bang nævner den ene, men det kan tilføjes at også dav. søltnt. I. H. Christiansen fik smagt den friske søluft. Bogen slutter med brigadens overførsel til Helsingør og er særdeles velskrevet, isprængt muntre episoder.

J. T.

Stephen Roskill: »Churchill and the Admirals«
Collins, London 1977, indb. 351 sider, ill.

I 1948 udkom i London Anthony Martienssens højst interessante bog »*Hitler and his Admirals*«, som blev anmeldt her i Tidsskriftet af daværende orlogskaptajn S. S. Thostrup (Årg. 1949, pag. 79)

Nu - næsten 30 år efter - foreligger en mindst lige så spændende pendant, Roskill's »*Churchill and the Admirals*«.

Det siges, at forlæggeren ønskede, at titlen skulle være »*Churchill and his Admirals*«, men forfatteren måtte gøre opmærksom på, at britiske admiraler er udnævnt at Majestæten og derfor ikke kan betegnes som tilhørende Churchill!

Bogen kommenterer og imødegår mange vigtige punkter i professor Arthur J. Marder's bog »*From the Dardanelles to Oran*« (Oxford UP, 1974) kommenteret i T.f.S. 1975, pag 156.

Da Winston Churchill som bekendt opnåede at være First Lord of the Admiralty under begge Verdens-

krige samt var øverste krigsherre under langt den største del af Anden Verdenskrig, spænder bogen over en meget lang og begivenhedsrig periode.

Roskill er - foruden at være en fremragende historiker - en fortrinlig stilist, og det er derfor med glæde og ligefrem spænding, man læser dette hans seneste værk. Forfatteren har under dets udarbejdelse haft adgang til hidtil utilgængelige kilder, hvorfor hans grundlag for bedømmelsen af hovedpersoner er særdeles omfangsrigt og pålideligt.

Skønt Roskill's tone altid er behersket og loyal, kan man dog ikke undgå at blive påvirket af de mange eksempler på den store statsmands fejlskøn. En person med et så umådeligt ansvar og så stort et virkefelt kan naturligvis ikke undgå af og til at træffe mindre gunstige beslutninger, men det er utvivlsomt, at Churchill i sin enorme virkestrang tog adskillige beslutninger, der var meget uheldige - bl.a. fordi de fik afgørende indflydelse på områder, som han i virkeligheden ikke havde tilstrækkelig indsigt i. Dette gælder især de mange indgreb i Admiralty's og First Sealord's beslutningsproces, som Churchill foretog i sin lange tjenestetid som Premierminister.

Roskill anfører en lang række eksempler fra begge krige, gennemgår dem kritisk og afsiger derpå, hvad man vel må betegne som historiens hidtil retfærdigste dom over de implicerede personer, fortrinsvis admiraler og Churchill selv.

Roskill er ikke i tvivl om, at Churchill's indsats i Anden Verdenskrig viser de samme træk, som prægede hans virksomhed i Første Verdenskrig, blot med den forskel, at hans indflydelse i sidste krig var langt mere dominerende end i første.

Det gik unægteligt hårdt ud over admiralerne: Sir

Charles Forbes, Sir James Somerville, Sir Dudley North, Sir Henry Harwood, Lord Chatfield og mange andre måtte finde sig i en mere eller mindre hårdhændet behandling.

End ikke Sir Andrew Cunningham gik fri efter sin mesterlige behandling af den utrolig vanskelige situation i forbindelse med den franske flådes neutralisering i Middelhavet i juli 1940. Churchill beskylder Cunningham for at have været »too pussy-foot« over for den franske admiral Godfroy, hvilket er en højst uretfærdig vurdering i betragtning af det fortrinlige resultat, der blev opnået.

Ved samme lejlighed faldt Sir Dudley North i unåde for sin optræden i forbindelse med aktionen mod den franske eskadre i Mers-el-Kebir og senere de franske krydseres passage af Gibraltar Strædet.

Behandlingen af North var særlig hårdhændet, fordi Churchill rent ud beskyldte ham for *pligtforsømmelse* med fratagelse af kommandoen til følge. North-sagen fik et langt og pinligt efterspil, idet den gamle admiral i 17 år kæmpede for at få oprejsning - ved flere lejligheder støttet af højt ansete kolleger.

Roskill har med klare argumenter og dokumentation fra de senest frigjorte papirer placeret ansvaret for den uretfærdige behandling af denne udmærkede søofficer, hvor det rettelig hører hjemme.

Det vil utvivlsomt glæde admiralens datter - der i dag som fru Mary Harttung er dansk borger - at læse dette spændende afsnit af Roskill's bog.

En uvane hos Churchill, der vakte megen misfornøjelse og ved flere lejligheder skadede disciplinen, var hans idelige lyst til at udspørge yngre officerer om deres syn på deres chef eller højere foresatte. Skønt denne uvane allerede i hans første periode som First Lord havde

resulteret i alvorlige uoverensstemmelser, bragte Churchill den med sig under Anden Verdenskrig til skade for flere fremragende officerer.

Et grundigt og tankevækkende værk, der kaster nyt lys over begivenheder og personer i Anden Verdenskrig.

E. J. S.

Martin Middlebrook: Convoy

William Morrow & Company, New York 1977.

Bøger om konvojer er altid interessant læsestof, og nu har en ny bog om emnet fundet plads i udlånsrækkerne på Marinens Bibliotek. Det drejer sig om CONVOY af Martin Middlebrook, der ifølge oplysninger i Tidsskrift for Søvæsen side 541-42 1977 oprindeligt var hønseriejer og kartoffelhandler i England, men som siden 1967 har dyrket krigshistorie.

Bogens første kapitler giver en udmærket beskrivelse af forholdene omkring de allierede handelsflåders situation i krigens første år op til begyndelsen af året 1943, på hvilket tidspunkt, der lægges op til dannelse og afsendelse af to konvojer, SC 122 og HX 229, hvis senere sejlads, genvordigheder og tab, der er bogens emne. Ligeledes omtales de mænd, som sejlede konvojerne - mænd af mange nationaliteter, hvis indsats for de allieredes sag, foruden mange usædvanlige hårde og grusomme arbejdsdage ofte også blev selve livet. Der fortælles om the Merchant Navy Pool, som skaffede skibene bemanning, og hvor et hyre-tilbud kunde afslås to gange, medens det tredje *skulde* accepteres - selv om det så ud til at indebære dårligere udsigter end de to første. De samme regler var gældende for skibsofficerer. Afslog en mand alle tre hyretilbud eller forsøgte at opgive søen og »gå i land«, var en øjeblikkelig

indkaldelse til militærtjeneste det sikre svar. Men som forfatteren med barsk humor anfører: det gav sømanden en vis valgfrihed, som var nægtet den, hvis arbejde var i land. Hertil kom, at hans familie ville have særdeles ringe idé om hans opholdssted, eller om hvornår de så ham igen, hvis de overhovedet nogensinde gjorde det. Men denne specielle tjeneste, der officielt var en civil beskæftigelse, havde også sin part af krigshelte - ca. 6000 belønninger for mod - også nogle for det modsatte - på trods af, at ca. en fjerdedel omkom. Det var en større gennemsnitlig andel end hos de væbnede styrker; selv om enkelte af disses enheder måtte have lidt større tab.

Et billede af Royal Navy's personel af de forskellige korps, såvel de, der arbejdede i stabene, som de, hvis job var i skibene, er også tegnet. Hovedbrud med analyse af situationen for derudfra at opstille de nødvendige konvojer og derpå give de bedst mulige direktiver for deres sejlads til bestemmelsesstedet, var et ansvarsfuldt og opslidende arbejde. Det samme var også de sejlende enheders evindelige og trættende rute- og formationsændringer som følge af lokale hændelser eller nye direktiver fra Maritime Headquarter. Det samme var den indsats, som Royal Air Force ydede til støtte for konvojerne og som udviklede sig til et teamwork af format, og som var særdeles meget påskønnet af »alle på søen«, der deltog i det uhyre risikofyldte arbejde. Alt dette til forsvar mod en »lurende og for det meste usynlig« fjende, hvis taktik og personerne bag den, er sobert beskrevet efter talrige samtaler med tidligere medlemmer af den daværende tyske flådestab og U-bådsflåde - også de med deres krigsskabte sorger og glæder.

På den store ankerplads ved New York's Upper Bay på Hudsonfloden ventede over 100 handelsskibe, som var

lastet i forskellige vestkysthavne og bestemt for konvojsejlad til Europa. For den uindviede henledes opmærksomheden på en række faktorer, der havde en alafgørende og meget ofte forsinkende indflydelse på en konvojs sammensætning og afsendelse, såsom skibenes destination, hensyn til deres type og fart, mandskabsmangel og reparationer. Hertil kom yderligere en britisk ordre om, at skibe bestemt for Storbritanien skulle medgives ekstra dækslast, bestående af militærkøretøjer, invasionspramme, jernbanemateriel og luftfartøjer o.m.a., såfremt de ikke allerede var trykket til deres krigslastelinier. Det siger sig selv, at denne lasteform ikke var populær i skibe, der var bestemt til at trodse Nordatlantens vinterstorme.

Man får et indblik i den nervepirrende og uvisse ventetid, hvor de mange skibe efter lastningen ligger sejlklaare på ankerpladserne, i hvilket tidsrum intet samkvem med land er muligt.

Efter konvoj konferencen med dens orienteringer, ordredstedelser og besvarelser af et utal af spørgsmål, afsejlede skibene for, efter senere tilslutning af yderligere 31 skibe fra Halifax, endeligt at bestå af 141 skibe formeret i 3 konvojer, SC 122, HX 229 og HX 229 A. Når skibenes afgang fra ankerpladsen begyndtes om morgenen og de først sent på aftenen var formeret i konvojen, får man indtrykket af det enorme arbejde, det er for en Convoy Commodore at få alle disse brikker på plads, blot for morgenen efter det første nattemørke at finde konvojen spredt over et større areal bl.a. som følge af opkommende dårligt vejr.

Rejsens første del ud over Nova Scotias og New Foundlands kyster foregik uden større hændelser og gav skibenes besætninger lejlighed til at vænne sig til en konvoj, som havde nærlig den dobbelte størrelse af de

hidtil anvendte. Personellet på de forskellige nationers skibe, som på grund af såvel orlogs- som handelsflådens hastige expansion var langt fra at besidde et ønskeligt mål af søvanthed og praktisk erfaring - specielt for de menige besætningers vedkommende.

Diagrammer anskueliggør opstilling af konvojens skibe, som nu nærmer sig rejsens farlige områder, det åbne Atlanterhav mellem New Foundland og Irland, med de store vidder, hvor admiral Dönitz og hans stab, efter at have brudt den engelske signalkode, var vidende om disse konvojers afgang og omtrentlige bevægelse, og derfor havde placeret forskellige U-båds grupper - ialt ca. 40 U-både - langs konvojens ventede rute.

En tysk U-båd (U 653) var på grund af maskinvanskeligheder, ringe fuelbeholdning, tab af 1 officer og 4 besætningsmedlemmer skyllet overbord fra broen i stormvejr og hærget af sygdom om bord på vej til en Rendez-Vous position for fueling fra en tank U-båd, for derpå at returnere til Brest. Sejladsen foregik i overfladen, og i den stormende og mørke nat observerede vagthavende på broen pludselig ret forude et lysglimt af ca. 2 sekunders varighed - som fra en cigaret, der blev tændt på dækket af et skib. Til sin rædsel observerede han nu mindst 20 skibe rundt om sig - det nærmeste mindre end 1/2 sømil borte. Efter alarmdykning passerede konvojen over U-båden, hvor man klart hørte støjen fra konvojens maskinerier, dieselmotorernes hurtige og dampmaskinernes langsomme omdrejninger, samt turbinernes syngende lyd. Efter at konvojen var passeret dykkede U 653 ud, sendte en kontaktrapport, og derpå skyggede konvojen agterfra på en afstand, hvorfra den, løftet på en høj sø, kunde se konvoj HX 229, hvis position nu var kendt og fortsat skygning dermed muliggjort.

En livlig signaltrafik følger mellem Dönitz stab og U-bådene på den ene side og mellem det britiske admiralitet, der har opsnappet et kontaktsignal, og konvojen på den anden side. Konvojen kontrollerer som følge heraf klartskibsposter og havaritjeneste og besætningerne belaver sig på uafbrudte vagter i time- eller dagevis, hver enkelt med tankerne om, hvor mange af de omgivende skibe eller skibskammerater de vil se næste morgen - hvis de da selv er i live. Stemningen var intensiveret. Eskortechefen - en ung R. N. kaptajn-løjtnant med flere års teoretisk anti-U-båds uddannelse og kun een praktisk Nordatlantisk konvoj - oven i købet uheldsfri - bag sig, står nu overfor sin første store udfordring - og uden for rækkevidde af patruljerende luftfartøjer, der kunde have holdt U-både borte fra overfladen. I løbet af natten 16/17 marts gennemførte 6 U-både 8 angreb på konvojen, 28 torpedoer var afskudt og 8 skibe sænket og 447 personer af 590 reddet.

En særlig dramatisk sænkning indtraf, da et torpederet Liberty Skib, hvis styregrejer og maskinbetjeningsgreb må have sat sig fast, delvis forladt cirklede rundt og gentagne gange løb ind mellem fartøjer, som var beskæftiget med opsamling af de overlevende.

For så vidt angår konvoj SC 122 fik en enkelt U-båd, U 338, sænket 4 handelsskibe efter uobserveret at have passeret på overfladen mellem de to eskorteskibe på konvojens forside og først dykket efter at have afskudt sine torpedoer. Ved disse 4 sænkninger mistede 40 søfolk livet.

Den 18. marts om aftenen havde konvoj SC 122 passeret halvvejs mellem New Foundland og Nordirland og med HX 229 kun 90 sømil bagefter. De værdifulde skibe i konvoj HX 229 A var da 600 sømil Nord-Vest herfor på deres triste og langsomme deviationsrute, hvor en ny

gruppe U-både var begyndt at samle sig godt 800 sømil forude - meget tæt på deres fremtidige rute.

U-bådsoperationen mod konvojerne måtte nu ændres, fordi U-bådscheferne var klare over, at afstanden til allierede baser snart ville gøre overraskende luftfartøjspatruljer mulige. Vejret, der imidlertid blev dårligere med hyppige snebyger var ikke det bedste for operationerne. Både konvoj- og U-bådsbesætninger forberedte sig på slagets anden og måske værste nat. Men natten passede uden vigtigere hændelser, og den følgende dag havde konvoj SC 122 stor gavn af luftfartøjspatruljer, der udførte angreb på en U-båd, dog uden øjensynligt resultat. HX 229 fik ingen luftbeskyttelse, fordi 2 liberators ikke fandt konvojen, men derimod angreb en U-båd, som blev svært beskadiget. I løbet af natten mistede HX 229 yderligere et par skibe, hvorfra der dog blev reddet en del mennesker. Et hurtiggående skib forlod på uregelmateret vis konvojen i den hensigt at fortsætte alene. Det blev senere opdaget og sænket. Vejret bedrede sig, og om aftenen 18. marts var der stadig ca. 20 deltagende U-både i konvojagten. Eskorten klarede at holde angriberne borte fra konvojen, medens andre angribere luskede rundt om SC 122 og udførte 4 torpedoangreb, men kun opnåede at sænke 1 skib.

Morgenen d. 19. marts - 3 dage og nætter efter at U 653 havde observeret HX 229 - bragte godt vejr med lette vinde og god sigtbarhed. Lettelsen over at flere U-både efterhånden trak sig bort som følge af bedre luftfartøjseskorte og brændstofmangel bedrede humøret i konvojerne.

Men Dönitz og hans stab var langt fra at give op; også de vidste, at luftpatruljeringen ville blive intensiveret og chancerne for yderligere angreb på konvojerne dermed

hurtigt betydeligt forringet. Han beordrede derfor endnu en sidste 24 timers anstrengelse af sine i forvejen trætte U-bådsbesætninger.

Dagen den 19. marts gav imidlertid succes for luftpatruljeringen, som tvang adskillige U-både bort fra overfalden, sænkede og beskadigede flere. Dagen bragte ingen tab for konvojerne. Slaget om de tre konvojer var endt.

Efter ankomsten til bestemmelsesstedet blev eskorternes og konvojernes chefer kaldt til chefen for Western Approaches og hele rejsens forløb analyseret i et taktisk rum på grundlag af de indgivne rapporter. Der blev hverken givet dadel eller det modsatte til nogle af de søofficerer, der ledede eskorten, idet man var klar over konvojens vanskeligheder på grund af alt for ringe eskorte overfor den uforholdsmæssigt store U-båds-trussel. Skibsførerne og ældste overlevende officerer fra sænkede skibe indgav også deres rapporter. En generel kommentar i amerikanske rapporter var tilstedeværelsen af dyb antagonisme mellem handelsskibenes besætninger og flådens artilleribesætninger om bord.

Men de skibe og mænd, der havde sejlet i de tre konvojer, blev - efter en velfortjent orlov - på ny spredt over verdenshavene, måske uden at gøre sig helt klart, at den ildprøve, de havde været igennem, senere ville blive bedømt som et vendepunkt i konvojseljadserne på Nordatlanten - og dermed også i krigens forløb.

Også på tysk side opgjorde man resultatet - og udsendte det over radio. De havde fået oplysning om konvojkonferencen i Washington, og påstod at den var en desperat handling. Detaillerende beskrivelser af nætternes konvojangreb m.v. blev frigivet, tillige med resultater, der var ca. 50% for store. Også de tyske skibsbesætninger gik

på orlov, som de længe havde set frem til, inden de blev sat ind på nye opgaver.

Bogen slutter med en analyse - ledsaget af skemaer angivende begge siders deltagende skibe og tab.

Som helhed giver bogen et glimrende indblik i en konvojs tilblivelse og det vældige kombinationsarbejde, som forudsættes mellem civile og militære myndigheder af mange slags, for endelig, når alle skibene er samlet, at blive overgivet til en eskorte af orlogsskibe, der ofte er utiltrækkelig i antal. Denne eskortes succes er afhængig af efterretningsmæssige og vejmæssige informationers pålidelighed foruden ledernes erfaring og evne til at kombinere alle disse informationer og omsætte dem i direktiver, som muliggør største effektivitet i de taktiske enheder og disses samarbejde med konvojen.

W.

ANVENDELSE/FORDELING AF OFFICERER AF A-LINIEN, TAKTISK RETNING

af orlogskaptajn H. Gjødsbøl

Indledning.

Som bekendt udarbejdede Forsvarsministeriet i 1972 en skitse, den såkaldte »grå skitse«, der indeholdt overvejelser vedrørende en nyordning af forsvarets personel-forhold. På grundlag af denne skitse har arbejdsgrupper siden da beskæftiget sig med udformning af en ny personel- og uddannelsesstruktur for forsvaret. Nærværende studie er tænkt anvendt som baggrundsmateriale i forbindelse med den debat, der i fremtiden må forventes som følge af arbejdet med fastlæggelse af principperne for denne ændring af strukturen.

Studien er delt op i 2 hovedafsnit. 1. afsnit beskæftiger sig med anvendelsen/fordelingen af officerer af A-linien, taktisk retning over en 25-års periode fra 1951 til 1976. I studiens 2. afsnit er besættelsen af skibschefstillinger i den samme periode nærmere belyst gennem undersøgelse af skibschefernes alder og grad.

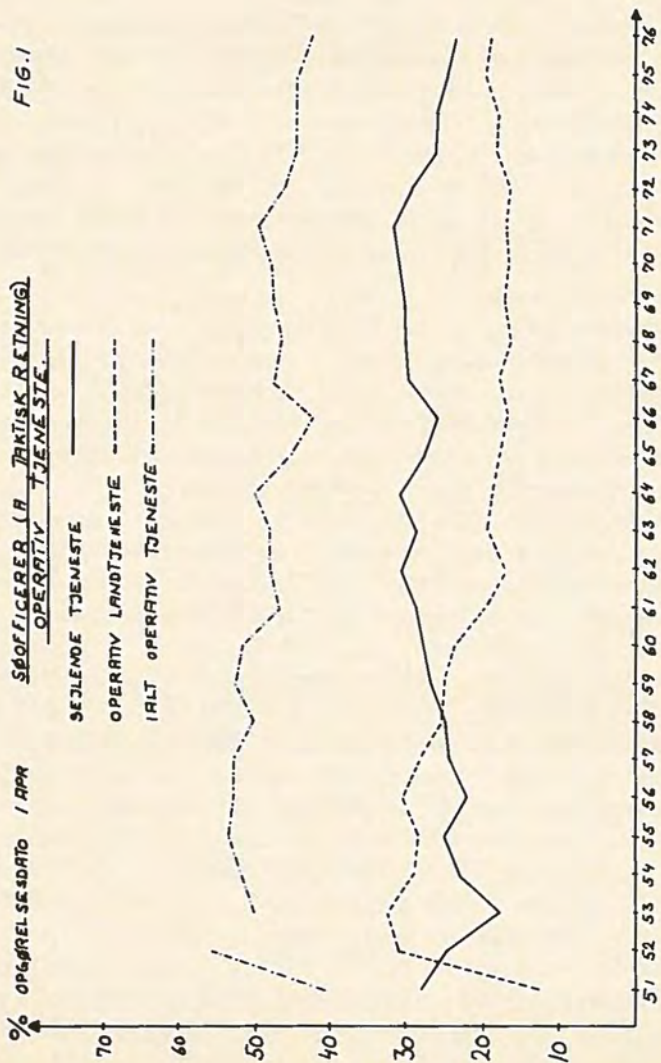
Den bedst mulige anvendelse af søværnets personel har altid været et emne, der optog sindene og personel-forvaltningen er ofte udsat for kritik fra stabe, personel-grupper eller enkeltpersoner, der mener at søværnets, gruppens eller den enkeltes tarv ikke tilgodeses i tilstrækkelig grad ved fordeling af personellet. Fælles for denne kritik er normalt, at den hviler på individuelle skøn og fornemmelser vedrørende personelfordelingen

eller i bedste fald på mindre undersøgelser, der i detaljer behandler personellets fordeling over en kortere periode. Der findes ikke i dag offentliggjorte undersøgelser, der analyserer fordelingen af personalet over en længere periode, og dermed giver et billede af udviklingstendenserne inden for dette område. En blotlæggelse af fordelingen vil endvidere kunne give et billede af, hvad organisationsændringer i forsvaret i almindelighed og i søværnet i særdeleshed har betydet inden for dette område, samt om de gennemførte rationaliseringer har resulteret i en mere relevant udnyttelse af personelressourcerne.

Nærværende studie, der som nævnt dækker de 25 år fra 1951 til 1976, vil imidlertid kun udgøre en meget lille del af en sådan total personelundersøgelse, idet den alene beskæftiger sig med officerer af A-linien, taktisk retning. Studien er endvidere begrænset for så vidt angår detailoplysninger, idet ønsket om en undersøgelse dækkende en længere årrække gik forud for ønsket om kendskab til sæsonbetonede udsving. Der er således valgt en årlig opgørelsesdato, nemlig 1. april. Indgangsmaterialet til undersøgelsen stammer alene fra tilgængelige håndbøger og tjenestelister for den omtalte periode. Hvor officerer i tjenestelisterne er anført som bestridende flere forskellige funktioner og/eller tjenestesteder er de primære, normalt de først nævnte funktioner/tjenestesteder anvendt i undersøgelsen.

Procentvis fordeling.

På figur 1 og 2 vises den procentvise fordeling af officerer på forskellige tjenesteområder. For at lette oversigten er der udarbejdet 2 kurveblade således at fig. 1 viser personel i »operativ tjeneste« medens fig. 2 viser personel i »ikke operativ tjeneste«.



Da kurverne i figurerne viser procentfordelingen vil det være af interesse for læseren her kort at rekapitulere udviklingen i antallet af officerer af den pågældende kategori i den behandlede tidsperiode. I perioden 1951-52 steg antallet af officerer af A-linien, taktisk retning brat fra ca. 200 til ca. 300. I de efterfølgende år frem til 1972 er der tale om en jævn stigning i antallet op til godt 360 personer. Herefter falder tallet i 1973-74 for endelig at stabilisere sig på ca. 315.

Operativ tjeneste.

Kurven på fig. 1, der viser den procent af officererne der udfører »*sejlende tjeneste*«, dækker personel tilkommanderret søværnets skibe, Torpedobådernes mobile Base, Frømandskorpset og Søværnets Flyvetjeneste, hvadenten personellet gør tjeneste som helikopterpilot på et skib eller på Flyvestation Værlose.

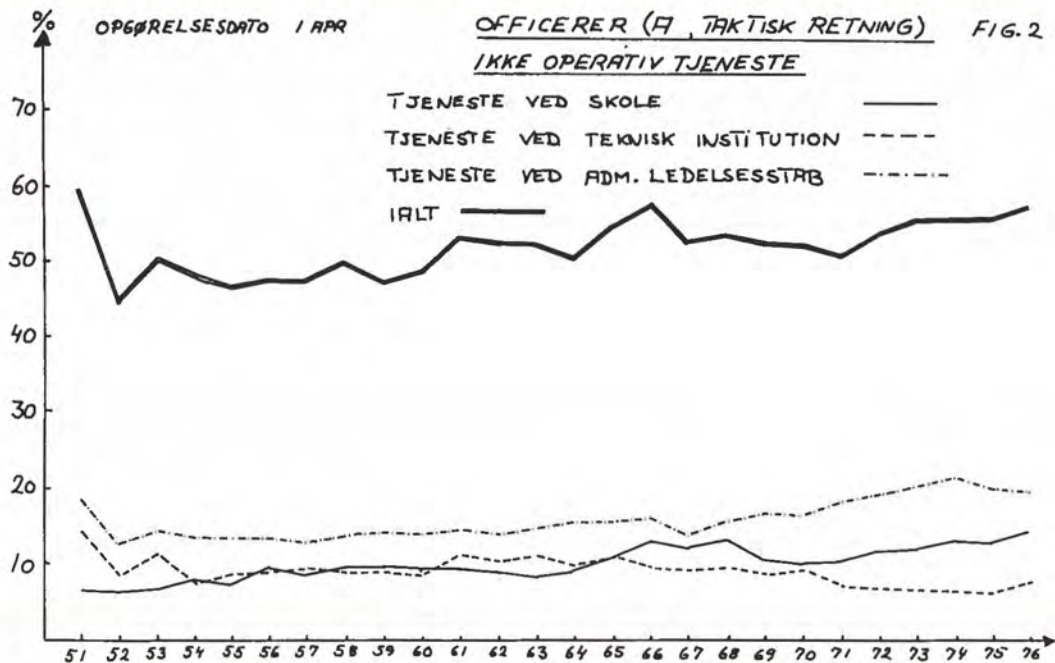
Kurven, der viser procenten for »*operativ landtjeneste*« dækker personel tilkommanderret Søværnets Operative Kommando, eskadrerne og tilsvarende tidligere tjenestesteder samt personel ved marinekommandoer og -distrikter, kystforter og -radarstationer. I gruppen indgår også personel ved operative NATO-stabe som NAVBALTAP, BALTAP, AFNORTH og SHAPE samt endelig forsvarets operative planlægningsgruppe. Betragtes fig. 1 fremgår det, at procenten og dermed i øvrigt også antallet af officerer, der forretter »*sejlende tjeneste*«, har været jævnt stigende fra primo 50'erne til en maximumperiode fra 1967 til 1972, hvor ca. 30% = ca. 100 officerer sejlede. Dette svarer til, at antallet af skibe under kommando - med officerer af taktisk retning som chefer - er steget fra ca. 25 i 1953 til ca. 40 i den nævnte maximumperiode. Fra 1972 og frem til 1976 er såvel antallet af som procenten for sejlede officerer faldende, ligesom skibsantallet er faldet til ca. 31. Det

faldende antal sejlede officerer i perioden 1971-73 skyldes sandsynligvis en udrangering af forældede skibe uden indfasning af nye, medens faldet fra 1973-76 formentlig er et af resultaterne af den, som følge af forsvarsforliget, gennemførte formindskelse af antallet af officerer. Faldet i antallet af sejlede officerer af taktisk retning i de seneste år må dog også ses i forbindelse med det stigende antal officerer af B-linien med navigationsuddannelse i søværnets skibe.

Kurven, der viser officerer på »operativ landtjeneste«, ses i den 1. del af 1950'erne at vise, at op til over 30% gjorde tjeneste inden for dette område. Det høje tal skyldes primært de mange officerer, der på daværende tidspunkt gjorde tjeneste inden for kystdefensionen. En nærmere studie af de tal, der ligger til grund for kurverne, viser, at der i begyndelsen og midt i 1950'erne var nogenlunde lige mange officerer tjenstgørende ved egentlig sejlede tjeneste og ved kystdefensionen. Fra begyndelsen af 1960 og frem til i dag ses stor stabilitet, hvilket formentlig skyldes, at den nuværende NATO-organisation og marinedistriktsorganisation ikke siden da har gennemgået væsentlige ændringer. Der synes i de seneste år i kurvens baggrundsmateriale, at kunne spores en stigning i procenten for SOK og eskadrerne. Den tilsvarende numeriske stigning er begrænset til 4-5 personer og kan evt. skyldes en mindre udvidelse af eskadrestabene.

Studeres endelig kurven på fig. 1, der viser det totale antal officerer i operativ tjeneste, ses denne at have en generelt faldende tendens siden begyndelsen af 1960'erne. Efter en kortvarig stigning i perioden 1967-1971 har faldet været ret markant.

Sammenholdes det totale fald i undersøgelsens sidste 5 år med de 2 andre kurver på fig. 1 ses det, at faldet alene skyldes en nedgang i procenten og som tidligere nævnt



også antallet af sejlene officerer, idet der i den samme periode konstateredes en stigning i procenten for officerer i »operativ landtjeneste«.

Ikke operativ tjeneste.

I fig. 2 vises som ovenfor nævnt procenterne for officerer i »ikke operativ tjeneste«. I kurven visende skolepersonel indgår officerer tjenstgørende ved forsvarets hovedskoler, ved specialskoler og ved søværnets inspektørvirksomhed. Kurven for personel ved tekniske institutioner dækker personel ved de tidligere tekniske institutioner, ved Søværnets Materielkommando ved Søkortarkivet og ved flådestationernes tekniske afdelinger. I fig. 2 er endvidere vist en kurve, der dækker gruppen af officerer, der gør tjeneste ved administrative ledelsesstabe. I gruppen indgår personel tilkommanderet og til rådighed for Forsvarsministeriet, Forsvarstaben, Marinestaben og den tidligere Søværnskommando. Personel, der i tjenstelisterne betegnes med »under« en af de ovenfor nævnte stabe, indgår med mindre andet direkte fremgår af tjenstelisten i gruppen »diverse«, der af hensyn til overblikket ikke er vist på fig. 2. I diversegruppen indgår endvidere personel, der ikke umiddelbart dækkes af de øvrige grupper. Eksempelvis kan nævnes tjeneste ved Marinehjemmeværnet, Søtransportvæsenet, Militærpsykologisk Tjeneste, Folk og Værn, flådestationer (÷ disses tekniske afdelinger), marinekaserner og -stationer, som ikke er et led i farvandsovervågningen, tjeneste som jagtkaptajn og adjudant hos Hendes Majestæt Dronningen, som attaches og personel på kursus.

Generelt synes der ved studie af kurverne på fig. 2, at kunne spores en tendens til en forøget anvendelse af officerer i »ikke operativ tjeneste«. Dette gælder såvel procentvis som numerisk.

Betragtes de enkelte kurver, synes det klart, at antallet af officerer beskæftiget ved tekniske institutioner efter oprettelsen af Søværnets Materielkommando har vist en faldende tendens. Den tilhørende udskillelse af specialskole- og inspektørvirksomheden har imidlertid betydet, at langt den overvejende del af de udsparede officerer er overført til denne virksomhed. Lægges procenttallene for teknisk institution og skoler sammen viser det sig, at tallet for 1976 er det næsthøjeste i undersøgelsesperioden. Antallet af officerer af taktisk retning beskæftiget inden for de omtalte virksomheder er dog i 1976 5-10 mand mindre end i slutningen af 60'erne. Studeres kurven visende personel til tjeneste ved de administrative ledelsesstabe ses en stigende tendens i hele undersøgelsesperioden, en stigning, der også er nummerisk. Det ses således, at de forsøg, der igennem de sidste 10-15 år har været gjort for at rationalisere denne tjeneste ikke har givet bonus for såvidt angår en nedskæring af officersantallet i de administrative stabe. Rationaliseringsgevinsten er tilsyneladende opslugt af kravet om forøgelse af de administrative funktioner.

Delkonklusion.

En sammenligning af kurverne i fig. 1 og 2 sammenholdt med de sidste års fald i antallet af skibe under kommando synes at bekræfte de kendte regler om, at størrelsen af de styrende organer ikke er væsentligt afhængig af antallet af operative enheder.

Fordeling inden for graderne.

I fortsættelse af den ovenfor beskrevne undersøgelse af den generelle fordeling af officerer synes det naturligt nærmere at undersøge anvendelsen/fordelingen af de forskellige charger. En sådan undersøgelse er da også foretaget, men jeg skal dog her, af hensyn til over-

blikket, undlade at vise de grafiske resultater af denne undersøgelse og alene søge verbalt at redegøre for udviklingen i undersøgelsesperioden.

Kommandører: Der synes generelt, men specielt fra slutningen af 1960'erne at være en stigende tendens til anvendelse af KD i operativ landtjeneste og ved de administrative stabe, idet gennemsnitlig ca. 35% i 1970'erne er beskæftiget inden for hvert af disse tjenesteområder.

I 1950'erne og begyndelsen af 1960'erne kan til sammenligning nævnes, at gennemsnitligt ca. 20% af KD var beskæftiget inden for hvert af de to områder. Der er inden for begge tjenester tale om såvel en procentvis som en numerisk stigning. Forøgelsen er sket dels på bekostning af den tekniske tjeneste dels ved overførsel fra diverse-området.

Kommandørkaptajner: Efter 1960 er den procentvise fordeling af KK til de forskellige tjenesteområder nogenlunde jævn, idet der dog fra 1970 synes at være en tendens til at hæve procentdelen for såvidt angår inspektør-/skolevirksomheden på bekostning af den tekniske tjeneste. En tilsvarende numerisk forøgelse er også konstateret, idet der f.eks. i 1969 var 5 KK tjenstgørende ved skolevirksomhed, medens tallet for 1975 var 10. Forholdet er formentlig en naturlig følge af oprettelsen af Søværnets Materielkommando, idet der i 1975 var 5 KK færre tjenstgørende ved den tekniske tjeneste end i 1970.

Den største procentdel af KK tildeles ligesom for KD tjenesteområderne operativ landtjeneste og administrative stabe, idet gennemsnitligt ca. 25% af personellet fra 1960 har været anvendt inden for hvert af de 2 områder. Ca. 10% af KK har i hele perioden udført sejlende tjeneste.

Orlogskaptajner: Der synes ikke i undersøgelsesperioden at være sket større udsving i den procentvise fordeling af OK. Også for denne kategori gælder, at de fleste er beskæftiget inden for områderne operativ landtjeneste og administrativ stab, gennemsnitlig ca. 25% inden for hvert område. Mellem 10 og 15% af OK har i hele perioden udført sejlene tjeneste. Procenten er i perioden fra 1970 til 1976 faldet fra ca. 17 til 10%. Som for KK gælder, at antallet og procenten af OK tjenstgørende ved skolefunktionen har været stigende siden slutningen af 1960'erne med et tilsvarende fald inden for den tekniske tjeneste.

Kaptajnløjtnanter: Den i slutningen af 1950'erne stedfundne afvikling af kystbefæstningen betød en væsentlig stigning i procenten for sejlene KL. Siden begyndelsen af 1960'erne har procenttallet svinget mellem 40 og 60%.

Løjtnantgruppen: Som for KL har procenttallet for sejlene tjeneste været stigende efter midten af 1950'erne og fra 1967 har mellem 80 og 90% af personelgruppen gjort sejlene tjeneste.

Delkonklusion.

Sammenholdes undersøgelserne af de forskellige charger fremgår det, at der i undersøgelsesperioden ikke synes at være afgørende udsving, der ikke umiddelbart kan forklares.

Det ses, at den udsparring af officerspersonel, der var ønsket ved oprettelsen af Søværnets Materielkommando, også har fundet sted, men at besparelsen for alle kategorier - med undtagelse af KD - er blevet brugt i forbindelse med oprettelse af inspektør- og specialskolefunktionen. Markant, men ikke uventet er det, at den overvejende del af KK og OK anvendes i de mere administrative stabe. Ser vi på procenttallene for den

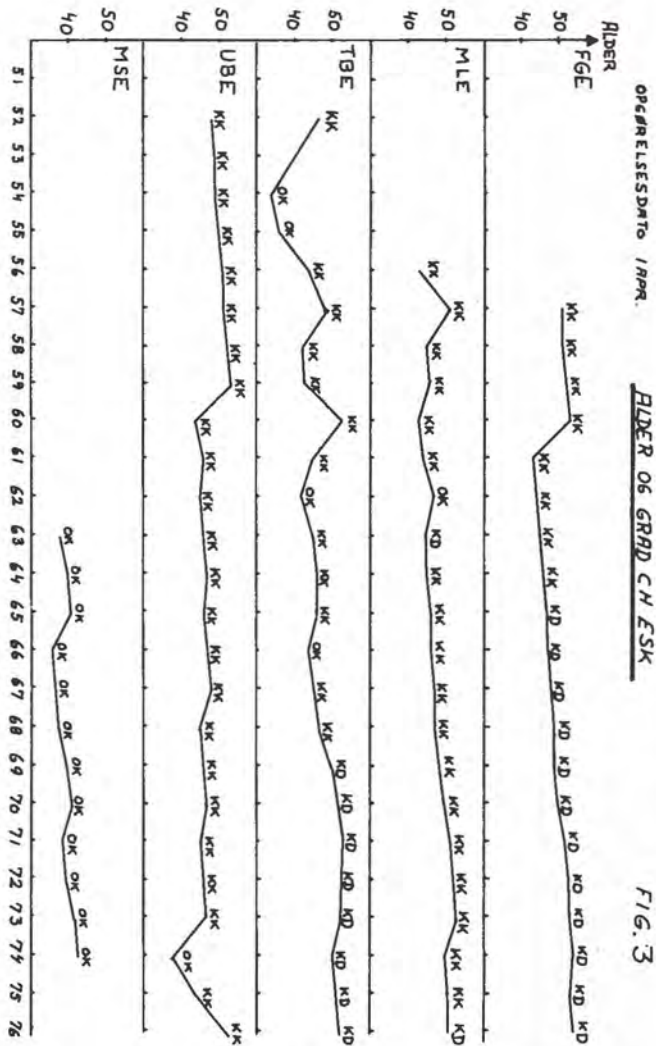
samlede operative tjeneste (sejlende tjeneste og operativ landtjeneste) konstateres det, at KK og OK er de grupper, der forholdsvis har det mindste antal personer i operativ tjeneste. Der synes endvidere i de sidste 10 år at være en tendens til en forøget anvendelse af KD i operativ tjeneste endog så meget, at procenttallet efter 1970 har været større for KD end for KK og OK.

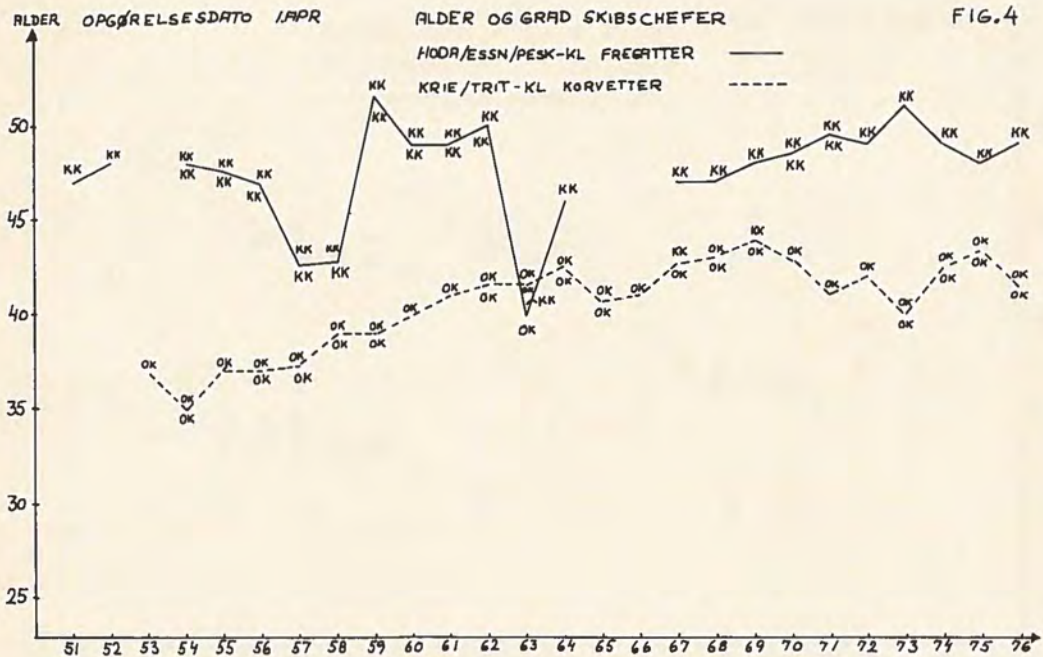
Chefers alder og grad.

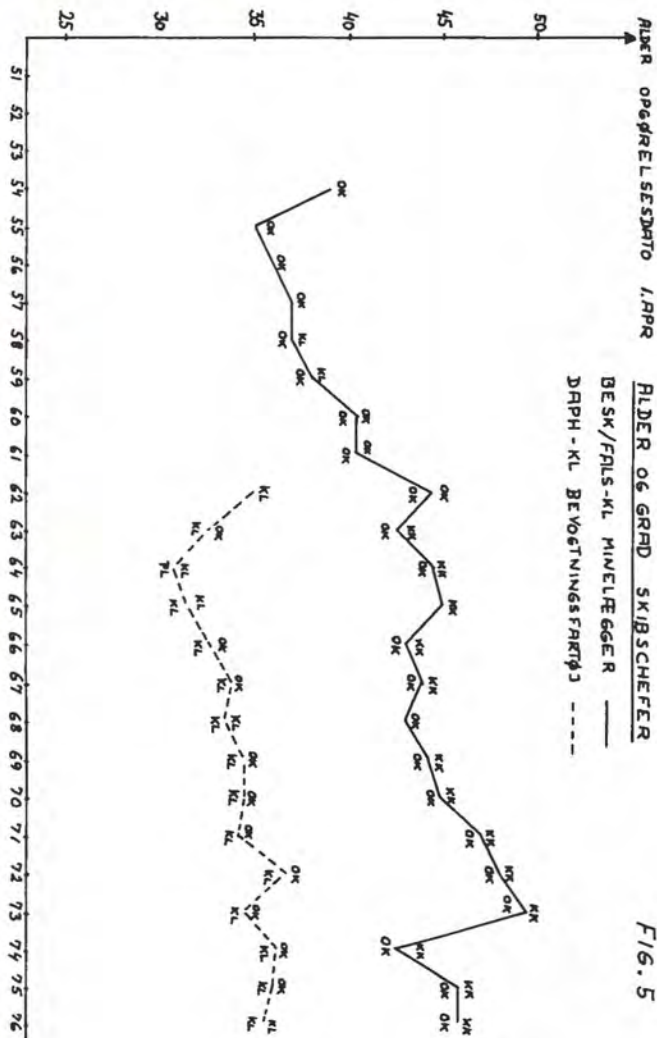
I fortsættelse af den ovenfor gennemgåede studie vedrørende fordeling/anvendelse af officerer af A-linien, taktisk retning synes det relevant nærmere at studere den udvikling, der har fundet sted for såvidt angår grad og levealder hos officerer, der besætter visse centrale stillinger. Nærværende undersøgelse er begrænset til en sammenligning af grad og gennemsnitslevealder i perioden 1951-1976 for såvidt angår eskadre- og skibschefer. Også i denne undersøgelse er der en årlig opgørelsesdato, nemlig 1. april. Af hensyn til overskueligheden har jeg for skibschefsstillingerne vedkomme-nde vist udviklingen grafisk, alene i de tilfælde, hvor der er foregået en markant udvikling. I de andre tilfælde vil jeg begrænse mig til en kort verbal gennemgang af undersøgelsesresultatet.

Eskadrechefer.

Fig. 3 viser udviklingen for såvidt angår eskadrechefer. Det fremgår, at eskadrechefen i 3 ud af 4 eskadrer i dag er KD, medens det f.eks. i begyndelsen af 1960 var KK i visse tilfælde OK, der besatte disse poster. Der spores endvidere en tendens til at lade disse poster besætte med stadig ældre officerer. Markant er det, at CH FGE alder har været konstant stigende fra 43 år i 1961 til 53-54 år i dag. Det ses endvidere, at medens samtlige eskadrechefer i 1960'erne var under 50 år har de 3 ud af 4 eskadrer i dag eskadrechefer, der er over 50 år. Der kan







F16.5

umiddelbart peges på 2 årsager til dette forhold. For det første besættes stillingerne som nævnt ovenfor i dag primært af KD, for det andet er der i dag en tendens til at udnævnelsen til KD finder sted når officeren har en højere levealder end tidligere.

Skibschefer.

På fig. 4 og 5 ses gennemsnitsalderen for skibscheferne i 4 forskellige skibstyper. For hver årlig markering er endvidere anført skibstypens ældste og yngste skibschefs grad.

Som det tydeligt fremgår af kurverne er der for de 4 skibstypers vedkommende tale om en stigning i skibschefernes gennemsnitslevealder.

For fregatterne er stigningen mindst udtalt, men der er dog for PESK-kl. vedkommende tale om en stigning på et par år siden 1967.

For korvetterne er stigningen ret udtalt i perioden fra midten af 1950'erne til slutningen af 1960'erne, hvorefter der synes at være tale om en stabilisering eller endog et mindre fald i gennemsnitslevealderen. Den konstaterede stigning i levealder synes at være mest udtalt for skibscheferne i de store minelæggere, hvor gennemsnitslevealderen i perioden 1955 til 1973 er steget jævnt fra 35 til 49 år. Ser vi alene på minelæggerne af FALS-kl., altså fra 1964, er der tale om en stigning fra 44 til 49 år. Efter 1973 synes der at være tale om et fald til en gennemsnitsalder på ca. 45 år. For bevogtningsfartøjernes vedkommende er der også tale om en stigning fra ca. 31 i 1963 til ca. 35 år i 1976.

For de øvrige skibstyper er der som nævnt ikke tale om væsentlige ændringer. For de små minelæggere svinger gennemsnitsalderen i hele perioden mellem 30 og 35 år. For inspektionsskibe og -kuttere ligger gennemsnitsalderen på henholdsvis mellem 45 og 49 år og mellem 29

og 35 år. For undervandsbådene har der periodevis været tale om store udsving, men generelt svinger U-bådschefernes alder mellem 30 og 35 år. Gennemsnitsalderen for torpedobådschefer viser meget få udsving i undersøgelsesperioden og ligger på mellem 28 og 31 år.

Delkonklusion.

En generel vurdering af det materiale, der ligger til grund for studien, synes at vise, at der i 1970'erne er en tendens til at anvende personel med højere charge og højere levealder i sejlede operative chefsstillinger end tidligere. En forklaring på dette forhold, der som bekendt går i den modsatte retning af udviklingen i det civile samfund, kan eventuelt søges i den forøgede kompleksitet, der gør sig gældende inden for den operative virksomhed. Dette betyder formentlig, at de yngre officerer tilbringer en stadig større del af deres tjenestetid på operative, tekniske og administrative kurser, hvilket igen betyder, at de først på et senere tidspunkt i deres karriere får den praktiske erfaring, der er ønskelig hos skibschefer i større enheder. En anden årsag kan søges i officerernes alder ved udnævnelse til officerer. En undersøgelse af dette forhold viser da også, at indførelsen af rekruttering af officerer gennem Forsvarets Gymnasium og tilbuddet til reserveofficerer om at kunne gennemgå Søværnets Officersskole har resulteret i, at den gennemsnitlige levealder ved udnævnelse til officerer af A-linien, taktisk retning er steget fra ca. 24 år i slutningen af 1950'erne til ca. 26 år i 1970'erne.

Afsluttende konklusion.

Resumeres delkonklusionerne kan det således konstateres.

- at søværnet i undersøgelsesperioden og særligt i de sidste år anvender en meget stor del af den undersøgte

personelgruppe i »ikke operativ tjeneste«, en tjeneste hvis størrelse tilsyneladende er uafhængig af antallet af operative enheder,

- at kommandørkaptajns- og orlogskaptajnsgrupperne er de grupper der har den laveste procentdel af personallet beskæftiget i egentlig operativ tjeneste,

- at der er en tendens til i dag at anvende personel med højere charge og levealder i ledende operativ tjeneste end tidligere.

Orlogskaptajn Gjødsbøl har siden efteråret 1975 gjort tjeneste som adjutant for Hendes Majestæt Dronningen og derudover været tjenestegørende i Marinestabens Inspektionssektion.

DEN ÆLDRE LEDER

Af kommandørkaptajn B. Rieneck

Artiklen har tidligere været offentliggjort i tidsskriftet »Dansk Industri«

Der er et stort spild af ressourcer og muligheder i dagens Danmark, fordi den ældre leder er bragt i - og selv har bragt sig i - en uheldig situation. Disse ressourcer både kan og bør nyttiggøres, ikke kun af hensyn til de personer, det drejer sig om, men fuldt så meget fordi de ressourcer, der her er tale om, netop er ressourcer, som samfundet i sin nuværende situation har særdeles meget brug for.

Der er imidlertid en fare ved at sætte fokus på en gruppe mennesker. Man risikerer, at man kommer til at følge den almindelige linie i samfundet, hvor vi efter min mening i for stor udstrækning klassificerer, stempler og udskiller. Der er en tendens til at finde frem til, at der er noget i vejen med os allesammen, og derfor afvise os fra arbejdsmarkedet. Det gælder syge, handicappede, nervøse og socialt umodne eller kriminelle, det gælder unge, og det gælder ældre. Udskillelse bevirker automatisk, at kravene strammes i miljøet, og man kan så udskille endnu flere.

Vi er (i Militærpsykologisk Tjeneste) gennem undersøgelser nået til den opfattelse, at mennesker, hvad angår de grundlæggende, betydende personlighedstræk, ikke sådan kan ændres. Heri ligger ingenlunde, at det er håbløst at forbedre et menneskes muligheder, fordi den måde et menneske fremtræder og fungerer på er afhængig af, hvilke vilkår det har.

Under nogle vilkår vil et menneske fremtræde som begavet, vidende og samarbejdsduelig og under andre vilkår som dum, uvidende og vanskelig.

Det er vilkårene, der er afgørende for dette, og et menneske har mulighed for selv at påvirke sin egen situation bl.a. ved en stadig aktiv tilpasning til den aldersmæssige udvikling. Hvis et menneske kender sine ressourcer og de vilkår, der får det til at fungere optimalt, så har det mulighed for at skabe eller opsøge disse vilkår, og derved udnytte sine ressourcer og fungere, men derved bliver mennesket ikke i egentlig forstand ændret. Ud fra dette mener jeg, at det også, når det drejer sig om den ældre leder, må være det centrale at se på, hvad ældre ledere kan, og hvordan deres kunnen kan nyttiggøres. Derved undgår vi at skabe en ny tabergruppe.

Der kan skrives masser af bøger om det vi ikke kan, men det kan ikke bruges til så meget. Det må være langt mere frugtbart at rette søgelyset på, hvad ældre ledere kan, og hvilke vilkår de skal have for at kunne fungere bedst muligt.

Hvis vi starter med at se på intelligensområdet, så må vi konstatere, at det er en almindelig opfattelse, at vores intelligens fra 20-års-alderen aftager år for år. Dette er en sandhed med meget store modifikationer, og det behøver på ingen måde at forholde sig sådan.

Hvad er intelligens, og hvad ved vi om sagen?

Intelligens defineres i almindelighed som evnen til ved hjælp af tænkning at tilpasse sig nye situationer.

Intelligens kan også defineres som almindelig læreevne.

Intelligens kan - i en vis udstrækning - måles med tests, og vi ved, at der bl.a. er en vis sammenhæng mellem resultater af intelligenstestning og gennemførelse af uddannelse.

Man har konstateret, at et barn kan løse stadig flere opgaver jo ældre det bliver, der sker en kvantitativ udvikling, barnet kan mere og mere på flere og flere områder.

Ifølge den almindelige opfattelse ophører denne udvikling ved 20-års alderen, hvorefter det går støt og solidt tilbage; men når et resultat eller synspunkt fremlægges, er det altid hensigtsmæssigt at sætte resultat/synspunkt i relation til metode og forudsætninger.

Der er gennemført mange såkaldte tværsnitsundersøgelser, hvor man tester 20-30-40-50-årige, og sætter deres resultater i relation til hinanden. Herved kommer man altid til det generelle resultat, at de 20-årige klarer prøverne bedre end de 30-årige, der igen klarer prøverne bedre end de 40-årige o.s.v.

Kan man heraf slutte, at intelligensen aftager med årene? Det kan man ikke, for det kunne jo være, at det ikke var alderen som sådan, der påvirkede resultatet men ændringer i samfundet, måske specielt ændringer i uddannelsessituationen og herunder vel særligt det forhold, at uddannelserne bliver stadig længere.

Vi ved, at uddannelse og intelligens hænger sammen, dels således at de begavede får en længere uddannelse, fordi de er begavede, og dels således at de, der får en længere uddannelse, klarer intelligensprøverne bedre.

Hvis man i stedet for en tværsnitsundersøgelse foretager en længdeundersøgelse eller anderledes udtrykt, følger den samme gruppe mennesker år for år, så kommer man til et andet resultat, nemlig at intelligensen/prøve-resultatet ikke bliver ringere år for år. Intelligensen holder sig uændret, og kan endog stige helt op til 60-70 år eller mere.

Hvad vil det nu sige? Det vil sige, at der ikke er noget grundlag for at fastholde, at intelligensen aftager fra 20-års alderen, men at man på den anden side må være opmærksom på, at en fortsat uddannelse er forudsætningen for, at den ældre i samme grad som den yngre kan fungere i nye situationer. Men dette er der altså også et grundlag for. Man skal dog være opmærksom på, at ældre tit bruger mere tid til at løse opgaver, men de kan altså godt.

Nu har vi hidtil omtalt intelligens som et generelt fænomen. Det er det også i stor udstrækning, men det er muligt inden for intelligensfeltet at skelne mellem forskellige områder.

Man kan med rimelighed tale om

- matematisk intelligens
- verbal intelligens
- teknisk mekanisk intelligens og
- social intelligens (sensitivitet).

Her ser det ud til, at udviklingen for den ældre i særlig grad fortsætter på områderne verbal og social intelligens. Det peger altså på, at den ældre leder i særlig grad skulle være god til at forstå andre og kunne kommunikere med andre. Hertil kommer, at den ældre leder i stor udstrækning selv har gennemlevet forskellige problemer, så han derudfra har forudsætninger for at forstå yngre.

Generelt kan man altså konkludere, at intelligensudviklingen kan fortsætte højt op i årene, og det spiller en stor rolle, hvilken uddannelse et menneske har fået, og hvor godt denne uddannelse er vedligeholdt.

Inden for området ledertræning må der også siges at være sket en ændring i opfattelsen af den ældres muligheder. Da man startede ledertræning specielt med anvendelse af procesanalytiske metoder (sensitivitets-

prægede) så var forholdet det, at man ret ureflekteret forudsatte, at en leder over 50 år var upåvirkelig, så der ikke var nogen grund til at træne denne aldersgruppe.

Erfaringerne har vist, at det langt fra forholder sig således. Tværtimod ser det ud til, at ældre ledere er mere trygge og mere sig selv bekendt, og at de derfor generelt er is tand til at uddanne og udvikle sig på dette område fuldt så godt som yngre.

Vi taler tit om personeludvikling, men det er som om interessen her koncentrerer sig om de unge, og man glemmer, at de ældre også kan og skal udvikle sig, og jeg mener i det foregående at have påpeget, at dette så afgjort er muligt.

Men det er efter min opfattelse vigtigt at være opmærksom på, at der må være tale om forskellige arter af udvikling i relation til alder. Groft sagt kan de unge udvikle sig kvantitativt, de ældre i højere grad kvalitativt. De yngre kan tilføje flere og flere handlemuligheder til deres register, de ældre kan inden for deres område - eksempelvis ledelsesområdet - øge kvaliteten, blive bedre og bedre.

De kvaliteter en leder har, kan han stadig udvikle, og en leder, der har arbejdet kreativt, vil kunne vedblive med dette, også selv om han bliver meget gammel. Han skal næppe, når han har nået en vis alder, gå ind i et fundamentalt andet arbejdsfelt, men kvalitativt udvikle sig inden for sit område. For en leder vil dette felt grundlæggende være at have med mennesker at gøre, at opnå resultat gennem mennesker ved at etablere og opretholde gunstige samspils- og samarbejdsrelationer. Fastlægger man bestemte grænser for, hvornår man er gammel, som man f.eks. gør ved faste pensionsgrænser, ja så er der en tendens til, at man bliver gammel ca. 2 år før

man skal pensioneres, og dette ligegyldigt om grænsen er 50 eller 70 år. Dette er en måde, hvorpå omgivelserne kan gøre en leder gammel, en anden er at finde det overflødigt at give ham uddannelse, en tredje er at pointere, at erfaring er værdiløs.

Det afgørende er relationerne til andre mennesker, og lederen kan selv gøre en hel del ved at bidrage til at etablere og opretholde samspilsrelationerne og sikre fortløbende feed-back som udgangspunkt for justering af disse.

For at en gruppe kan være effektiv, må den udvikle sig, for ellers gives der ikke til stadighed medlemmerne de bedste funktionsmuligheder. Den ældre leder ved bedre end den yngre, hvilke muligheder og begrænsninger han har, og han er i almindelighed så tryk, at han ikke behøver at skjule det. Derved kan han gennem en åben kommunikation sikre en sådan justering af gruppen og samtidig opnå, at også han varetager de funktioner, han til enhver tid er bedst til.

Vi har set lidt på intelligensområdet, vi skal også se på begrebet erfaring.

Jeg har tit hørt udtalelsen: »Erfaring er som en billet til et tog, der er kørt«, men det er efter min mening ikke generelt rigtigt, for vi har som grundlag for vore handlinger intet bedre end erfaringer, specielt gælder det for de menneskelige erfaringer, som ledere skal bruge. Selvfølgelig skal vi også handle ud fra forestillinger om fremtiden, men erfaringer må være forudsætningen for, at disse forestillinger kan nyttiggøres på hensigtsmæssig vis.

Her synes jeg, der i dagens Danmark er en tendens til unuanceret at repetere fortidens fejl, man udnytter netop ikke erfaringer, man gennemfører ikke problemløsning, men problemflytning. Man skifter mellem centra-

lisering, decentralisering, så skal man arbejde i grupper, så skal man ikke arbejde i grupper, snart skal forældre endelig ikke blande sig i deres børns opdragelse, og så skal de netop være engagerede. Så skal virksomheder være små, og så skal de være store o.s.v.

Der er selvfølgelig noget rigtigt i næsten alting, men kunne man udnytte erfaringer, her specielt de ældre ledes menneskelige erfaringer, således at forudsætninger, principper og normer for de forskellige aktiviteter blev klarlagt, så kunne vi måske opnå ændringer, der med rette kunne kaldes udvikling.

Hvis vi prøver at interessere os mere konkret for, hvad ældre egentlig kan, så kan vi se lidt nærmere på en undersøgelse af, på hvilket alderstrin mennesker af forskellig profession præsterer deres hovedindsats. Man har prøvet at lade uvildige fagfolk, uafhængigt af hinanden, vurdere, hvornår forskellige personer har lavet deres hovedværk. Generelt ligger toppræstationen mellem 15 og 85 år. Inden for grupperne videnskab og forretning ligger toppræstationen mellem 25 og 85 år med et maksimum mellem 50 og 60 år. Man kan altså her konstatere, at man udmærket kan udføre sit livs bedrift, når man er over 80 år.

Nu er denne undersøgelse ret gammel, og man kan spørge, om det stadig er tilladt at præstere noget, når man er oppe i årene. Det er altså muligt, men er det tilladt?

Måske hindrer vore fordomme og holdninger det i stadig større udstrækning. Der er selvfølgelig forskelle fra miljø til miljø, og lederens personlighed spiller stærkt ind, men det er dog samspillet, der er afgørende for, om en ældre leder kan yde en virkelig indsats, eller om han kommer til at fungere som en tynd skal af gammel rutine.

Hvis vi ser lidt videre på, hvad der ifølge undersøgelser karakteriserer ældre, så bliver hovedkonstateringen, at forskellene mellem mennesker bliver mere udpræget med årene. Der ser altså ud til at være større forskel mellem de ældre indbyrdes end mellem de yngre indbyrdes. Det kan selvfølgelig gøre det vanskeligt at tale om de ældre som en gruppe. Det synes dog at være sådan, at ældre går mere ind for stabilitet, orden og vedholdenhed og mindre for indflydelse/magt. De får med årene voksende realitetssans og humanistiske interesser. Forskellige tests peger også på, at ældre er mindre risikovillige.

Nu synes jeg sommetider, at risikovillighed fremstilles som noget positivt i sig selv. De må vel nok afhænge af, hvem der risikerer hvad, og medens jeg synes, det må være en menneskeret at stille sig selv på barrikaderne, så har jeg svært ved at se det positive i at udsætte andre for risiko.

Det må dog konstateres som karakteristisk for virkeligt gamle - her forstået som psykisk ældede - at de ikke ønsker, og næsten ikke kan overleve forandringer og usikkerhed, og sådanne statiske vilkår vil det næppe være muligt at opretholde for en leder.

Jeg kan her tilføje, at forskellige undersøgelser ser ud til at vise, at tilfredsheden med arbejdet og arbejdspladsen vokser med alderen. Også dette kan vurderes efter behag.

Det synes at være moderne at være utilfreds, og så er det selvfølgelig nærmest utilgiveligt, hvis nogen alligevel er tilfredse, men hvis man omvendt synes, at også det positive i tilværelsen skal have en chance, så bliver det straks mere acceptabelt, at nogle er tilfredse.

Som det fremgår af det hidtidige, kan det være svært at

sige, hvornår en leder kommer til at tilhøre gruppen af ældre ledere.

En undersøgelse af, hvorledes en gruppe officerer, der blev afskediget i 50-års alderen, klarede sig i det civile liv, viste, at de praktisk taget alle sidder i gode lederstillinger og fungerer godt. En leder behøver med andre ord ikke at være for gammel, og hans uddannelse ikke at være forældet, når han er 50 år.

Nu er det naturligvis ikke ligegyldigt, hvor man har lært at være leder og udøvet ledergerningen, og jeg vil her igen pege på, at det er muligt at tilrettelægge forholdene, så der bliver størst mulig sikkerhed for, at man gensidig giver hinanden gode vilkår og dermed udvikler hinanden.

Balancen mellem leder og medarbejder er her noget meget centralt. Hvis lederen sikrer sig, at han på godt og ondt kender arbejdsvilkårene, herunder også medarbejdernes opfattelse af samarbejde og ledelse og af lederen selv, så har man et godt udgangspunkt for udviklingsbestræbelser, og så er det meget svært for en leder at etablere autoritære barrierer, bag hvilke han kan skjule sig og gå i stå.

Ved hjælp af holdningsmålinger og samarbejdssystemer, er disse vilkår etableret i forsvaret. Enhver leder får med jævne mellemrum konkret og kontant at vide, hvad medarbejderne mener om arbejdsmiljøet og ham selv, og det danner baggrund for samarbejde, uddannelse og justeringer. Er alt ikke i orden sættes ind for forøget samarbejde, lederen sikrer sig uddannelse, og hvis det ikke medfører det ønskede resultat, bliver lederen interesseret i et andet job, hvor både han selv og omgivelserne kan være tilfredse.

Man kunne håbe, at sådanne vilkår og balancer måske engang kunne bevirke, at faste stive pensionsgræn-

ser blev afløst af funktionel omstrukturering. Det ser for mig ud til, at sådanne foranstaltninger bevirker en gradvis målrettet (og konstaterbar) udvikling, så man undgår de forhold, man alt for ofte hører om i virksomheder, hvor lederne på næstøverste trin opgivende siger: »Der kan ikke ske noget før den gamle har takket af, og det sker ikke foreløbig, for han tror selv, han er fuldendt og ingen tør antyde andet«.

Sådanne forhold forekommer ulykkelige. Vi ved at funktionel udvikling i en virksomhed bedst sker, hvis den øverste ledelse er med, går i spidsen eller i hvert fald accepterer, men vi ved også, at forudsætningen er en balance mellem ledere og medarbejdere, der kan danne baggrund for tilrettelæggelse af vilkår, således at der kan ske en gradvis samlet og koordineret udvikling af virksomheden. Det giver også den øverste leder mulighed for at udnytte det, han kan, og samtidig hindrer det ham i at arbejde med det, han ikke kan.

Jeg skal til sidst pege på et område, hvor jeg tror den ældre leder har særlig gode forudsætninger for at yde en indsats, en indsats der efter min mening er særdeles nødvendig i vort samfund.

Der er en tendens til, at virksomhederne bliver mere ens, og der er en tendens til, at ledere administrerer i stedet for at lede. Mennesker er forskellige, de skal have forskellige arbejdsvilkår for at kunne fungere godt, og lighedsbegrebet kunne derfor frugtbart formuleres således, at alle mennesker har samme ret til at få tilgodeset deres funktionsbetingelser, d.v.s. få vilkår så de kan udnytte deres ressourcer og trives. Det kræver, at arbejdsvilkårene er forskellige, og det vil bedst kunne tilgodeses, hvis virksomhederne får lov til at være forskellige. Det kræver igen, at virksomhederne vedken-

der sig deres særpræg, og klart kan formulere de arbejdsvilkår, de kan byde på.

Det drejer sig ikke kun om administration, men fuldt så meget om filosofi, etik og normer.

Vi taler i dag så meget om styring af samfundet, men det bliver mere og mere en styring via formelle foranstaltninger, direktiver og bestemmelser. Det fremmer i sig selv tendensen til smart administration i stedet for reelt lederskab. Man kan godt handle umoralsk, selv om man overholder lovene.

Styring kan også ske ved hjælp af normer og etablering, og opretholdelse af normer er vel nok lederens fornemste opgave. Her tror jeg, at den ældre leders erfaring vedrørende mennesker og menneskelige relationer kan nyttiggøres i langt højere grad, end tilfældet er i dag.

Som udgangspunkt for stillingtagen/handling har lederen på den ene side videnskab, erfaring og logik, og på den anden side åbenbaringer, følelser og fornemmelser. Disse udgangspunkter må koordineres og koordineres bevidst, og det på en sådan måde, at en lederfilosofi kan formuleres i den enkelte virksomhed.

Rent pragmatisk kan der fra en sådan lederfilosofi afledes grundholdninger, lederprincipper, ledernormer og lederkonsekvenser. En sådan fremgangsmåde vil kunne bevirke en klarlæggelse af, hvad en virksomhed står for, og vil kunne bevirke en reel styring.

Den del af lederskabet savnes efter min mening fundamentalt i dag, og jeg tror, de ældre ledere vil have særlige forudsætninger for at kunne nyttiggøre deres ressourcer og erfaringer på dette felt og samtidig opnå, at virksomhederne kan komme til at indtage en formidlende rolle mellem de ansatte og samfundet.

Som jeg indledte med, må det dreje sig om at klarlægge, hvad den ældre leder kan, og under hvilke vilkår dette

kan nyttiggøres. Det ville være rart - og vel også ganske naturligt - hvis vi kunne nå at acceptere alle livets faser som lige gode og lige berettigede. De ældre ledere er en forsømt gruppe, og vi må stræbe efter at genskabe respekten for de ældre. Det vil ikke kun være til gavn for de ældre, men også for virksomhederne og samfundet.

Kommandørkaptajn cand. psych. Bent Rieneck har siden 1973 været chef for Militærpsykologisk tjeneste.

BOGANMELDELSER

Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677.

Søe-Lieutenant-Selskabet har på foranledning af Marinestaben udgivet en smuk lille bog om det navnkundige slag i Køge Bugt for at markere 300-årsdagen og som en hyldest til Niels Juel. Arkivar Hans Chr. Bjerg har redigeret bogen, der består af fire afsnit. Det første »Politik og krig før slaget« er skrevet af museumsdirektør Finn Askgaard, det andet »Svenska flottan inför slaget vid Kjøge Bukt« er skrevet af landsarkivarie Lars O. Berg, det tredje »De militære operationer« er skrevet af viceadmiral S. Thostrup, og arkivar Hans Chr. Bjerg afslutter med »En historiografisk oversigt«.

Bogen har været længe under forberedelse, vel 3-4 år, hvilket fremgår af forordet, men alligevel har redaktøren åbenbart ikke haft tid til at læse ordentligt korrektur på den, idet forordet skæmmes af en meget uheldig korrekturfejl, idet der her står om slaget i Køge Bugt søndag den 1. juni 1677. Af mindre ting, der dog også virker generende er det, at den engelske konge på side 8 kaldes Charles II og på side 9 Karl II. Det er dog småting. Man må imidlertid sige, at ideen med opdelingen på fire forfattere til forskellig behandling af slaget er særdeles fin og er blevet gennemført på en spændende måde.

Finn Askgaard behandler de meget indviklede diplomatiske forhold. Man får her belyst de skiftende alliancer og forsvarspagter, og man får et indtryk af, at det mere var de svenske hære og deres ry, der spillede en rolle for de andre europæiske nationer end det var Danmarks

Det var i højere grad Danmark, der måtte tilbyde sin assistance end det var andre magters interesse i at knytte landet til sig. Herefter beskrives de sømilitære operationer i Østersøen 1675 og det skal blot lige bemærkes her, at forfatteren skriver, at der var 8 danske skibe og 4 hollandske i Cort Adellers flåde, men de rigtige tal er 7 danske og 7 hollandske. Jeg må måske her henvide til min biografi over Niels Juel side 370 note 7. Herefter fortælles om sejrene i det følgende år, hvor Gotland blev erobret den 1. maj af Niels Juel og hvor den forenede dansk-hollandske flåde under Tromps kommando sejrede ved Øland den 1. juni. Forfatteren fortæller også om kampen den 25. og 26. maj mellem Rygen og Bornholm, da Niels Juel viste sin store taktiske evner ved at kæmpe mod en overmagt så længe, han ønskede, hvorefter han trak sig ud af kampen for at kunne forene sig med den nederlandske hjælpeflåde. Desuden hører vi om, hvorledes Niels Juel under dette slag så at sige holdt generalprøve på slaget i Køge Bugt ved at benytte sin gennembrudstaktik til at afskære 7 svenske skibe.

Forfatteren behandler herefter flådens bevægelser og specielt Niels Juels forhold i 1677 indtil slaget i Køge Bugt. Vi hører om hans sejr over den svenske Gøteborgeskadre den 1. juni og de politiske betænkeligheder forud for slaget i Køge Bugt. Den 12. juni overlader kongen til Niels Juel at »handle efter krigsrådets mening og hans egen konduite« og den 22. juni stiller kongen »alt til Niels Juels konduite«. Til sidst skriver forfatteren: »Niels Juels flåde øgedes til vistnok 30 skibe, på den anden side var den samlede svenske flåde på 36 skibe«. Disse tal varierer fra den ene afhandling i bogen til den anden og forvirrer derved læseren. Mon ikke de fire forfattere ville have været glade for at redaktionen havde bragt en vis ensartethed til veje?

Landsarkivarie Lars O. Berg giver en meget spændende redegørelse for den svenske flåde. Han omtaler først tabet af dygtige admiraler i 1676, der gjorde, at Sverige var i en vanskelig stilling med hensyn til at skaffe en passende chef for flåden, og resultatet blev, at den 59-årige feltmarskalk Henrik Horn blev udnævnt til den krævende stilling. Vi får derefter en nøje gennemgang af den svenske flådes størrelse og eksempler på nogle af skibenes dimensioner og bestyknings samt en omtale af rekrutteringen til søofficerer. Det var således ofte hærens officerer, der blev udkommanderet til tjeneste ved flåden. Særlig vanskeligt var det desuden at få menigt mandskab til flåden, da udskrivningen ofte skete i en stærk konkurrence med hæren.

Også i 1677 havde man disse vanskeligheder, og bl.a. blev en hvervning af mandskab i England forhindret ved indgriben af den danske gesandt, så den engelske konge nedlagde forbud herimod. Man forsøgte sig også i Holland, og havde i det hele taget store vanskeligheder med hvervningerne udenlands. Iøvrigt ville det have været en god ide, om redaktøren havde sørget for en lignende redegørelse for den danske flådes vedkommende, således at de to afsnit var kommet til at stå parallelt over for hinanden.

Forfatteren gennemgår herefter udredningen og klargøringen af flåden, og omtaler den frygt man nærrede for at Danmark skulle få oplysninger om de vanskeligheder man havde. Til sidst afslutter han med en opgørelse over den svenske flåde, som den så ud ved afsejlingen fra Stockholm. Desværre er der her sat en forkert overskrift over skemaet, idet der står: »*Den svenska flottan 1. juli 1677*«, selvom der umiddelbart efter i teksten står, at de førnævnte skibe ikke deltog i slaget den 1. juli.

Det næste afsnit af viceadmiral S. Thostrup giver en særdeles instruktiv gennemgang af de militære operationer under krigen til og med slaget i Køge Bugt. Han belyser først den strategiske baggrund og den danske flådes styrke samt de taktiske faktorer, der gjorde sig gældende for datidens krigsførelse. Herunder understreger han bl.a., at de svenske skibe gennemgående var større, hurtigere og kraftigere armeret end tilsvarende danske. Viceadmiralen behandler ligeledes disse sejlskibes manøvre muligheder. Han fortæller, at ved bidevind sejlads kunne de ikke ligge nærmere vinden end 60^o-70^o, og under slag var skibenes fart sjældent mere end 2-4 knob. Endvidere understreger han skibenes vanskeligheder ved en kovending.

Efter således at have gennemgået det danske skibsmateriel behandler viceadmiralen flådens operationer i 1675 og 1676. Også i dette afsnit hører vi om Niels Juels erobring af Gotland og om slaget mellem Rygen og Bornholm, hvor Niels Juel på forbilledlig vis forstod at frigøre sig fra den overlegne fjende, da han anså tidspunktet for inde. Derimod kan det undre, at viceadmiralen ikke omtaler Niels Juels gennembrud af den svenske linie med afskæring af 7 svenske skibe, sådan som man hørte om det i bogens første afsnit.

Vi hører herefter om planerne for den maritime krigsførelse i 1677 og om operationerne i det første halvår med bl.a. Niels Juels nedkæmpelse af den svenske Gøteborgeskadre. Det er naturligt, at viceadmiralen derpå især hæfter sig ved Niels Juels bevægelser med flåden i Sundet i juni måned. Det er en interessant gennemgang af de overvejelser Niels Juel måtte have haft for at søge at skaffe den danske flåde den bedst mulige udgangsposition for et evt. slag mod den svenske flåde, og det understreges bl.a. her, at det var naturligt

for Niels Juel »at søge at tvinge fjenden mod landgrunden i Vest eller Øst«.

Efter at have beskrevet styrkeforholdet mellem de to flåder får man nu en grundig gennemgang af selve slaget i Køge Bugt, der startede med at flåden om morgenen lå »bi-de-vind på vestlig kurs«, idet han ved sin kurs søgte at forhindre, at den svenske styrke slap foran om sig, så Niels Juel kunne blive afskåret fra sin base. Herefter beskrives begivenhederne ved Stevns og svenskerne undvigemanøvre, der forårsager, at Niels Juel følger den svenske flåde medens han overlader engagementet ved Stevns til Marquor Rodsten. Viceadmiralen skriver videre: »vinden var friskende og trukket yderligere mod vest til fordel for Niels Juel, som i stedet for at dreje langs med den svenske linie fortsatte på kollisionskurs med denne og med 2. eskadre skønsede gennem den svenske linie, hvorved han afskar 7 svenske orlogsskibe og 9 andre enheder, medens Jens Rodsten med 3. eskadre drejede parallelt med svenskerne, således at Horns afskarne arrieregarde - der iøvrigt ikke hidtil havde været engageret - blev doubleret.«

Jeg tillader mig ved denne anmeldelse at fremhæve dette, da det er en ny udlægning af Niels Juels gennembrud. Det er vanskeligt for mig at vurdere, om denne nye version kan være mere rigtig end den hidtil fremstillede, men der er et par ting, som får mig til at tro mest på den gængse udlægning af gennembruddet. Det ene er, som viceadmiralen selv har fremhævet tidligere i artiklen, at de danske skibe var langsommere end de svenske, hvilket jo også viste sig ved den påfølgende forfølgelse af svenskerne. Hvis Niels Juel skulle have skønset gennem linien på kollisionskurs forekommer det mig, at han skulle have større fart end svenskerne, og det kan han næppe have haft, når han tilmed lå nærmere til vinden end svenskerne. Det andet er, at beretningerne

fra samtiden, der omtaler gennembruddet, nævner at det skete ved 3. vending under slaget, og dette sidste ville også bedre stemme med, hvad Niels Juel gennemførte året før mellem Rygen og Bornholm.

Viceadmiralen slutter sit afsnit med en gennemgang af slagets resultat og følger samt efterspillet. Til sidst vedføjer han en forbilledlig forklaring på forskellige maritime forhold som en »*tekstforklaring*« til mange af de i afsnittet anvendte udtryk.

Det sidste afsnit i bogen »*En historiografisk oversigt*«, der er skrevet af arkivar Hans Chr. Bjerg, må naturnødvendigt blive det mest kontroversielle af bogens afsnit. Man må dog også sige, at forfatteren gør ikke noget for at undgå det.

Bjerg opregner først kilderne til slaget, og han kalder det primære kilder, men det må vist være en lapsus. Der burde i hvert tilfælde stå samtidige kilder. Ved primære kilder forstås nemlig udelukkende kilder, der er direkte led i eller en del af et hændelsesforløb. Det vil sige kilder, som i dette tilfælde må være 1. skibsjournalerne, 2. evt. rapporter eller breve fra de i slaget deltagende personer, 3. kilder direkte afledt af slaget såsom priseregnskaber og retsforhandlinger. De øvrige kilder, der nævnes er derimod kun sekundære kilder d.v.s. 1. meddelelser til ambassaderne om slaget, 2. andre breve, 3. avisreferater af slaget og 4. billedlige fremstillinger af slaget. Det er alle kilder, der må være baseret på noget, man har fra andre, og det er naturligt, at disse sekundære kilder må vige, hvor de ikke stemmer overens med de primære kilder. Sekundære kilder er anvendelige, hvor man mangler andet primært stof, men man må da afveje de sekundære kilder mod hinanden og iøvrigt tage deres herkomst i betragtning.

Bjerg nævner herefter nogle problemer, der har været

diskuteret i eftertidens litteratur, men da han kun gør mere ud af enkelte af dem, vil jeg her holde mig til disse. Først omtales vind og vejr efter ENIGHEDENS og HAVMANDENS journaler. Han nævner kun den ene journal, men også HAVMANDENS journal skriver, at vinden om morgenen var sydlig med godt vejr, så det er værd at notere sig, at de to journaler bekræfter hinanden. Desuden viser ENIGHEDENS journal, at vi har en vejr-situation, hvor vinden drejer frem og tilbage, som vi ofte kender det i sommertiden.

Journalen noterer således, at vinden den 28. juni var SO, den 29. juni ved middagstid vind NV, den 30. juni om morgenen vind NV og ved middagstid vind VSV, om morgenen den 1. juli vind S med bramsejlskuling, og videre står der i journalen *»omtrent kl. var 3 fik vi en hård kuling med regn«*.

Dernæst skriver Bjerg i forbindelse med min omtale af slagets begyndelse i min bog om slaget i Køge Bugt, at (side 83) *»for det første må det være vanskeligt for ikke at sige umuligt, at flåderne skulle have sejlet bi-de-vind på en vestlig kurs, når vinden har været sydlig, for det andet er det første gang i Niels Juel litteraturen, at vinddrejningen skulle være begyndt inden flåderne vendte ved Stevns.«* Hertil må siges, som iøvrigt også viceadmiralen har omtalt i det forrige afsnit, at skibene er råsejlere, der ikke kan løbe ret tæt til vinden. Man regner således med, at for at et råsejl kan fyldes af vinden må indfaldsvinklen mod sejlsfladen være $3\frac{1}{2}$ streg, og da ræerne på grund af takkelagen ikke kan stilles nærmere langskib end $2\frac{1}{2}$ streg fra skibets længderetning kan et råsejl kun benyttes ved en indfaldsvinkel på 6 streger eller ca. 68° i forhold til sejlretningen. Det er altså særdeles muligt ved en kurs med en vind, der er sydlig eller måske noget til Vest, at sejle bi-de-vind, når man tilmed må huske, at Niels Juel

var interesseret i at presse svenskerne. Desuden er det blot en logisk slutning, når vi ved at skibene siden kom op ved nordenden af Stevns, at enten må Niels Juel være vejet for svenskerne pres eller vinden må være drejet. Jeg har således blot skønnet, at det sidstnævnte må være sket, når man ved, at vinden siden var vestlig, og ingen kilder angiver, hvornår den drejede.

Hvis vi bliver ved råsejlernes muligheder er det værd samtidig her at nævne, at Bjerg ved sin omtale af gennembruddet skriver: *»Nyt er, at flåden under gennembruddet skulle have sejlet bi-de-vind på en sydøstlig til sydlig kurs, mens vinden var vestlig. Det kan simpelthen ikke lade sig gøre.«* Jeg skriver, at Niels Juel fulgte svenskerne på en sydøstlig kurs, og *»da der i den svenske linie var opstået et hul, luffede han og stod bi-de-vind for styrbords halse ned gennem åbningen.«* Det vil sige, at det først er efter lufningen og under gennembruddet, at Niels Juel sejler bi-de-vind, og ser vi på udredningen fra før betyder det, at han for at sejle bi-de-vind med en vestlig vind skal sejle med kurs SSV, og det er ikke engang vinkelret på den sydøstlige kurs, så det lader sig altså meget nemt gøre.

Disse fejlslutninger vedrørende vind og kurs gentages i hans udredning af slaget, hvor han skriver, at med de vinddrejninger, der foregik i løbet af dagen, betød det, *»at Niels Juel i løbet af dagen fik luven, som svenskerne ellers havde været begunstiget med ved slagets begyndelse om morgenen.«* Det er til gengæld en nyhed, som burde være forklaret nærmere, for jeg kan i hvert tilfælde ikke umiddelbart se, hvorledes dette kunne ske.

Bjerg gennemgår iøvrigt spørgsmålet om Niels Juels gennembrud. Som han selv bemærker, er det trist, at ingen endnu har fundet Niels Juels rapport, og i Horns brev står intet om gennembruddet bortset fra, at han skriver, at kun de skibe, *»der endnu kunne holde luven«* kunne

salvere sig. De to førnævnte skibsjournaler siger heller intet, og er iøvrigt meget kortfattede, så vi må nøjes med at studere de samtidige beretninger, som er sekundære kilder.

Niels Juel skrev den 5. juli til kongen, hvor han kort meddelte slagets resultat, og det er muligvis den samme korte meddelelse, som den hollandske admiral Bastiansen omtaler i sit brev til Nederlandene den 6. juli, hvor han skriver: »Efter en rapport af hr. admiral Niels Juel osv.«, og hvor også blot resultatet af slaget omtales.

Vi må derfor studere andenhåndskilderne, og det ville have været særdeles værdifuldt, om Bjerg havde søgt en sammenligning af alt det samtidige stof, der findes. Jeg må vist tillade mig at sige, at det ser ud til at Bjerg har haft lidt for travlt, når han (side 69) meddeler, at han gengiver to trykte næsten enslydende beretninger fra Paullis og Jørgen Gødes »aviser« og henviser til, at den ene er optrykt i Tidsskrift for Søvæsen 1953 side 577 ff, idet enhver, der slår op det nævnte sted, kan læse, at den gengivne tekst er fra Joh. Husmans lejlighedsstik af Slaget i Køge Bugt.

I Husmans tekst står, som gengivet af Bjerg, følgende: »Imidlertid gjorde Hr. admiral Marquard Rodsten sit bedste at komme til flåden, som ved den tredje vending lykkes så at 16 sejlere af de svenske - fra de andre blev afskærne.« Dette tolker Bjerg således, at det er Rodsten, der har foretaget afskæringen, hvorefter han afviser alle andre udlægninger. Det er dog et spørgsmål, om ordet »som« ikke, som det er normalt, viser tilbage til det umiddelbart foregående ord i sætningen før, og det betyder, at det er flåden, der har foretaget gennembruddet, og at Rodsten således kommer til den flåde, der allerede har foretaget gennembruddet.

Sammenligner vi dette sted med andre samtidige beretninger, som f.eks. Gødes Ordinære Post-Tidinger

fra 4. juli 1677 står der her: - *»hvilke bemeldte Hr. admiral Juel stille i god orden imod fjenden og gjorde sin største flid til at få hannem vinden eller luven fra, hvilket i begyndelsen syntes umuligt, indtil han endelig med al magt slog sig igennem den fjendtlige flåde og bekom så luven fra de andre, hvorpå fægtningen først med største grusomhed angik-«*. Gøede, som Bjerg ville have citeret, siger således noget helt andet end det resultat Bjerg kommer til. Også Marcus Gjõe nævner i sin ligtale, at Niels Juel vandt luven, men det er ikke, som Bjerg skriver en *»nyhed«*, som Gjõe postulerer«. Man kan derfor undre sig over, at Bjerg skriver, at *»ingen andre samtidige kilder taler om at Niels Juel vandt luven«*.

I det følgende går Bjerg hårdt imod enhver, der har en anden mening, og om Garde, der også i sin redegørelse skriver, at Niels Juel brød fjendens linie skriver han: *»Garde er her ude i en fortolkning af de foreliggende oplysninger, som er på kanten af det tilladelige«*. Det er vist unødvendigt at kommentere. Det drejer sig ikke her om at bevare eller fjerne en glorie fra Niels Juel, men om at søge at finde frem til begivenhederne, som de har udviklet sig, og det forekommer mig helt urimeligt at dømme de mange forfattere hårdt på så løse præmisser. Iøvrigt kan man vel heller ikke affærdige Marcus Gjøes indberetning fra London den 24. juli 1677, hvor han omtaler, at man ved det engelske hof har diskuteret og beundret det, at Niels Juel kunne *»vinde luven«*.

Endvidere behandler Bjerg spørgsmålet om DRAKENS grundstødning og Niels Juels deltagelse i nedkæmpelsen. Han skriver her (side 85): *»Det er nemlig logisk set rigtigt, at Niels Juel ikke både kan have deltaget i nedkæmpningen af DRAKEN og derefter - så at sige samtidigt - have gennemført det såkaldte gennembrud af den svenske linie længere ude i farvandet-«*. Det forekommer mig at være lidt af en tilsnigelse

at gøre disse to forhold så samtidige. Mon ikke man med datidens skibe og med den tid, det tager for dem at manøvrere, i erindring må antage, at der er gået timer imellem de to begivenheder.

Mon ikke vi herefter kan slå fast, at det er Niels Juel, der har foretaget gennembruddet. Hertil kommer så, at de primære kilder direkte omtaler Niels Juel i forbindelse med nedkæmpelsen af DRAKEN. De primære kilder, priseregnskaberne og forhørene vedr. DRAKEN viser med al tydelighed, at Niels Juel har fået prisepenge for DRAKEN, såvel som admiral på flåden som som erobrere af DRAKEN, ligesom det heraf også fremgår, at Niels Juel har haft prisemandskab ombord på DRAKEN.

Niels Juel skriver således den 6. juli til kongen om *»bemeldte prise, hvorpå kommanderede schoutbunacht Taube, der ikke har villet give sig til nogen anden end til mig, eftersom hans største skade af mig bekommet har, og derover bem. skib måtte sætte an på stranden under Stevns, uanset adm. J. Rodsten og kpt. de Witt på LINDORMEN havde folk did, har han alligevel til ingen anden skibet villet overgive, mens som min kaptajn kom der ombord og i mit navn ham at skulle give sig fangen, har han derudi ikke vægret og er derpå med 4 hans øverste officerer kommet til mig ombord.«* Endelig kan tilføjes, at en sekundær, men samtidig kilde, nemlig det store billede af slaget i Køge Bugt, der hænger på Valdemar Slot, som malet tekst bl.a. har følgende, at DRAKEN *»blev i slaget af generaladmiralløjtnant Niels Juel nød til at sætte sig på grunden uden for Køge og stryge slaget og eftersom det samme skib var besat med velbem. hr. Niels Juels folk er det og bleven tvungen at sejle siden til København.«*

Problemet om DRAKEN er imidlertid, at det af priseregnskaberne fremgår, at Niels Juel både har fået admiralspart af skibene og herunder også DRAKEN og at han tillige har fået chefspart af prisepengene for

DRAKEN både som chef på CHRISTIANUS V og på FREDERICUS III, ligesom også mandskabet både på CHRISTIANUS V og på FRIDERICUS III har fået prisepenge for DRAKEN. Det kan næppe tydes på anden måde end at begge skibe har deltaget i nedkæmpelsen af det svenske skib, og når Niels Juel angives som chef på begge skibe må han vel have skiftet skib under kampen om DRAKEN. Da FRIDERICUS III imidlertid hører til Marquor Rodstens eskadre, der netop blev efterladt til bekæmpelse af DRAKENs sekundanter, mens Niels Juel fortsatte med sin eskadre efter den svenske flåde, synes det nærliggende, at skibsskiftet må være sket her i nærheden af Stevns.

Et indicium i den retning er det iøvrigt også, at Henrik Bjelke den 3. juli skriver til kongen, at Niels Juel forfølger endnu den svenske admiral med skibet FRIDERICUS III. Det vil sige, at Bjelke på dette tidspunkt efter slaget har kendskab til det første skibsskifte, men ikke til, at Niels Juel også har måttet skifte fra FRIDERICUS III til CHARLOTTE AMALIE. Det må betyde, at der er en vis tidsforskel ved disse skibsskifter, og det kan udmærket udlægges således, at det første er sket ved Stevns, hvorimod det andet er sket under det senere slag, hvis forløb, han ikke kender, da flåden endnu ikke er kommet tilbage fra forfølgelsen af svenskerne. Jeg indrømmer, at dette kun er et indicium, for der kunne også være hændt det, at han kender det første skibsskifte, fordi CHRISTIANUS V har måttet efterlades, mens FRIDERICUS III endnu er til søs.

Ingen af de samtidige beretninger giver oplysninger, der kan vejlede os her. Derimod nævner Niels Juel kun større skader på tre skibe, nemlig CHRISTIANUS V samt TRE CRONER, der fik sit bovspyd drejet af under vendingen, da han ramte NORSKE LØVE, og CHURPRINSEN, som fik storstangen skudt ned. Det er i Niels

Juels brev til kongen den 5. juli, og her nævner han mærkeligt nok ikke skader på FRIDERICUS III.

Endelig lader Bjerg (side 72-73) det også gå ud over Wandall, der skrev en skildring af slaget i Køge Bugt i 1794. I denne fortæller Wandall, at Jens Juel begav sig omkring til alle skibene for at efterse alt og formane enhver til at gøre sin pligt. Om dette skriver Bjerg: »Disse oplysninger kan under ingen omstændigheder belægges med henvisninger til originalt kildemateriale.« Det er hårde ord overfor en mand, der har gjort sit bedste på grundlag af, hvad han selv kendte til, og det er vel et spørgsmål, om Bjerg kan tillade sig dette, når han selv kender så lidt til kildematerialet vedr. slaget i Køge Bugt.

Bjerg gengiver som bekendt teksten fra Husmans lejlighedsstik, som han tilmed har udnævnt til primært kildemateriale. Hvis man læser, hvad der står her i afsnittet før det af Bjerg gengivne vil man bl.a. finde, at kongen sendte baron Jens Juel til flåden »med ordre ej alene ved krigsrådet at være overværendes, men endog ved bataljen, om det dertil komme skulle, som bemeldte hr. baron Jens Juel med allerunderdanigste iver og troskab for sin konge og fædreland noksom beviset, dragende på en advisjagt, på hvilken han så snart slaget angik sig lod oversætte, fra et skib til et andet sejlene, og enhver til tapperhed og mandig mod opmuntrede.« Var det ikke nøjagtigt det, som Wandall skrev?

Må jeg som afslutning nævne om bogen som helhed, at det er en værdifuld bog for de tre første afsnits vedkommende, men tilsyneladende har forfatteren til det sidste afsnit forfejet sin opgave. Dette sidste afsnit burde have været enten en egentlig historiografi uden de personlige fejlvurderinger eller en sammenlignende vurdering af alt det samtidige stof, der fandtes. Begge dele kunne være blevet spændende.

Jørgen H. Barfod
lektor, museumsleder

VERY SPECIAL INTELLIGENCE af Patrick Beesly (Hamish Hamilton, London 1977) med undertitlen »*The Story of the Admiralty's Operational Intelligence Center, 1939-1945*« er betydelig mere end en fortælling om det daglige liv og virke inden for en af Admiralty's mange underafdelinger, den er snarere intet mindre end 2. verdenskrigs søkrig (på Atlanterhavet) skrevet på et nyt grundlag. Det nye er, at man her for første gang får mulighed for at kigge lidt med over skuldrene på de folk i Admiralty, der traf beslutningerne for så vidt angår den engelske søkrigsførelse.

Bogen handler om operativ efterretningstjeneste i krigstid. Ikke om spionagevirksomhed og indhentning, men om hvordan de foreliggende oplysninger blev anvendt i Admiralty og især om radioopklaring og dechiffreering af tysk radiotrafik.

Tyskerne havde før krigen udviklet en chifferingsmaskine, Enigma, til hvilken de nærede ubegrænset tillid, kun overgået af den tillid de nærede til effektiviteten af den engelske Secret Service. Det fremgår af bogen, at man fra tysk side adskillige gange i krigens forløb erkendte, at englænderne måtte have haft forudkendskab til en eller anden tysk operation, og hver gang blev sagen afgjort derhen, at Secret Service stod bag - Enigma fortsatte til krigens sidste dag, og Admiralty kunne (afbrudt af kortere eller længere perioder i forbindelse med udskiftning af kodetromler) holde sig orienteret om tyske planer og bevægelser fra dag til dag - forfatteren hævder, at u-båds plottet i Admiralty ofte var mere up-to-date end *Befehlshaber der U-Bootes U-Boots Lage*.

Men der var en lang vej, førend Englænderne nåede så vidt.

En væsentlig forudsætning var den, at man, belært af erfaringer og fejl under 1. verdenskrig, i mellemkrigsårene - og især i tiden efter den spanske borgerkrig, havde oprettet et Operational Intelligence Center under Intelligence Division i Admiralty. I dette center samlede alle oplysninger om fjendens flådestyrker, - bevægelser og hensigter, hvad enten de hidrørte fra dechifret radiotrafik, radioopklaring eller fjendemeldinger fra egne skibe/fly, eller stammede fra agenter, presseoplysninger etc.

Den egentlige nyskabelse var dog, at Operational Intelligence Center stod i direkte kommunikation, ikke alene med C-in-C's (Commanders-in-Chief) og lign niveau'er, men i mangfoldige tilfælde også med OTCs (Officers in Tactical Command) og nu og da med skibschefer.

En af bogens mest forbavsende oplysninger er imidlertid, at nok var i store træk organisationen klar ved krigsudbruddet, men man havde ikke noget at fylde i den. Der forelå siger og skriver så godt som ingenting om tyskernes flådeaktiviteter eller deres baseringsforhold. Den første foto-recce over f.eks. Kiel, der var en af de tyske hovedbaser, blev først fløjet den 7 april 1940, og skønt havnen var fyldt op med skibe af enhver art, og de omkringliggende flypladser pakket med fly, var det ikke muligt at bedømme situationen, da man ikke havde noget normalbillede at sammenligne med. Det tyske angreb på Danmark/Norge kom som en overraskelse, såvel taktisk som strategisk.

Forfatteren holder sig iøvrigt strengt til krigens kronologi, og hans beskrivelse af overfladeoperationerne kulminerer i sænkningen af Bismarck og af Scharnhorst og den omtrentlige udslættelse af konvoj P.Q.17, alt set fra Operational Intelligence Center i Admiralty.

De oplysninger, der gives, tilføjer den mere officielle historieskrivning (f.eks. Roskill) en sådan mængde af operativ/taktiske detaljer, at der på mange områder bør foretages nyvurderinger, ikke alene af de enkelte operationers forløb, men også af de kommandomæssige sammenhænge. (Royal Navy slipper dog ikke afsækken, hvordan det gik til, at admiral Tovey i næsten 24 timer sejlede den forkerte vej i jagten på Bismarck).

Krigen mod u-bådene optager naturligt nok en stor del af bogen, fascinerende læsning uden de dramatiske højdepunkter, som *the Big Ship Operations* har at byde på, men afspejlende den hårdnakkede indædthed, hvormed begge parter bekæmpede hinanden til krigens sidste dag. Man er tilbøjelig til at tro forfatteren, når han fremhæver den betydning *Operational Intelligence Center* havde for slagets gang og endelige udfald, med skyldig reverens for de mænd, der sled Atlanterhavet.

Samarbejdet med amerikanerne efter december 1941 gives betydelig omtale, og det fremgår, at den amerikanske flådeledelse efter visse begynder-indvendinger var indstillet på at lytte til de engelske erfaringer og også hurtigt opfattede med hvilken forsigtighed f.eks. dechiffreret materiale skulle befattes.

Samarbejdet med *Operational Intelligence Center* var på sagsbehandlerniveau og i det meste gnidningsfrit, og fra London kunne man uden fortrydelse fra amerikansk side afsende et signal: »Your 1157, too true to be good« i anledning af en amerikansk »*Intelligence Summary*«, der bar for tydelig præg af radiooplysninger.

I det hele er bogen meget læseværdig, og den bør ikke undslippe hverken den historisk eller den operativ/taktisk/organisatorisk interesserede.

P. W.-J.

MARINENS BIBLIOTEK*Erhvervelser i januar/februar 1978***RETSVÆSEN***Fleischer, C.A.:* Fiskerigrensen, folkeretten og den økonomiske sone. Oslo 1977. 220 s.

Søloven med kommentarer ved Jørgen Bredholt og Allan Philip.

Kbh. 1977. 492 s. index.

HISTORIE.*Bjerg, Hans Chr. red.:* Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677. Forudsætninger, forløb og følger. Kbh. 1977. 94 s. ill. kort.*Christophersen, B.:* Vårt forsvars historie. En oversikt frem til 1940. Oslo 1978. 152 s. ill. kort.*Henrik af Trolle:* Minnen från corvetten NAJADEN under expeditionen åren 1849 och 1850. AKTUELIT FRÅN FORENINGEN MARINMUSEI VÄNNER I KARLSKRONA 1977. Karlskrona 1977. 136 s. ill.*Jørgensen, D.:* Danmark-Norge mellom Stormakterne 1688-1697. Dansk-norsk sjøfart og utenrikspolitikk under den pfalziske arvefølgekrig. Oslo 1976. 350 s. ill. personindex. bibl.*McGowan, Alan:* Sailor. A Pictorial History. Life on Board the World's Fighting Ships from the Beginnings of Photography to the Present Day. London 1977. 176 s. ill.*Nørregaard, Georg:* Orlogsskibet »Victoria« forlis ved Gedser 1688. LOLLAND-FALSTERS HISTORISKE SAMFUND, årbog 1977. Maribo 1977. 5. s. kort.

2. VERDENSKRIG.

Bagnasco, E.: Submarines of World War Two. London 1977. 256 s. ill. index.

Bekker, C.: Das grosse Bildbuch der deutschen Kriegsmarine 1939-1945. Oldenburg 1976. 192 s. ill. index.

Blytgen-Petersen, Emil: Frie danske i London 1940-45. Kbh. 1977. 252 s. ill. index.

Cauhat, J. Labayle (ed.): Combat Fleets of the World 1976/77: Their Ships, Aircraft, and Armament. London 1976. 576 s. ill. index.

Illum, Jørgen: Dobbeltagent i besættelsestiden. Årskrift for Frihedsmuseets Venner 1978. Kbh. 1978. 52 s. ill.

Orlogsværftets særberetning vedrørende tiden fra 29 august 1943 til 31 marts 1944. Kbh. 1944. 80 s. + bilag.

PERSONALHISTORIE.

Ryberg, Hugo, *A List of the Names on Inhabitants. The Danish Westindian Islands (The Virgin Islands) from 1650- ca. 1825.* Kbh. 1945. 338 s.

Roskill, S.: Churchill and the Admirals. Glasgow 1977. 352 s. ill. index.

POLITIK.

Brown, Anthony Cave: Bodyguard of Lies. London 1976. 948 s. ill. index. bibl.

The Danish Armed Forces. FKO PUB OP. 090-2. Kbh. 1977. 48 s. + 9 tillæg. kort.

Dansk forsvar af i dag. FKO PUB OP. 090-1. Kbh. 1977. 56 s. + 9 bilag. kort.

STRATEGI & TAKTIK.

Ellis, Chris: United States Navy Warship Camouflage 1939-1945. Oxon, England 1975. 52 s. ill.

GRØNLAND.

Ancker, P.: Thule Air Base. (76°32'N, 68°50'W). Særtryk af TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN nov.-dec. 1977. Kbh. 1977. 48 s. ill. kort.

Bjerre, Jørgen: Slædepatruljen SIRIUS, besøg hos. Uddrag af Familie-Journalen nr. 44-47 1975. 23. s. ill.

DIVERSE.

Rudkjøbing Sømandsforenings Hjelpekasse 1853-1978. Jubilæumsskrift. dupl. 1978. 28 s. ill.

MEDDELELSER FRA UDLANDET

*Sammendrag af beretningen fra Den norske Forsvarskommission
Af orlogskaptajn Arvid Sørensen*



KNM UTSTEIN

Den norske Forsvarskommission, der blev nedsat ved kgl. resolution af 31. maj 1974, har i slutningen af marts 1978 afgivet beretning ★) på 300 sider, af hvilke der her gives et kort sammendrag. 11 kommissionsmedlemmer står samlet bag beretningen, mens to medlemmer har fremlagt hver sin særudtalelse.

Efter en gennemgang af det sikkerhedspolitiske miljø, udviklingstendenser, mulige konfliktsituationer samt forskellige forsvarspolitiske ordninger er det kommissionens opfattelse, at et fortsat medlemskab af Nato bedst kan bidrage til at forebygge væbnede konflikter rettet mod Norge, sikre landets handlefrihed og dermed give det sikreste grundlag for en samfundsordning i pagt med norske ideer og ønsker. Medlemskab af Nato vil desuden bidrage til at øge stabiliteten i Europa og i det nordatlantiske område.

★) Norges officielle Utredninger No. 9/1978.



Torpedobåd af TJELD-klassen.

Base- og atompolitikken bør ikke ændres, skønt den sovjetiske styrkeopbygning på Kolahalvøen og den øgede sømilitære aktivitet i havområderne rundt om Norge stærkt har påvirket det sikkerhedspolitiske nærmiljø. Kommissionen finder ej heller anledning til at foreslå ændringer til de restriktioner, som er gældende for allieret øvelsesdeltagelse i Norge. Indholdet af disse restriktioner, der er ensidigt fastlagt af norske myndigheder, er i princippet fortroligt. Det væsentligste i disse begrænsninger er, at allierede skibe og fly ikke må opholde sig inden for norsk territorium øst for en fastsat meridian. Norske myndigheder har desuden fulgt den praksis, at allierede styrker ikke tillades deltagelse i øvelsesvirksomhed i Finnmark. En speciel begrænsning har været knyttet til vesttysk deltagelse i øvelser med Natos *brandkorps* - *Allied Mobile Force (AMF)*. Den vesttyske afdeling, som udgør en del af Natostyrken, har hidtil været erstattet af en italiensk afdeling, når AMF afholder øvelser i Norge. Kommissionen anbefaler denne specielle begrænsning ophævet.



Fregatten BERGEN af OSLO-klassen.

Forsvarskommissionen formulerer det norske forsvars opgaver således:

- Forebyggelse af angreb og - hvis dette ikke lykkes - bekæmpelse af angrebsstyrkerne
- forberedelse til modtagelse af allieret forstærkning
- suverænitetsbevarelse
- udøvelse af myndighed og udførelse af støttetjeneste på kontinentalsoklen og i den økonomiske zone
- deltagelse i FNs fredsbevarende operationer
- ydelse af størst mulig støtte til det civile samfund.

På baggrund af alternative konfliktsituationer, forventet økonomisk ramme, varsel, beredskab mv. har kommissionen ladet foretage en række forsvarsanalyser for at finde frem til den forsvarsstruktur, som under de givne forudsætninger giver den bedste forsvarsevne. Blandt de undersøgte forsvarsstrukturer vælges et *middelalternativ*. Ud fra en samlet vurdering af de forsvarsmæssige behov og de forventede økonomiske vilkår fastsættes dernæst som grundlag for forsvarsplanen en budgetramme, som forudsætter en gennemsnitlig årlig reel vækst på tre procent for perioden 1979-1993. Det norske forsvarsbudget for 1978 er på 6.8 mia. kr.



Torpedo/missilbåden RAPP af SNØGG-klassen.

Forsvarskommissionen fremlægger derefter forslag til langtidsplan gældende frem til 1993. Ved udformning af planen har kommissionen også taget hensyn til det faktum, at konfliktsituationer kan være bundet af geografiske forhold. Hovedsynspunktet er, at den vægt, som hidtil har været tillagt forsvaret af Nord-Norge, bør opretholdes, men det påpeges samtidigt, at der bør ske en vis styrkelse af forsvaret i andre landsdele og særlig i Trøndelag. Selv om det foreslåede forsvar vil have et betydeligt styrkepotential i Syd-Norge, vil den landsdelsvise prioritering indebære, at store forstærkninger i givet fald skal forskydes til Nord-Norge. På trods heraf vil der fortsat være begrænsede styrker til imødegåelse af omfattende invasionsfremstød mod denne landsdel.

Af praktiske grunde er beretningens fremstilling af den foreslåede langtidsplan opstillet værnsvis, som må ses i sammenhæng for at give mening i forhold til de opgaver, som skal løses. Det sammendrag vil imidlertid kun omfatte de planer, som vedrører *Sjøforsvaret*.



K.N.M. SKUDD (STORM-klassen).

Forsvarskommissionen finder, at *Sjøforsvarets* nuværende struktur med hovedvægten på invasionsforsvaret bør opretholdes. Begrænsede ressourcer gør det imidlertid nødvendigt at prioritere visse forsvarsmidler, mens modernisering og fornyelse må ses i et længere perspektiv. Flertallet af flådens skibe forudsættes udrustet i fredstid og beredskabstjenesten bør koncentreres i Nord-Norge. Langtidsplanen indebærer en omfattende forbedring af kystartilleriet, som i hovedtræk går ud på en ombygning og modernisering af størsteparten af kystforterne i Nord-Norge, herunder alle forter, som er forudsat bemanded i fredstid. Planen foreslår endvidere anlæg af ny forter i Bodø-området og i Trøndelag.

De eksisterende torpedo-, kanon- og missilbåde (20 TJELD-klasse, 20 STORM-klasse og 6 SNØGG-klasse) udgør, fastslår kommissionen, med de langtrækkende PENGUIN-missiler og kanoner en stærk mobil styrke i invasionsforsvaret.



Landgangsfartøjet ROTSUND af REINØYSUND-klassen.

TJELD-klassen vil blive udskiftet med 14 HAUG-klasse gennem det igangværende nybygningsprogram, mens langtidsplanen forudsætter udvikling af en ny type, som siden kan danne grundlag for et nybygningsprogram på ialt 24 fartøjer til afløsning af STORM- og SNØGG-klasserne.

De 15 undervandsbåde af KOBHEN-klassen forudsættes erstattet af 10 både af en mere avanceret type med væsentligt større torpedokapacitet. Det reducerede antal undervandsbåde kan nødvendiggøre en udbygning af Olavsvern flådestation ved Tromsø, således at undervandsbådene kan opholde sig længere tid i Nord-Norge. SAUDA-klassens 10 minestrygere ventes udrangeret i 1980-erne og påregnes erstattet af 8 ny fartøjer.

Kommissionen fastslår, at fregatterne af OSLO-klassen ikke har haft nogen direkte opgave i invasionsforsvaret.

Deres hovedmission har været beskyttelse af nationale og allierede forstærknings- og forsyningstransporter i norske og tilstødende farvande. Fregatterne har desuden været anvendt til suverænitethævdende opgaver og bidraget til at opretholde et alsidigt sømilitært miljø. På grund af usikkerhed om det fremtidige behov for at disponere regulære marinefartøjer for udøvelse af suverænitet og varetagelse af norske interesser i den økonomiske zone og på kontinentalsoklen, har kommissionen fundet det vanskeligt at vurdere, om der kan afses betydelige beløb til at forny klassens 5 fregatter. Der er dog regnet med midler til et moderniseringsprogram, der vil kunne holde fregatterne sejlene til slutningen af 1980-erne eller begyndelsen af 1990-erne.



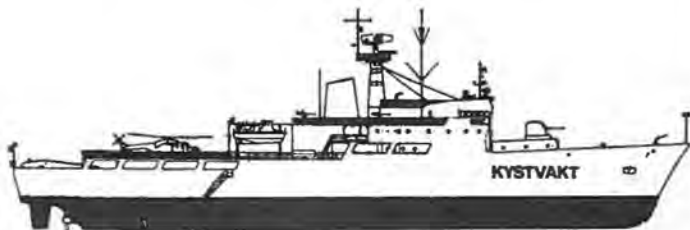
Korvetten ÆGER af SLEIPNER-klassen.

Endeligt standpunkt om et eventuelt erstatningsbyggeri bør efter kommissionens opfattelse tages i sidste halvdel af næste årti.

De to korvetter af SLEIPNER-klassen foreslås udrangeret i midten af 1980-erne. Dette skyldes hovedsageligt vedligeholdelsesmæssige betragtninger. Kommissionen har ikke fundet det hensigtsmæssigt at gå ind for erstatningsbyggeri. Korvetterne anvendes idag som skoleskibe. Da der ikke er planer om bygning af et skoleskib, henvises dette uddannelsesbehov til nærmere vurdering.

Landgangsfartøjerne (5 REINØYSUND- og 2 KVALSUND-klasse), hvis opgave er at øge hærens mobilitet i landsdele, hvor vejforbindelsen er dårligt udbygget eller sårbar, påregnes at være i tjeneste i hele planperioden.

Fire ældre minelæggere er under udskiftning med 2 VIDAR-klasse, som med den halve bemanning vil tredoble minelægningskapaciteten.



Kystvagtens nye fartøj, ca. 2000 tons, der ventes bygget fire af denne type

Kommissionen har i beretningen forudsat, at kystvagtens budget holdes uden for de rammer, som danner grundlag for langtidsplanen. Kystvagtens fartøjer egner sig ikke som kampfartøjer og deres opgaver vil i første række være eskorte- og patruljetjeneste i kystfarvandede, suverænitetshævdelse og overvågning af fremmede flådebevægelser i krisesituationer. Udbygning af kystvagten er kalkuleret til godt 1.4 mia. kr. frem til 1981, hvorefter driftsudgifterne ventes at være ca. 184 mio. kr. årligt.

Forsvarskommissionens beretning ventes at danne grundlag for en Stortingsmelding i foråret 1979.

BOGANMELDELSER

Bemærkning fra redaktøren.

Efter udgivelsen af Søe-lieutenant-selskabets bog om Slaget i Køge Bugt anmodede lektor Barfod mig om tilladelse til at anmelde bogen i tidsskriftet. Denne anmeldelse blev bragt i april side 128. Lektor Barfods anmeldelse gav anledning til følgende kommentar fra bogens redaktør, som redaktionsudvalget foreslog også blev bragt i tidsskriftet, hvis dette blev akcepteret af lektor Barfod. Efter at have modtaget denne aksept bringes herefter H. C. Bjergs kommentar og lektor Barfods afsluttende bemærkninger.

red.

Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677 en replik

Principielt bør man afholde sig fra at skrive kommentarer til anmeldelser af ens egne bøger, men når anmelderen som værende part i en standende diskussion, der omtales i den anmeldte bog, lader den pågældende anmeldelse, således som det er sket i dette tilfælde, udvikle sig til et polemisk indlæg, så må det være tilladt at meddele nogle kommentarer, så at oplagte misforståelser kan rettes.

Indledningsvis må jeg undre mig over, at Barfod kaster sig over en ganske betydningsløs trykfejl og vil i samme forbindelse gøre opmærksom på, at der intet steds i forordet står anført noget om, at bogen skulle have været under forberedelse i 3-4 år, således som Barfod skriver. Det at bogen skulle have været under planlægning i 3-4 år behøver iøvrigt heller ikke at være ensbetydende med at selve udarbejdelsen har stået på så længe, bortset fra at det er svært at se, hvad dette har at gøre med en almindelig korrekturfejl.

Ejendommeligt er det at konstatere, at Barfod ikke selv er klar over, hvad en primær kilde er. Han siger, at det må være en »lapsus«, når jeg karakteriserer de kilder, jeg har nævnt s. 67-68 som primære. Barfod anerkender kun de kilder, som jeg nævner under pkt. 1,5 og 6 som primære; de andre karakteriserer han som sekundære. Det hedder i lærebogen Kr. Erslev: »*Historisk Teknik*« om primære kilder (s. 46 § 39): »*Sekundær er en beretning, når den henter sin viden fra beretninger, som vi endnu har, eller med andre ord, når forfatteren ikke har haft større viden end vi også kan skaffe os; primær er modsat en beretning, som enten hidrører fra selve øjenvidnet eller bygger på vidner, som vi ikke kender. Forskellen er således rent praktisk; den ligger ikke i kildernes natur, men i vor stilling til dem*«. . . Senere hedder det også, at »*enhver førstehåndsberetning er ganske vist i sig selv primær, men det omvendte gælder ikke, og at man ikke skarpt holder sig dette for øje, fører hos mange methodikere til megen uklarhed*«.

Når Barfod derfor skriver, at »*ved primære kilder forstås nemlig udelukkende kilder, der er direkte led i eller en del af et hændelsesforløb*«, så er dette således ikke i overensstemmelse med den gængse terminologi inden for den historiske kildekritik. Man kan ikke udelukkende karakterisere - i absolut forstand - avisreferater (som Barfod kalder de samtidige relationer), meddelelser til de udenlandske ambassader og billedlige fremstillinger som sekundære kilder. I det øjeblik de indeholder oplysninger, som vi ikke kender i en tidligere bevaret kilde, så bliver disse kilder, hvad angår disse oplysninger, primære for os. De beretninger, der senere gentager disse oplysninger i en eller anden form bliver sekundære i forhold til den primære kilde. Denne kendsgerning har netop stor betydning i forbindelse med at slutte til virkeligheden med hensyn til slaget i Køge Bugt. Denne forkerte brug af begreberne primær kontra sekundær kilde

kommer ligeledes frem i Barfods bog om Niels Juel, kap. 9 note 43, hvor alle relationerne, der udkom kort efter slaget, bliver karakteriseret som sekundære kilder.

Konsekvensen af Barfods metode er, at de eneste primære kilder, der findes til slaget stort set er Horns rapport, to-tre skibsjournaler samt forskellige spredte oplysninger i breve o.lign. kort tid efter slaget. Sammenstykkets oplysninger heri vil det imidlertid idag være umuligt at gennemføre en blot nogenlunde rimelig rekonstruktion af slaget. Hovedgangen i slaget kender vi kun gennem relationerne - og afskæringen, det såkaldte »gennembrud«, kendes f.eks. kun gennem disse relationer, altså dem, som Barfod vil karakterisere som sekundære kilder (jfr. Barfods bog om Niels Juel kap. 9 note 51). Da afskæringen altså kun kendes gennem relationerne er disse naturligvis primære kilder for os til denne under slaget foretagne manøvre. Andet led i en kildekritisk vurdering er så, om hvorvidt vi agter at tro på denne primære kilde. Efter Barfods anmeldelse står det mig klart, at der havde været brug for en redegørelse for samtlige samtidige kilder, således som Barfod efterlyser. Jeg er glad for at få lejlighed til her at supplere min historiografiske gennemgang med en række oplysninger, der yderligere synes at klarlægge tingenes sammenhæng.

Den første meddelelse offentligheden synes at have fået om slaget - ud over mund til mund-beretningerne - stod at læse i Ordinaire Post-Tidinger anno 1677 den 4. juli num. 27, udgivet af J. Gøede. Det er den Barfod citerer fra, men denne meddelelse plejer man ikke at benævne Gøedes relation, hvilket er den relation, der kom den 10. juli; og som jeg skal komme tilbage til, er der ikke - som

anført af Barfod - tale om, at den relation, jeg *»ville have citeret, siger således noget helt andet end det resultat Bjerg kommer til«*. Inden vi går videre, er det nødvendigt at se på denne meddelelse fra den 4. juli. Den slutter med at erklære, at *»Admiral Juel gaf sig ikke saa megen tid, at hand hid indtil kunde giøre Majestæten nogen fuldkommen berætning om dette slag, hvorfor Mand med dette indtil videre maa være fornøyet«*.

Det må være korrekt at opfatte dette således, at man fra avisens side godt er klar over, at man ikke er i stand til at meddele nogen som helst form for detaljer eller sikre efterretninger om slaget udover nogle ganske få ting. Dette indtryk forstærkes også ved gennemlæsningen af den korte meddelelse, idet den er holdt i helt almindelige vendinger. Vi får som citeret af Barfod at vide, at Niels Juel *»slog sig igennem den fjendtlige flåde og bekom så luven fra de andre«*. Dette siger imidlertid ikke ret meget, og påfaldende er det, at ingen af de store relationer, der kom i dagene efter, og som bygger på et meget mere detaljeret og sikkert også officielt grundlag *intet* nævner om, at Niels Juel vandt luven! I den forbindelse er det også værd at bemærke sig, at samme avis i det efterfølgende nr. 28 for den 11. juli skriver, at *»hvorleedis det med Søeslaget tilgick er tilforn i en særdelis Relation forfattet«*. Avisen har altså ikke haft noget at tilføje til de relationer, der udkom efter den 4. juli, hvor man havde langt flere underretninger om slagets forløb. Personlig har jeg ikke kunnet bruge denne kildes oplysninger ukritisk. Meddelelsen er imidlertid skyld i, at luv-vindingen er kommet med ind i den traditionelle fremstilling af slaget. Marcus Gjøs indberetning fra den 24. juli viser, at han har haft denne avis i hænde og på grundlag af oplysninger her om luven har refereret det han mente var slagets gang for den engelske konge. Marcus Gjøs havde ingen militære eller

sømandsmæssige erfaringer og opholdt sig iøvrigt ret ofte i udlandet efter 1677, så det er meget naturligt, at han i sin ligtale over Niels Juel i 1697 atter beretter om, at Niels Juel vandt luven eller rettere »sin fordel af vinden«, som der står. Det står mig klart, at jeg burde nærmere have behandlet denne kilde i mit historiografiske afsnit og anført, hvorfor jeg ikke har regnet med den. Iøvrigt nævner Barfod heller ikke denne kilde i sin bog om Niels Juel.

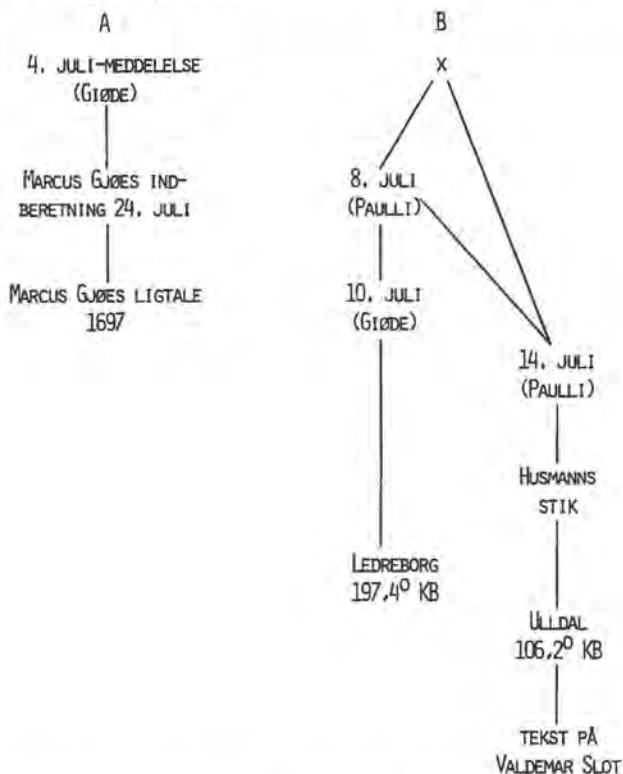
Mens det således kan diskuteres, hvor meget primært indhold der er i 4. juli-meddelelsen hos Giøde, så må vi idag i høj grad karakterisere de relationer, der udkom efter den 4. juli, som primære kilder, idet vi uden disse praktisk taget ikke ville vide ret meget om slaget i Køge Bugt 1677. Personlig vurderer jeg relationerne - eller måske i virkeligheden *den* relation, der udkom på tysk den 8. juli, altså en uge efter slaget, som havende en meget stor autenticitet som kilde. Store dele af officerer og mandskab var nu kommet i havn og alle talte om slaget. Relationerne indeholder en række detaljer også af rent teknisk art, som gør, at der er al rimelig grund til at formode, at den bygger på noget autoritativt eller på personer så højt placeret, at disse har haft et overblik over slagets gang, hvad ikke kan have været enhver deltager forundt. Det er således ganske umuligt, at relationen skulle være blevet sammenstykket af udtalelser og beretninger fra en lang række deltagere.

Relationen, der udkom 8. juli var som nævnt på tysk og bærer i tidens stil en lang besværlig titel: »*Auszführliche Relation von der zweyten See-Bataille... Anno 1677 den 1. Julii gehalten*« udgivet af Daniel Paulli. Denne relation udkom i en dansk oversættelse den 10. juli under navn af

»Udførlig Berætning om det andet søeslag... imellem Stefvens og Falsterboe... den 1. Julii 1677, bleff holden« udgivet af J. Giøde (normalt kaldt Giødes relation). Den 14. juli udkom hos D. Paulli »Relation om det andet oc store Søe-Slag, som er holden... d. 1. Julii 1677« (kaldet Paullis relation). Denne sidstnævnte relation ligger i indhold og ordvalg meget tæt op ad relationen fra den 10. juli. Kort tid efter - hvornår ved vi ikke præcist - udkom et stik udført af Joh. Husmann, som var ledsaget af en tekst, hvis overskrift var »Egentlig Afritzning af det store Søe-Slag som er holden... Aar 1677 d. 1. Julii imellem Falsterboe og Stevens«.

Ved nærmere eftersyn viser denne tekst sig praktisk taget at være identisk med Paullis relation fra 14. juli. At Barfod er af samme mening vedrørende »Egentlig Afritzning« fremgår af note 43, kap. 9 i hans bog om Niels Juel, idet det her hedder, at »på dansk er trykt en relation, der tydeligt er grundlag for beretningen under Joh. Husmanns stik af slaget«. Denne vurdering synes Barfod at have glemte, da han lavede sin anmeldelse, ellers ville han ikke i sin anmeldelse have givet indtryk af, at Giødes relation fra den 10. juli, Paullis relation fra den 14. juli og Egentlig Afritzning (Husmanns stik) tekstmæssigt er tre forskellige kilder. Barfod giver læseren det indtryk, at jeg har omtalt to relationer og henvist til en helt tredje. Forholdet er imidlertid det, at jeg med rette har kunnet henvise til Holcks afrykning af »Egentlig Afritzning«, Tidsskrift for Søværnen 1953 p. 577, da den er identisk med den ene af de danske relationer, nemlig den fra 14. juli. Der er således ikke tale om travlhed fra min side, men om en henvisning til, hvor læseren af bogen om slaget i Køge Bugt nemt kunne skaffe sig ordlyden af den tekst, som der blev hentydet til, idet ingen af de andre samtidige relationer har været optrykt i nyere fremstillinger.

Vi er nu i stand til at opstille et stemma ★) over de nævnte relationer og kilder:



Man ser af dette stemma, at der er tale om to linier, som ikke har berøring med hinanden. Det er f.eks. tankevækkende at oplysningen om, at Niels Juel vandt luven kun findes i A-linien, og at oplysningen om afskæringen (*»gennembruddet«*) kun findes omtalt i B-linien ovenikøbet så at sige verbalt overensstemmende. I B-linien har jeg indskudt en i dag ukendt kilde X for derved at

★) Stemma: Oversigt over håndskrifers [teksters] slægtskabsforhold (Gyldendals fremmedordbog).

postulere, at der formentlig foreligger en officiel eller officios kilde, der har dannet grundlag for 8. juli-relationen. De små verbale forskelle mellem 14. juli-relationen og 8. og 10. juli-relationerne kan måske skyldes, at 14. juli-relationen udover de to nævnte relationer har haft den nævnte x-kilde at støtte sig til.

Ledreborg og Ulldal er håndskrifter på Det kgl. Bibliotek, som er afskrifter af de angivne relationer og som tages med her, fordi de tit ses omtalt som kilder i fremstillinger af slaget i Køge Bugt. Teksten på Valdemar Slot hentyder til teksten på et billede, der hænger på Valdemar Slot. Enhver vil ved at sammenligne det citat, som Barfod kommer med fra denne kilde og teksten, der er gengivet i Tidsskrift for Søværnen 1953 p. 582, kunne overbevise sig om, at Valdemar Slot teksten er en afskrift af teksten hos Husman og derigennem bygger på 14. juli-relationen. Der er således ikke tale om en ny kilde, som Barfod kan bruge til at understøtte sine synspunkter vedrørende DRAKENs erobring. Problemet omkring DRAKEN skal jeg senere vende tilbage til.

Efter disse kildemæssige og metodiske bemærkninger skal der derefter fokuseres på det såkaldte gennembrud, det som de primære kilder kalder *afskæringen*. 4. juli-meddelelsen er ovenfor nævnt. Den passus om, at Niels Juel havde »slået sig igennem den fjendtlige flåde«, der forekommer heri, er alt for generelt holdt til, at den siger noget egentlig taktisk. I 8. juli-relationen hedder det

Entzwischen thate der Herr Admiral Marquard Rodsteen sein ausserstes umb zur Flotta zu kommen, welches dann bey der dritten Wendung wol gelückte, also dass sie den Schweden 16. Segel worunter 7. orlogsschiffe, worbey, wie man muhtmasset (!), der vice-Admiral Gustaff Sparre gewesen, abgeschnitten...

Dette er i oversættelsen i 10. juli-relationen blevet til *Imidlertid gjorde her Admiral Marguard Redsteen hans yderste Flid at komme til Floden, hvilket i den tredie Vending vel lykkedis, saa Mand afskar de Svenske 16. Skibe, hvoriblandt 7. orloger, oc hos hvilke, som mand meener, vice-admiralen Gustaff Sparre skal haffue været..*

I 14. juli-relationen er den tilsvarende passus *Imidlertid gjorde hr. Admiral Marqvar Rodsteen sit bedste igien at komme till Floden, som ved den tredie Vending saa lychedis, at 16 Seylere af de Svenske hvoriblant var 7 orlogsskibe oc som meentis viceadmiralen Gustaf Sparre, fra de andre blefue afskaaren..*

Endelig til sammenligning kan gengives denne passus i den tekst, der var anbragt under Husmanns stik og som findes optrykt i Tidsskrift for Søværnen 1953 p. 577ff og som jeg henviser til og citerer (jfr. mit afsnit i den anmeldte bog p.69).

Imidlertid gjorde Hr. Admiral Marquard Rodsteen sit bedste igien at komme til Floden, som ved den tredie Vending saa lychedis at 16 Seylere af de Svenske, hvoriblandt var 7 Orlogs-Skibe og som menes Vice-Admiralen Gustaf Sparre, fra de andre blev afskaarne...

De ovenfor gengivne citater illustrerer det stemma, der er stillet op i forbindelse med dette indlæg. Det viser tydeligt 1) at 10. juli-relationen er en direkte afskrift af 8. juli-relationen; 2) at Husmanns tekst er en afskrift af 14. juli-relationen; 3) at 14. juli-relationen bygger på 10. juli-relationen og i realiteten er identisk med denne, samt 4) at såvel 10. som 14. juli-relationen og Husmann hvad angår denne begivenhed i slaget, ikke meddeler nogen viden, som vi i dag ikke ville have kunnet skaffe os ved at læse 8. juli-relationen; disse relationer er derfor i

streng kildekritisk forstand sekundære i forhold til 8. juli-relationen, der er den egentlige primære kilde til den her omhandlede begivenhed. Således forholder det sig, og relationerne kan derfor ikke generelt, som Barfod gør det, karakteriseres som sekundære kilder. 8. juli-relationen er i dag den vigtigste primære kilde til søslaget i Køge Bugt overhovedet.

Ret beset må man opfatte relationerne, der jo som vist ligger fantastisk tæt op ad hinanden, som et samlet primært kildekompleks, der er nye oplag af den samme primære kilde. Dette kildekompleks har læseren nu fået forelagt og vil selv være i stand til at gøre sig sine tanker om, hvorledes opfattelsen af Niels Juels »gennembrud« kan være blevet udledet af primære og samtidige kilder. I relationerne anføres - som gengivet - intet om noget gennembrud, som Niels Juel skulle have foretaget. Ville det mon ikke have været utænkeligt, at man i forbindelse med al den virak, der foregik omkring Niels Juel i de dage, skulle have undladt at give søhelten æren for et taktisk gennembrud af den svenske linie, hvis dette virkelig havde fundet sted! Forfatterne følger helt op til det 19. århundrede, nærmere bestemt indtil H. G. Garde i 1842, den primære kildes oplysninger om *afskæringen*, således som jeg har redegjort for i mit afsnit. At der er tale om en afskæring og ikke et gennembrud, hvad der må være forskellige ting, viser det anvendte ordvalg med al ønskelig tydelighed: *abgeschnitten, afskar, afskaarne*. Angående denne passus kan man sige, at der er noget nyt i Barfods anmeldelse, nemlig når han skriver: »*Det er dog et spørgsmål, om ordet »som« ikke, som det er normalt, viser tilbage til det umiddelbart foregående ord i sætningen før, og det betyder, at det er flåden, der har foretaget gennembruddet, og at Rodsten således kommer til den flåde, der allerede har foretaget gennembruddet*«. Til denne nye problemstilling må det

siges, at de tidligste fremstillinger forfattere ikke har været i tvivl om, hvad sætningen indebar, at nuancen, der ligger i den egentlige primære kilde, 8. juli-relationen, synes at støtte opfattelsen af Rodsten som såvel grammatikalsk som realistisk subjekt, samt at sætningens grammatikalske indhold og betydning naturligvis vil kunne diskuteres i al evighed; men da vi ikke har andre kildeudsagn at støtte os til, må konsekvensen af en grammatikalsk usikkerhed blive, at Niels Juels ophavsret til afskæringsmanøvren står og falder med fortolkningen af en relativ sætning! På denne baggrund virker det overraskende, at Barfod uden nogen bevisførelse skriver, at *»mon ikke vi herefter kan slå fast, at det er Niels Juel, der har foretaget gennembruddet«*.

Barfod skriver i forbindelse med min omtale af de bevarede danske skibsjournaler, at jeg kun nævner den ene, ENIGHEDENS. Dette er imidlertid ikke helt rigtigt, idet jeg på s. 91 nævner begge skibsjournaler og diskuterer deres oplysninger med henblik på spørgsmålet om, hvorvidt Niels Juel havde forudset vindændringen, således som det er blevet hævdet i litteraturen.

Barfod skriver, at journalerne viser, at vi har en situation, hvor vinden drejer frem og tilbage. Det samme omtaler jeg, nemlig at et studie af skibsjournalerne (se fortsat s. 91) viser meget forskellige vindretninger i de dage, der gik forud for den 1. juli. Dette hævder jeg - har gjort det meget lidt sandsynligt, at Niels Juel skulle have ladet en forudset vindændring indgå i en taktisk planlægning. Yderligere kommer der det, således som jeg viser gennem gengivelser fra de to skibsjournaler, at der også er kildemæssige problemer med at benytte skibsjournalerne. For den 30. juni opgiver det ene skib vinden til S, det andet NV drejende til LVSV. Vi må ik-

ke glemme, at vores viden om vindændringen alene beror på oplysningen i ENIGHEDENS journal, hvor der ingen tidsangivelser er forbundet med oplysningen.

Jeg føler trang til at anholde den måde, hvorpå Barfod i anmeldelsen refererer min omtale af P. T. Wandall. Barfod søger at give læseren det indtryk, at jeg gengiver passager fra Wandall, som denne har fra f.eks. Husmanns tekst, og at jeg derefter mod bedre vidende skriver om Wandalls oplysninger, at disse ikke kan belægges med henvisninger til originalt kildemateriale (jfr. p. 72-73). Barfod knytter hertil til, at »det er vel et spørgsmål, om Bjerg kan tillade sig dette, når han selv kender så lidt til kildematerialet vedr. slaget i Køge Bugt«. Ved at læse de pågældende tekster vil enhver imidlertid kunne overbevise sig om, at det forholder sig som jeg skriver. Det er nemlig ikke det samme, der står de to steder, hvad man måske får et indtryk af ved en hastig gennemlæsning. For det første vil man kunne se (s. 72), at det, der har interesseret mig ved udvælgelsen af de anførte passager af Wandall, har været, hvorledes denne forfatter opfattede Jens Juels rolle i beslutningen omkring kampen. For det andet fremgår det af Wandall (jfr. mine citater), at Jens Juel *inden* slaget skulle have sejlet rundt fra skib til skib, og derefter, da han intet fandt forsømt, skulle have opmuntret sin broder til slag. Ja men det er jo noget helt andet end det, der står i Husmanns tekst og således i det primære kildekompleks, der er bevaret i relationerne. Her står der (jfr. Barfods eget citat), at det først var da slaget *angik*, d.v.s. *efter* det var begyndt, at Jens Juel lod sig sætte over på en advisjagt, som han ombord på sejlede rundt under slaget for at opmuntre søfolkene. Der står heller ikke noget om, at Jens Juel skulle have opmuntret broderen til slag. Der er således

ikke tale om, at Wandall skrev det samme som står i Husmanns tekst, således som Barfod skriver. Wandalls behandling af sit forlæg er netop efter min mening symptomatisk for den langsomme fordrejning af kendsgerningerne, som har fundet sted i litteraturen omkring slaget op gennem tiderne. Bemærkningen om mit kendskab til kilderne kræver formentlig ingen kommentarer.

Barfod kommer ind på spørgsmålet om luv-stillingen under slaget, som jeg også har behandlet. Det er på sin plads her atter at minde om det tidligere opstillede stemma. Den primære kilde til, at Niels Juel skulle have »vundet« luv-stillingen, er 4. juli-meddelelsen. Ud over 24. juli-meddelelsen fra Marcus Gjøe i London, omtaler ingen samtidige kilder denne begivenhed! I følge 4. juli-meddelelsen skulle denne luv-vinding, som anført, være sket ved at Niels Juel »slog sig igennem den fjendtlige flåde«. Det er forståeligt, at næsten alle senere forfattere ikke har kunnet få dette til at passe med den vindændring, der skulle være foregået i løbet af dagen. De lader da også Niels Juel »tage fordel af vinden« forinden afskæringen finder sted. Dette gælder f.eks. Marcus Gjøe i hans ligtale (jfr. mit afsnit s. 70) og det gælder også Garde, der skriver: »Ved samme forandring af vinden kom de danske under Falsterbo til luvart, hvorved de fik lejlighed til at bryde fjendens linie...«. Jeg må derfor være noget forbavset, når Barfod citerer mig for, »at Niels Juel i løbet af dagen fik luven, som svenskerne ellers havde været begunstiget med ved slagets begyndelse om morgenen« og i forbindelse med dette citat skriver: »Det er til gengæld en nyhed, som burde være forklaret nærmere, for jeg kan i hvert tilfælde ikke umiddelbart se, hvorledes dette kunne ske«. Som det vil ses er det imidlertid ikke en ny teori, jeg kommer med, men en

opfattelse, som allerede Garde formulerede og andre før ham. Opfattelsen af, at Niels Juel skulle være kommet til luvert *efter* »gennembruddet«, skyldes formentlig - som jeg har påvist i mit afsnit - Oldenburgs inkonsekvente fremstilling af begivenhederne, en fremstilling, som Schaffalitzky arbejder videre med, hvorved den får stor udbredelse. Det inkonsekvente i Oldenburgs fremstilling ligger i (jfr. mit citat s. 77), at han siger, at vinden var blevet vestlig og efterhånden nordligere, og at Niels Juel benyttede sig af denne vindforandring til »at bryde igennem den fjendtlige linie, afskære en del af fjendens skibe og selv komme til luvert« (sic!). Ingen verbale overensstemmelser tyder på, at Oldenburg f.eks. skulle have fået ideen til denne opfattelse i den såkaldte 4. juli-meddelelse.

Jeg har i mit afsnit gjort opmærksom på, at Barfod er den første, der i Køge Bugt-litteraturen anfører skibenes sejlmåder. Han skriver således, at de to flåder ved daggry den 1. juli sejlede bidevind på en vestlig kurs med vinden S. Hvis dette er rigtigt så har i hvert fald den danske flåde haft en helt anden udgangsposition end det hidtil har været antaget og som det fremgår f.eks. af Barfods nyeste skitse i hans Niels Juel-bog. Nu kan vestlig kurs naturligvis være mange forskellige ting, men hvis vi antager at vinden har været S, så må kursen have været et sted mellem V og S og ikke som det fremgår af de hidtidige skitser inclusive Barfods et sted mellem V og N. Holder vi os til, at vinden var S, så fremgår det, at kursen må have været VSV, nemlig 6 streger fra vindretningen. Det må endnu engang slås fast, at vi ikke ved noget om, hvornår vinden er begyndt at ændre sig. Barfod siger, at han logisk har sluttet sig til, at vinden må have drejet om i vest, fordi man ved at flåderne nåede Stevns og vendte der. Da Barfod imidlertid ikke kender flådernes kurser

inden Stevns og ej heller deres udgangspositioner, da de fik hinanden i sigte, kan det ikke lade sig gøre at slutte sig til at flåderne skulle have sejlet bidevind på en kurs, der ligger mellem S og N. I virkeligheden ved vi ikke ret meget andet end, at flåderne vendte ved Stevns. Det vil f.eks. ikke være umulig, at den danske flåde kan have sejlet på en SV-lig kollisionskurs med den svenske ned mod Stevns, hvorved den danske flådes udgangsposition må have været meget nordligere end det hidtil har været antaget. Kort sagt ved vi så lidt om vindændringerne og kurserne, at det vil være vanskeligt at udtale sig med særlig stor sikkerhed eller at slutte sig logisk til begivenhedsforløbet.

Barfods rekonstruktion savner nødvendige forudsætninger i form af kendskab til kurser og vindændringer og taktiske manøvrer.

Endelig skal der siges et par ord vedrørende DRAKENs erobring og Niels Juels flagskifte. Som jeg nævner i min historiografiske gennemgang har såvel Barfod som nordmanden O. Bergersen været opmærksom på, at Niels Juel får prisepenge for DRAKEN såvel i CHRISTIANUS QUINTUS' som i FREDERICUS TERTIUS' regnskab. De slutter begge heraf, at Niels Juel har skiftet flagskib ved Stevns, men drager så sandelig vidt forskellige konsekvenser (jfr. mit afsnit s. 87f) deraf. Der mangler imidlertid beviset for, at denne fortolkning af priseregnskabet er rigtig. Der står således intet om i regnskaberne, hvornår dette skifte er sket, og det må være sandsynligt, at der er tale om en tidsforskydning, hvad der udmærket passer med den rapport, som DRAKENs chef senere afgav (s. 87). Den primære kilde 8. juli-relationen lader helt tydeligt flagskiftet ske *efter*

afskæringen, hvilket de andre relationer følger. Ser vi på 4. juli-meddelelsen står der her, at »*admiralen loed strax Admirals flag flifue af Fredericus Tertius, til Tegn at enhver, skulde giøre sit bedste oc forfølge den fluctige Fiende*«. Skiftet sker her også på et senere tidspunkt i begivenhedsforløbet. Som det er blevet nævnt i min redegørelse, er det først hos Wandall i 1794, at DRAKEN, 64 kanoner, bliver sat i forbindelse med det 60-kanon-skib, der i 2. vending går på grund. Barfod citerer teksten under billedet på Valdemar Slot, der som tidligere nævnt via 14. juli-relationen bygger på den primære kilde 8. juli-relationen.

Den citerede passus forekommer ganske rigtigt i alle de samtidige relationer, men *efter* den egentlige gennemgang af slagets forløb og anbragt under opregningen af de svenske tab, deltagende skibe o.lign. Niels Juel kan godt have modtaget den svenske chefs overgivelse på et senere tidspunkt i begivenhedsforløbet og altså ikke nødvendigvis i forbindelse med et flagskifte til FREDERICUS TERTIUS.

Jeg har i det foregående søgt, i den grad det har været muligt inden for den givne ramme, at fremlægge det kildemateriale og de ræsonnementer, som min historioGRAFISKE gennemgang bygger på. Det er nu op til enhver at vurdere den gennem tiderne udkomne litteratur med henblik på fordrejelser, fejlfortolkninger og forkerte forlæg i skildringen af slaget i Køge Bugt. Det er mit håb, at ovenstående indlæg yderligere har bidraget til forståelsen af den historiske begivenhed slaget i Køge Bugt 1. juli 1677.

Hans Chr. Bjerg
arkivar, cand.mag.
Marinestabens historiske
konsulent

En replik fra anmelderen.

Det er vist nødvendigt, at jeg endnu engang beskæftiger mig med H. Chr. Bjergs omtale af slaget i Køge Bugt, selvom det er med en vis ulyst p.gr. af den tone, der er anlagt overfor en række tidligere forfattere og nu også i denne sidste kommentar til min anmeldelse. Lad mig derfor gøre det så kort som muligt.

Vedr. produktionstiden af bogen: I forordet står der, at man først har fået kendskab til at min biografi om Niels Juel var under udarbejdelse efter *»nærværende arbejdes start«*. Da redaktøren af dette arbejde, H. Chr. Bjerg, i adskillige år har kendt til min biografi om Niels Juel, og da han senest i efteråret 1974 vidste, at jeg havde truffet aftale med Århus om dens udgivelse, må det betyde, at arbejdet har været i gang i 3-4 år. Dernæst: Produktionstid har sammenhæng med korrekturfejl, idet markante korrekturfejl naturligvis nemmere overses, når alt skal gå lidt hurtigt. Jeg har ikke beskæftiget mig med almindelige korrekturfejl.

Vedr. vurderingen af kilder: Storm Petersen har engang ladet vagabonden Alkibiades, var det vist, spørge en kollega: *»Sig mig, hvad er en akademiker?«*, hvorefter han fik svaret: *»Jo, det er en, der har læst sig til, hvad vi andre ved«*. Således også med kildekritik. Mange andre giver sig af med kildekritik til daglig, og som eks. kan nævnes politilog og retssager, hvor man skal have facts og vidneforklaringer til at stemme. Det er blot en logisk, fornuftig tankegang, der skal anlægges.

Førstehandsvidnesbyrdene, skibsjournalerne m.v. er primære kilder. Beretninger, nemlig andenhandsvidnesbyrd, er, som jeg tidligere har bemærket, sekundære, men hvor man ikke har primære kilder må beretningerne anvendes som primære, som jeg også anførte tidligere, og som netop angivet af salig Erslev. Det må dog i denne sammenhæng bemærkes, at det citat Bjerg angiver udelukkende taler om disse beretninger. Der er derfor ingen modsætning mellem Erslev og mig.

Naturligvis kan Bjerg ikke her gøre rede for årsagerne til den opstilling af beretningerne, som han angiver i sit »stemma«. Men der mangler da de fyldige relationer på tysk og fransk dateret den 3. juli og den lige så fyldige svenske beretning, som ligger i det svenske rigsarkiv og tydeligt er skrevet fra Danmark, men før alle svenske skibe er nået tilbage. Bjergs stemma må stå som et postulat ikke mindst fordi kun en del af de samtidige beretninger er medtaget og deres forbindelse med evt. primære kilder mangler, men først og fremmest fordi det naturligvis kræver en nøjere påvisning af kildesammenhængen.

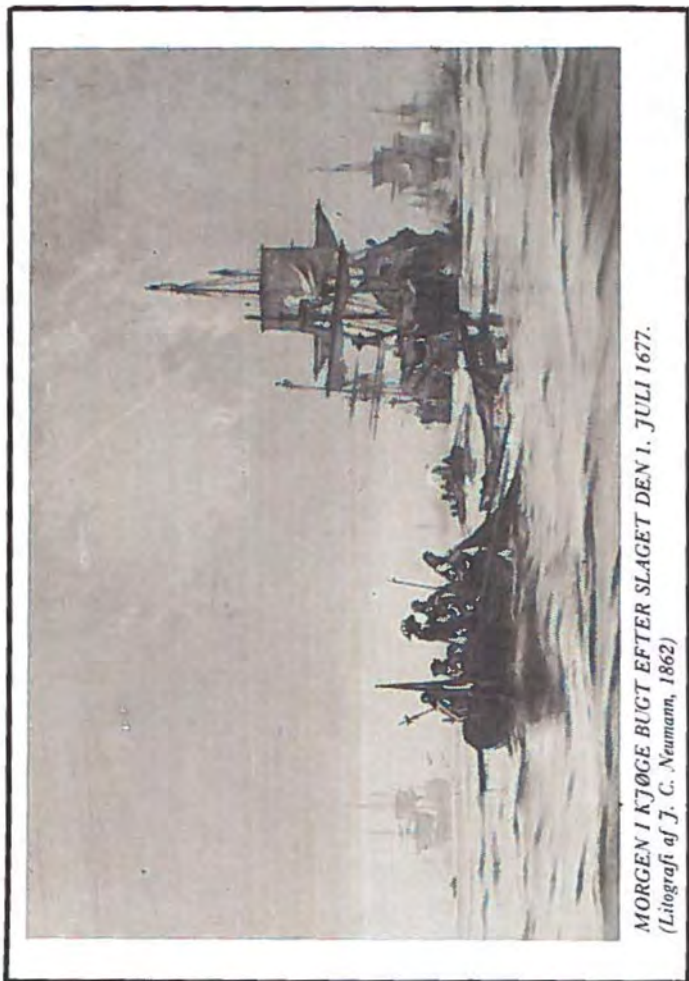
Jeg skal derfor nøjes med at bemærke, at jeg ikke har »glemt«, som Bjerg skriver, at Paullis relation er grundlag for Husmans tekst tilsyneladende, men der er en forskel på at være grundlag for og at være identisk med, og det vil kort og godt sige, at Husmans tekst *ikke* kan blive primær. Bjerg burde således have anført, at det var Husmans tekst og ikke den primære tekst hos Paullis. Iøvrigt omtaler jeg heller ikke teksten fra Valdemar Slot som en ny tekst, da jeg allerede har omtalt den i min biografi af Niels Juel.

Vedr. gennembruddet: Hvad forstår man egentlig ved et gennembrud? Var det et ord, man anvendte i 1600-tallet? Er der egentlig nogen forskel, når man siger afskæring og ikke gennembrud, eller er det ikke det samme? Her må man vist ty til sprogvidenskaben. Jeg har i min biografi nævnt, at Niels Juel var en af de første, der udførte et gennembrud (afskæring) af en fjendtlig linie både den 25. maj 1676 og den 1. juli 1677. Jeg burde måske have tilføjet nogle eksempler, men ingen har været så heldige som Niels Juel d. 1. juli 1677.

Vedr. Jens Juel: Bjerg har nu ændret sin dom om Wandall fra at hans oplysninger *»under ingen omstændigheder kan belægges med henvisninger til originalt kildemateriale«* til *»en fordrejning af kendsgerningerne«*. Det er som regel farligt at komme med alt for kategoriske påstande, og derfor er det vel også dristigt, når Bjerg nu skriver: *»Den primære kilde til at Niels Juel skulle have »vundet«* *luvstillingen, er 4. Juli meddelelsen. Ud over 24. Juli meddelelsen fra Marcus Gjøe i London, omtaler ingen samtidige kilder denne begivenhed:«* Hertil er vel blot at sige, at idet Niels Juel afskærer eller gennembryder den svenske linie, får han luvstillingen. Det er en naturlig konsekvens, men det er da heller ikke ukendt, at den svenske admiral Horn i sit brev til kongen netop skriver: *»I værende combat blev vore skibe meget redløse skudt, de som endnu kunne beholde luven, var formedelst Guds nådige tilhjælp og vor højeste flid salverede, så redløse som de og var, men hvad som i læ kom og på grund, blev i stikken, og fandtes ingen middel dem at hjælpe, thi vi kunne intet længere resistere... osv.«* Den svenske flåde er altså blevet delt, således at nogle af skibene kom i læ og andre beholdt luven.

Bjerg håber i sit indlæg, at det har bidraget til forståelsen af slagets gang. Jeg tvivler. Uanset om den ene eller anden mening er rigtig vil det imidlertid altid gavne forskningen at være loyal og tolerant. Desuden er det betydningsfuldt ved al historieskrivning om tidligere tidsepoker om historikeren søger at indleve sig i datidens tankegang, opførsel og ordvalg for bedst muligt på dette grundlag at kunne vurdere de samtidige kilder og beretninger. Det er en vanskelig sag. Marinehistorien er imidlertid heldigvis inde i en god udvikling herhjemme i dag. Flere og flere unge historikere beskæftiger sig med denne del af Danmarks historie, og lad os derfor håbe, at nye friske kræfter vil gå i lag også med det navnkundige slag i Køge Bugt den 1. Juli 1677.

Jørgen H. Barfod



MORGEN I KJØGE BUGT EFTER SLAGET DEN 1. JULI 1677.
(Litografi af J. C. Neumann, 1862)

A Bodyguard of Lies af Anthony Cave Brown.

Hvis man vil prøve på baggrund af, hvad der er skrevet om begivenhederne under anden verdenskrig, at danne sig et helhedsindtryk af årsager og virkninger, må man gøre sig klart, at skønt det i år er 33 år siden den sluttede, kommer der stadig bidrag til dens historie, der helt eller delvis omkalfatrer ens begrebsverden og sætter mange mere eller mindre afklarede forhold i et helt nyt lys.

Marinens Bibliotek har erhvervet en bog, der i meget høj grad har denne egenskab.

En engelsk journalist - åbenbart en af de mere grundige af slagsen - har skrevet denne bemærkelsesværdige bog, *A Bodyguard of Lies* om de allieredes brug af deres hemmelige tjenester, både i anstrengelserne for at bryde fjendens kodesystemer, infiltrere hans spiontjeneste, samarbejde med modstandsbevægelserne i de besatte lande og ikke mindst gennem vildledning af hans efterretningstjeneste at foregive forberedelsen til operationer, der aldrig skulle, ville eller kunne finde sted.

Den er en grundig og veldokumenteret gennemgang af hele det net af intriger, infiltration og intelligent udnyttelse af modstanderens fysiske og moralske svagheder, der dannede en slags sikkerhedsnet under de store allierede landgangsoperationer under anden verdenskrig.

Titlen stammer fra et citat af Churchills bemærkning på Teherankonferencen, da man var blevet enige med russerne om at gennemføre en vildledningsstrategi. Under krigsforhold er sandheden så værdifuld, at den altid må opvartes af en livvagt af løgne. En bemærkning, der fik Stalin til at klukke, da den var blevet oversat.

Det er formodentlig forståeligt, at en bog, der indeholder så mange enkeltheder og kortfattede, men yderst klare og yhyre spændende beskrivelser af hændelsesforløb ikke engang i store træk kan refereres i en anmeldelse. Den er lige så god læsning, som de bedste spionromaner og giver samtidig, på grund af at den bl.a. baserer sig på interviews med en 2 sider liste af hovedaktører, et indtryk af personlighed og deres roller i mange forskellige situationer.

Ikke mindst beskæftiger forfatteren sig med Admiral Canaris og det tyske Abwehrs rolle i bestræbelserne på at bortskaffe Hitler og hans nærmeste og giver en i hovedsagen sympatisk skildring af disse tyske frihedskæmpere, efter hans (men ikke efter russernes) opfattelse den eneste frihedsbevægelse, der ikke fik materiel og moralsk støtte af de allieredes specialtjenester.

At ikke alle aspekter af de skildrede begivenheder tiltaler forfatteren, lægger han ikke skjul på, men han fremhæver dog, at tabene af menneskeliv ved invasionen blev betydeligt nedsat ved, at man ofrede både flyvere og modstandsfolk på vildledningsmanøvrer, der begrænsede tyskernes indsatsmuligheder i de første invasionsfaser.

For den almindelige militære læser kan det nok virke lidt afskrækkende, at såvel den senere leder af den vesttyske hemmelige tjeneste, Gehlen, som lederen af afdeling M.I. 6 indenfor den engelske Secret Service, Menzies, kan citeres for at have udtalt at enhver ordentlig efterretningstjeneste skal sørge for at have en god (venskabelig?) forbindelse til modstanderens tilsvarende tjeneste!

Det fremgår også flere steder i bogen, at den eller den agent, den eller den sagsbehandler indenfor efterret-

ningstjenesten høstede ros eller forstærkede den tillid, der vistes ham, når han fremkom med oplysninger eller vurderinger, der svarede til, hvad modtageren forventede eller gerne ville høre!

Som dansk vil man bemærke afsnittet om »vejrtjenestekrigen« ved og på Grønland, der på længere sigt viste sig at være af største betydning, da de allieredes meteorologer turde forudsige den pause i det urolige vejr i juni 1940, der muliggjorde den første uventede og uobserverede landgang i Normandiet, mens de tyske meteorologer på grundlag af deres mere mangelfulde vejrrapporter havde forudsagt vejr, der ville have umuliggjort eller i hvert fald usandsynliggjorde et landgangsforøg.

Det kan ikke undgå at gøre et vist indtryk at Canaris medarbejder, Oster, der gennem sin hollandske kontakt major Sas gjorde så meget for at forhindre at Danmark og Norge blev overrasket af tyskernes overfald, blev henrettet den 9. april 1945.

Også afsnittene om Niels Bohr og om Canaris' sidste timer har nær tilknytning til Danmark, men man savner indsamlingen af oplysninger om V 1 bomben en lille bemærkning om Hasager Christiansens indsats ved fotografering af den på Bornholm nedstyrtede.

Bogen har været under udarbejdelse i 14 år, og det var først i 1969 at forfatteren fik kendskab til det strengt emmeligholdte materiale, der angik mulighederne for g resultaterne af at bryde de tyske koder. Det blev kendt under navnet ULTRA og først almindeligt tilgængeligt i 1974.

Det bør i denne forbindelse bemærkes, at den officielle engelske fremstilling af søkrigen i anden verdenskrig, oskills THE WAR AT SEA ikke med en stavelse ntaler, at en tysk ubåd U 110 i 1941 var så længe under

engelsk kontrol inden den sank, at betydningsfuldt kodemateriale kunne bjerges, hvorved kendskabet til tysk kodning forbedredes betydeligt.

ULTRA var så hemmeligt, at kun en halv snes regerings- og stabsmedlemmer i hvert af de engelsktalende lande var indviet i det og dets resultater og ingen midler skyedes for at bevare hemmeligheden.

At de Gaulle blev holdt udenfor ethvert kendskab dertil er en selvfølge, når Churchill i bogen kan citeres for at have sammenlignet ham med Jeanne d'Arc og tilføjet, at man ventede blot på nogle biskopper, der ville brænde ham!

Det samlede resultat er blevet en let læselig og uhyre interessant bog, der dog ind imellem præges af den engelske ligegyldighed for, hvorledes andre sprog staves og hvad ordene betyder. For os, der har kendt »de grønne« i fem år, virker det lidt forstyrrende, at de tyske menige omtales som »Fledgrau«. Det var de i første verdenskrig!

Det kan nok også diskuteres om Albanien, som blev besat af italienerne i påsken 1939, kan henregnes til Akse-magtsterritorium, når Tjekkoslavakiet ikke er vist som sådant på kortet på indersiden af bindet.

Bogen indeholder udover det spændende læsestof en fortræffelig oversigt over kildematerialet, en redegørelse for, hvorfra mange enkeltheder i bogen er hentet, og en nyttig oversigt over forkortelser og kodeord samt et register.

Det ville gøre anmelderen meget ondt, hvis det ikke er lykkedes for ham, at give udtryk for, at dette er en usædvanlig læseværdig bog.

H. W.

Beyond Top Secret U af Ewen Montagu (Peter Davies: London, 1977)

Bogen omhandler en anden side af den aktivitet, der styredes fra Naval Intelligence Division i Admiralty, nemlig anvendelse og udnyttelse af »dobbelt agenter« og det, der i fagkredse benævnes »planted intelligence«, i forbindelse med »deceptions« - skinmanøvrer og skinforetagender.

Forfatteren, Ewen Montagu, er velkendt fra »*The Man who Never Was*«. Nærværende bog har betydeligt større vingefang og mere nærgående overvejelser. Den redegør for, hvordan meget af den allierede strategi styredes og udførtes, overbevisende fordi den er skrevet af en, der var på stedet.

Ligesom *Very Special Intelligence* af Patrick Beesly ikke kunne have været skrevet, medmindre en del af de hidtil hemmeligholdte krigsarkiver var blevet frigivet i slutningen af 1975, har Ewen Montagu ikke kunnet skrive og udgive sin bog før nu, skønt den, som han hævder, i det væsentlige er baseret på hans egen »*excellent memory*« og nogle få notater, som han havde fået lov til at beholde. En af bogens mest overraskende oplysninger er den, at det hævdes, at *samtlig*e tyske agenter i England virkede på engelsk side som dobbeltagenter, d.v.s. de fodrede deres tyske chefer med engelsk fabrikerede falske informationer.

Englænderne havde som nævnt andetsteds haft held til at bryde adskillige af de tyske radiokoder, bl.a. dem, der benyttedes af »*Abwehr*« (admiral Canaris) i agentnettene. Man var derfor fra engelsk side klar over, hver gang en ny tysk agent var på vej, og så snart han var indfanget, blev han, øjensynligt uden større vanskelighed, overbevist om det nyttige i at fungere som engelsk.

Disse dobbeltagenter blev derefter brugt i englændernes (de allieredes) spil om deceptions. Ewen Montagu, der sad som Admiralitetets mand i XX »*Double Cross*» komiteen, beskriver med verve det subtile hverv, det er at holde en dobbeltagent i »live«, dvs bevare hans troværdighed i tyske øjne, og samtidigt bruge ham til at sprøjte halve sandheder og store usandheder ind i de tyske kommandosystemer.

At så omfattende skinforetagender som landgang på Sardinien og i Grækenland i stedet for på Sicilien (HUSKY) - »*The Man who Never Was*« og, den største af dem alle, den øjensynlige landgang ved Calais i stedet for Normandiet (OVERLORD), kunne gennemføres med så knusende succes, skyldtes bl.a. den talentfulde udnyttelse af dobbeltagenterne.

Iøjnefaldende er den intelligens og fantasi, hvormed operationerne planlagdes og den professionalisme, hvormed de udførtes. Ikke mindre iøjnefaldende er det forhold, at engelsk kommandosystem og -etik gjorde det muligt for en ung LtCdr R.N.V.R. at fremlægge sine tanker og planer direkte for de mænd, der traf afgørelserne, uden at være tvunget til at passere fortravlede sektions- og stabschefer med den deraf følgende stivhed og træghed. Som forfatteren selv fremhæver, siger det meget om formatet af disse mænd. Om man ikke tidligere har haft den tanke, efterlader bogen hos læseren en klar fornemmelse af, at krigsførelse omfatter andet og mere end troppeføring, forsynings-tjeneste og slagscener.

P.W.-J.

Handels- og Søfartsmuseets årbog 1977.

I fortsættelse af foregående årbogs artikel om sømandens kogebog, kommer samme forfatter, museumsdirektør Henning Henningsen, i årbogen for 1977 med en interessant og detaljeret artikel om sømandens drikelse, et emne af enorm rækkevidde, ikke mindst fordi vand, der for mennesker i land er en helt naturlig og dagligdags ting, for sømanden var og *stadig* er en særdeles vigtig provision, som han må omgåas med omtanke - fordi den ombord kun findes i begrænsede mængder, samtidig med at dens opbevaring tit har medført store vanskeligheder.

Disse vanskeligheder får man et indblik i gennem artiklens kronologiske gennemgang om udviklingen på dette punkt. Interessant er det at notere sig, at oldtidens opbevarings - og kølings - muligheder i små lerkrukker ophængt under et dæk stadig anvendes til drikkevand på sejlads under varme himmelstrøg. Det er forståeligt, at mange ting blev forsøgt for at holde vandt friskt og brugeligt både til madlavning og som drikke - et dilemma, som først endte med indførelse af de cementerede jerntanke ombord.

Men foruden bevaringsspørgsmålet drejede det sig også om et pladsspørgsmål. Det nævnes, at der til ferskvandet og opbevaring incl. fadeværk på f.eks. vore kinafarere med store besætninger ville medgå ca. 1/10 af skibets samlede tonnage. Man havde jo ikke, som nu om stunder, mulighed for at indrette vandtanke i rum, hvis facon gjorde dem uegnede til henstuvning af gods eller andre forråd. Desuden gjorde tidsfaktoren sig gældende, idet man i tidligere tider ofte måtte regne med betydelige variationer i rejsernes længde, og man kan jo gøre sig tænker om, hvad man i nutidens moderne skibe ville sige til en daglig vandration på ca. 4 liter og hertil i bedste

fald 2-3 liter til madlavning. Vask foregik i saltvand.

Vandforsyning undervejs foretoges selvfølgelig, hvor sådan var mulig, ligesom man opsamlede regnvand om bord, når lejlighed bød sig. På høje bredder havde man den mulighed at smelte sne og is.

Søværnets skibe har ofte på Grønland fyldt vand ved hjælp af en såkaldt Flodhest, som var en stor sejldugs-sæk påsyet et langt sejldugsrør med tragt i den frie ende. Den bragtes med fartøj ind til en elv, hvor tragten lagdes op mod strømmen. Når sækken, der rummede flere kubikmeter, var fyldt, malflød den på grund af ferskvandets mindre vægtfylde i forhold til søvandet, og bugseredes derefter ud til skibet, hvor vandet pumpedes over i dettes tanke.

Vandfyldning undervejs har altid været et spørgsmål for sig, og forfatteren anfører, at man mange steder f.eks. på ruten til Indien traditionsmæssigt benyttede vandfyldningssteder, hvor man indbygget i klipperne eller skåret i træ kan læse kendte navne som Sir Francis Drake, Admiral de Reyter, foruden en del kendte søøvernavne. Sådanne vandafhentninger var i flere tilfælde farlige på grund af vilde dyr eller fjendtligsindede indfødte.

I beretningen om ferskvandet er også omtalt århundreders forsøg på at destillere havvand, så dette blev brugeligt om bord, men en tilstrækkelig effektiv metode til brug om bord er først udviklet et godt stykke ind i dette århundrede. Det betød, at man f.eks. under krigsforhold fik sikkerhed mod vandfyldning fra muligt forgiftede brønde.

I ældre tider indgik øl af varierende kvalitet, som en del af forplejningen om bord, men også dette havde, især under varme klimaforhold, en begrænset holdbarhed. Men det var trods alt trist, når ølbeholdningen var brugt op, og man skulle overgå til brug af en måske

»grødefuld« ferskvandsbeholdning. Som kuriosum kan nævnes, at fyrbøderne i søværnets ældre kulfyrede skibe fik en ekstra skibsøl (Dampøl), på hvilken der af og til fyldtes nogle rosiner. Efter et stykke tids opbevaring i kistebænken blev drikken nydt med god virkning - såfremt den da ikke forinden var opdaget af en mistænksom banjermester.

Spiritus, som var eneste holdbare drikkelse om bord, var forholdt mandskabet, undtagen i situationer, hvor kaptajnen beordrede »Storbraserne splejset«, hvilket vil sige uddeling af spiritus efter en alvorlig indsats.

Der omtales brugen af spiritus og vin på de forskellige nationers orlogsskibe, ikke mindst den i flere lande dagligt uddelte spiritusration, som skulle indtages i påsyn af en befalingsmand. I den engelske flåde ophørte denne udskænkning i 1970. Af helt »tørlagte« orlogsskibe findes så vidt vides kun den amerikanske, hvor denne »triste« tilstand har hersket i godt 100 år.

Det hele bevæger sig i ring, og ferskvandet er stadig vigtigt. Det medgår som vigtig ingrediens i tilberedningen af kaffe og the, som nu foruden mælk er de regulativmæssige og foretrukne drikke om bord, hvor stærke drikke er trængt i baggrunden og kun lejlighedsvis anvendes. Et er, at de anvendt lejlighedsvis kan virke som opstrammere, erstatte kroppens vædsketab formår de ikke.

At forbinde søfart med en sarkofag er næppe helt almindeligt, men stud. mag. Olav Nygaard fortæller om en gammel romersk sarkofag på Ny Carlsberg Glyptoteket. Sarkofagen har på forsiden et relief, der gør den interessant set fra et maritimt synspunkt. Det forestiller 3 forskellige skibe af ældre type, som de kendtes i Rom - Ostia, kort efter vor tidsregnings begyndelse.

Efter en omtale af skibenes bygning og rigning, gives en beskrivelse af den begivenhed, som relieffet på sarkofagens forside fremstiller - nemlig tre skibes samtidige manøvrer for at bjerge en over bord falden person. De enkelte skibes sejlføring og manøvrer har muliggjort forfatterens fremstilling af en ledsagende skitse over operationen, der formentlig har været succesfuld. Forfatteren lader på grund af motivet sarkofagens sandsynlige køber være en storkøbmand med skibe i søen, som har sikret ham en position i samfundet - en på den tid ret almindelig måde at erindre kommende slægter om egen indsats.

Christian IV og hans foretagener er altid godt stof, og museumsdirektør Kn. Klem har skrevet et interessant afsnit om samme drots forhold til Bremerholm, hvis liv og virke var en helt nødvendig forudsætning for hans flådes virke. Når udtrykket »hans flådes virke« bruges, har det sin årsag i, at ingen nordisk konge formentlig i den samme grad har levet med i skibenes tilblivelse, udrustning, bemanning og brug.

Vi får en ide om de trange havneforhold, som datidens København bød på med tæt opankrede skibe i Grønnegaardshaven - et forhold, der i øvrigt ikke så mange år senere bevirkede, at man rettede blikket mod det flade vand, HUKKEN, der senere opfyldtes og efterhånden blev til det nuværende Holmen. Man får en beskrivelse af nogle af Christian IV arbejder. Hvem tænker f.eks. på, at han anlagde en østervold, som løb fra Kgs. Nytorv og til det sted, hvor den nu nedrevne Nationalbankbygning lå, og at den gade, der nu hedder Holmens Kanal virkelig var en kanal, der også endte ved Kgs. Nytorv, og som først blev fyldt i midten af 1860'erne, samt at gadens eneste nuværende bygning, der så denne

opfyldning, er Den Danske Banks hovedsæde. Endvidere omtales Tøjhuset og Proviantgården, som lå rundt om den opfyldte Galajhavn, der nu er kendt som Bibliotekshaven, og hvor man i een af de omgivende mure endnu kan se en gammel fortøjningsring. Man får et lille indblik i tidens ansvarsområder for de ansatte og aflønningsforhold, herunder bl.a. to skarprettere.

Selv om Christian IV's egen flåde ikke var ringe, havde han dog brug for »tilskud« i form af skibe, som købstæderne stillede - større byer et skib alene, medens mindre byer slog sig sammen om et. Begrundelsen for denne udskrivning, der belastede byerne hårdt, havde kongen i de urolige europæiske forhold og sørøveri. At kronen var interesseret i skovdriften er naturligt, da skibsbyggeriet anvendte store mængder træ - og vel at mærke træ, der var vokset i en form, der nærmede sig mest muligt til den placering, som det pågældende stykke skulde have i konstruktionen.

Transportforhold - og afstande - fra hugstedet til byggebeddingen, som den gang kunde etableres på næsten enhver ordentlig strandbred, på en tid hvor de tekniske hjælpemidler ikke eksisterede i samme omfang som nu. Men alt dette krævede uddannede skibstømrere, som kongen langt fra rådede over i tilstrækkeligt antal. Derfor udskrev man skibstømrere fra de forskellige søkøbstæder til tjeneste i marts og april måneder på Bremerholm - eller andre steder i riget - hvor skibsbygning foregik for kongens regning. At den ordning gav besværligheder for byerne og de lokale arbejdsgivere tog kongen intet hensyn til ud over, at han i et åbent brev gav Koldings skippere og borgere tilladelse til at holde en god skibsbygger hjemme til arbejde på egne skibe - hans arbejde gik forud for alt andet. Til gengæld havde de selvfølgelig foruden samme løn som kongens egne

skibstømrere - fri transport og kost, samt fribolig i deres tjenesteby. Sidstnævnte bestemmelse om fribolig var også medvirkende til kongens bestemmelse om Nyboders opførelse, idet han så kunne tilbyde tømrerne friboliger i nærheden af Bremerholm. Således opførtes der formentlig ca. 600 boliger i hans regeringstid. Boderne, som de kaldtes, blev meget populære - så populære, at de åbenbart også søgtes af andre, hvilket medførte, at mandtalslisten forfærdigedes og en sådan fortegnelse afleveredes hver Mikkelsdag.

Retsvæsenet på Bremerholm var et kapitel for sig, men i almindelighed var kongen mildere i sin bedømmelse af straffen end domstolene. Et enkelt eksempel: En navngiven mand, som var stukket af fra sin kone og havde

levet som i ægteskab med et andet kvindfolk, blev ved domstolen idømt livsstraf - som kongen dog forandrede til 3 år i jern. - Måske som et udslag af selverkendelse. Hvor megen nytte man fik af fangerne er nok lidt tvivlsomt, men at de var en billig arbejdskraft er uomtvisteligt. Det angives at fangeres antal var vekslende, men at det eksempelvis var 41 i året 1655 og at dette slaveri ophørte i 1735 på hvilket tidspunkt fangerne overførtes til andre anstalter.

Det anføres, at der er få områder, hvor det er så let at snyde, både med materialekvalitet og arbejdets udførelse, som ved rebslagning, hvorfor der i almindelighed anvendtes Rigahamp, som værende det bedste.

Kongen, der var opmærksom herpå, nærrede en vis frygt for at den svenske konge skulde erobre Riga, søgte at fremelske hampedyrkning herhjemme for i givet fald at have rygdækning for så vidt takkel og tov. Til den ende søgte han gennemført, at enhver bonde - alt efter gårdens størrelse - årligt skulde så en hel eller en halv skæppe

hampefrø i god jord, og at den hamp, som blev udbyttet deraf, skulde sendes til Bremerholm. Da Christian IV selv deltog aktivt i krigen til søs - ofte som skibs- eller flådechef - var han i stand til at vurdere skibenes egenskaber. Men det var ikke bare i krigstid han gik til søs. Og ikke kun op langs hele den norske vestkyst til Nordhavet sejlede han i 1599 for at demonstrere de dansk-norske interesser i disse farvande, hvor så mange andre ønskede at drive fiskeri og hvalfangst; men også til London sejlede han i 1606 for at besøge sin svoger Jacob I af Storbritannien.

Skibsbyggeriets konstruktionsmæssige detaljer fulgte han derfor med stor interesse, såvel som besætningernes uddannelse. Under en af kongens rejser til Bergen med orlogsskibet STORE SOPHIA afslørede det, at der bl. ca. 200 søfolk næppe var 20, der kunde betjene et kompas, samt at færre endnu kunde bruges til vejrs i rigningen, når det var fornødent. Som følge deraf fik Holmens daværende chef, Erik Ottesen Orning, der jo havde ansvaret for skibets ekvipering, den kongelige vrede at føle, idét han måtte forlade sin stilling indtil han kunde bevise, at han ikke havde ansvaret for det skete, hvilket i nogen grad må være lykkedes for ham, da han forblev i sin stilling - men som det anføres »uden sønderlig kongelig velvilje«.

Men tiderne skiftede. Uheldige krige og forværringer af landets økonomiske tilstand, udgifterne til flåden og hofstaten, udgifterne til flere nære navngivne personers underhold, af hvem han ikke engang fik tak herfor måtte medføre besparelser, hvori også indgik direktiver for husførelsen, såsom at middagsserveringen *kun* måtte omfatte 12 retter mad, samt indførsel af kød- og fiskedage m.v..

Den interessante beretning er iøvrigt ledsaget af mange noter og henvisninger til artikler og korrespondance.

*Vi søger slægtens spor i stort og småt,
i flinteaksen eller harvens tænder,
i mosefundets smykke plumpt og rått o.s.v.*

Ja, sådan skrev Jeppe Aakjær i 1917 om slægternes gang, ve og våde. I en artikel skrevet af Olav Bonfeldt høres gennem fundet af gamle blymønter om en periode af Trankebar's historie, den indiske koloni, som i tiden 1620-1845 hørte under den danske krone.

Der fortælles om, hvordan man der prægede sine egne mønter af bly, hvoraf en hel del var præget med navnene på indiefartens kendte skibe.

I et indviklet møntsystem var den mindste værdi en Kas- og den måtte danskerne på den tid frit udmønte, hvorimod man først langt senere fik tilladelse til at præge guld- og sølv mønter.

Prægningen af disse mønter har sikkert som andre steder haft sin årsag deri, at man måtte anvende et betalingsmiddel, som var kendt af de stedlige handelsfolk. At præge den med monarkens navn var også almindeligt, men ikke at præge dem med skibsnavne - ja, selv med danske stednavne. Forfatteren mener, at sidstnævnte præg kan være en form for hjemve, medens præget af skibsnavne på mønterne kan skyldes en art national stolthed over de skibe, som vedligeholdte forbindelsen mellem Trankebar og det fjerne hjemland, og som også besejlede Malabarkysten, Bengalen og Sundaøerne for at opkøbe varer til hjemsendelse. Endelig var der jo også den mulighed, at de med tiden kunde bringe overlevende tilbage til fædrelandet.

Det er sikkert ikke uinteressant for numismatikere, at sådanne mønter i de senere år er begyndt at dukke op, og kendere på området mener, at våben og symboler hentyder til skibene, og at man ikke kan afvise teorien om, at de er præget for at holde regnskab med omkostningerne ved de enkelte skibes losning og lastning. Det menes, at der endnu vil dukke nogle interessante blymønter til belysning af en ensartet, ofte trist og slidsom tilværelse med eksempler på menneskelige fejl - men også på trofast kamp for tilværelsen. Efter denne historiske redegørelse slutter forfatteren med beskrivelse af en tur i Trankebar i 350-året for Ove Gjeddes erhvervelse af denne koloni til den danske konge. Han konstaterer, at en hel del minder om vor tid herude stadig findes - omend en del af dem er i ruiner.

Han priser den primitive ro, der hviler over stedet, som tillader fantasiens vandring mellem minderne - og hvor man falder i søvn og vågner til brændingens sang fra det ocean, der kun ligger få hundrede meter borte.

Et er at opfinde og konstruere et maskineri, når man har gjort sig klart, hvilken opgave det skal løse. Noget ganske andet er det, at have opfundet et drivmaskineri og derefter stå overfor problemet med at overføre den udviklede energi til bevægelse eller fremdrift af en konstruktion på eller i hvilken den selv er placeret. Dette var just spørgsmålet ved de første fartøjer fremdrevet ved dampmaskineri.

Herom fortæller maskinchef Poul Bell i en interessant artikel om de forskellige konstruktioner man forsøgte sig med.

At flyvningens pionerer har søgt eller hentet sine ideer fra fuglenes flugt gennem luften forekommer rimeligt; at man ved mekaniske skibes fremdrivning gennem vandet

bruger svømmefuglenes fødder som forbillede forekommer umiddelbart barokt. Palmipeder, som de kaldtes, viste sig lovende, men svømmefodsprincippet virkede ikke, når fartøjet kom op i fart, hvorfor man måtte forlade ideen.

Efter kunstfærdige forsøg med maskindrevne årer, der heller ikke var sagen, begyndte man at interessere sig for den gamle ide om fremdrift ved hjælp af skovlhjul, og som vi ved, lykkedes det efterhånden konstruktørerne at nå anvendelige resultater på dette område. Det engelske hjuldampskib IRELAND opnåede i 1885 en fart på 21 knob og blev vistnok datidens hurtigste søgående dampskib.

Men drivskruen fik dog efterhånden overtaget, da den muliggjorde anvendelsen af større maskinkraft og omdrejningstal, og den fulgte med ved overgangen fra damp- til motorkraft.

Som kuriosum kan nævnes at ligesom skovlhjulet fik en reprise mange hundrede år efter sin opfindelse, således har også de senere år set genoptagelsen af den snart 200 år gamle hydrauliske kraft til fremdrift. Hurtiggående motorer har muliggjort at kraftige pumper kan drive lette fartøjer frem med høj fart, foruden at de har fordelene ved et ringe dybgående og stor manøvreevne. Sådanne fartøjer har med held været anvendt ved sejlads på floder, hvor besejlingen vanskeliggøres af stærk strøm og klippeskær.

Bogen slutter med et par småartikler, hvoraf den ene omtaler en beskøjt fra 1852, og som formentlig er verdens ældste, samt en i Norge fremstillet Kap Horner Skrå fra 1915. Begge dele, som er gaver til museet, lader os ane, at der trods mange genvordigheder med fortidens proviant alligevel har været visse holdbare varer imellem.

Den anden lille artikel omhandler oplysninger om sejladsen på Aalborg i 1769 og er statistisk præget; den omhandler hovedsageligt oplysninger om varearter, der passerede ind og ud over denne havn.

Som sædvanligt er årbogen interessant og fornøjelig læsning, hvori man ser mange af sølivets daglige foreteelser belyst, såvel i deres daglige forløb, som rent sprogligt. Man får en anelse om besiddelsen af en mængde interessant materiale til senere brug.

Medgives skal det også, at udstillingen i anledning af 100-årsdagen for A.P. Møllers fødsel var en træffer, og bør inspirere til gentagelse ved fremtidige lejligheder af lignende art. Det var ting, som talte til en besøgende om dansk virksomhed - ikke mindst som modvægt til et nutidigt ofte forskruet syn på handel og indtjeningsmuligheder.

Og så venter vi på næste årbog.

W.

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

I henhold til Love for Søe-Lieutenant-Selskabet §§ 16 og 19 blev der den 2. marts 1978 afholdt valg til sammensætning af

- Bestyrelse for det 195. forsamlingsår og
- Bedømmelsesudvalg for 1978/79.

(jfr. T.f.S. November/December 1977 pg. 551) med følgende resultat.

Bestyrelse for det 195. forsamlingsår.

Formand,	Kaptajnløjtnant K. T. Madsen
Næstformand	Kaptajnløjtnant N. C. Borck
Regnskabsfører	Kaptajnløjtnant P. Møller
Suppleant	Premierløjtnant B. Fabricius

Bedømmelsesudvalg for 1978/79.

Kommandør E. W. Lennholm
Kommandørkaptajn J. A. Ruth
Orlogskaptajn H. J. Garde

Suppleanter til bedømmelsesudvalg.

Orlogskaptajn H. Gjødsbøl
Orlogskaptajn H. C. Bach
Orlogskaptajn N. Rosenberg.

HAVBØLGER

af civilingeniør Jan M. Hee

Forord

Denne artikel giver en introduktion og oversigt over de forhold, teorier og metoder, der benyttes i forbindelse med beskrivelsen og forudsigelsen af bølger på havets overflade. Den omfatter en kort omtale af potentialstrømningens teori, dens statistiske bølgeteori, vindgenerering af bølger, bølgeforsudsigelse, seismiske bølger og havbølgerne sammenspil med havets omgivelser.

Artiklen er en bearbejdning af et foredrag holdt i Skibsteknisk Selskab, november 1977.

Indledning

Havet er en af de mest hensigtsmæssige og bekvemme transportveje, vi kender. Det er vandret, vidt udbredt og de fleste store befolkningskoncentrationer og industriområder er placeret ved dets kyster.

Så længe havet er roligt, kan man færdes uhyre enkelt og sikkert på det. Arkimedes lov overflødiggør enhver form for fundering, asfalt og andet kostbart underlag.

Men desværre er havet jo som bekendt langt fra altid idyllisk. På grund af jordens bevægelser i solsystemet, dens atmosfæres sammensætning og fordelingen af land og vand, er luften over havet aldrig i ro, det blæser, tidevandet kommer og går, og underjordiske bevægelser giver anledning til, at den vandrette skillelinie mellem vand og luft bliver forstyrret. Det er disse forstyrrelser, vi kalder *bølger*.

Bølgerne er den væsentligste årsag til, at det kan være farligt at færdes på havet og leve ved kysterne. De er skyld i hundredevis af forlis og ødelæggelser af havne og kyster. Bølgerne forårsager hvert år økonomiske tab af en størrelsesorden, som vi vel knapt kan forestille os, for slet ikke at tale om tab af menneskeliv i tusindtal.

Fordi vi lever i så nær kontakt med havet, og vi er så afhængige af det, og fordi havets bølger kan påføre os så store tab, er der god grund til at studere bølgerne og søge at få en dybere forståelse af, hvordan de naturkræfter, der ligger bag deres tilblivelse, fungerer. Desuden findes der vel næppe et naturfænomen, der er mere imponerende og mere frygtindgydende end netop havets bølger.

Denne artikel vil opridse nogle af de faktorer, der er med til at skabe havbølger, og vil samtidig påvise, hvor uendelig kompliceret problemet er, og hvor lidt man trods alt ved idag. Man kan vel nærmest sige, at indtil idag, efter tusinde års studier, er der kun løftet en flig af det dække, der breder sig over bølgernes gåder.

At vi ønsker at studere bølgerne nøjere, er jo ikke kun af nysgerrighed, men også for bedre at kunne leve med dem. Hvis vi vidste, hvordan de opstod, kunne vi måske forudsige, hvornår og hvor de forekom, så vi kunne beskytte os imod dem. Og hvis vi vidste, hvordan vandet bevægede sig i et bølgesystem, kunne vi måske beregne de konstruktioner, som vi placerer i kontakt med havet, så de kunne modstå havet. Denne beregning foretager vi naturligvis i dag på skibe, olieplatforme, havne og diger, men vi ved også, at konstruktionerne langt fra er optimale, og at mange er alt for sikre og dermed dyrere end nødvendigt, og at enkelte desværre var for usikre. Men hvor gådefulde bølgerne liv end er, er de dog en fysisk realitet, som kan observeres, og for at kunne

forklare bølgenes opstiller man sædvanligvis matematiske modeller af dem, alle yderst simple i forhold til virkeligheden, men hver model hjælper med til at forklare nogle aspekter i havets bølger.

Den matematiske baggrund

Bølgerne kan opdeles i fire hovedtyper:

1. *Vindgenereret bølger*, som er den vigtigste og oftest forekommende type, som det er uhyre vanskeligt at forudsige noget om.
2. *Tidevandsbølger*, som er rimeligt godt forstået, og som kan forudsiges ret nøjagtigt.
3. *Tsunamis*, som skyldes seismisk og geologisk aktivitet i havbunden og på kysterne, og som er aldeles uforudsigelige.
4. *Menneskeskabte bølger* såsom kølvandsbølger, bombesprængninger m.m., som indeholder så lidt energi set i forhold til de øvrige bølger og som nok har betydning, men på så lokale områder og fænomener, at man næppe kan betegne dem som *havbølger*. De vil derfor ikke blive omtalt nærmere i denne sammenhæng.

For at kunne forklare, hvad en bølge er, og hvordan den opstår, ser vi lidt nærmere på, hvad der sker, når en væske, i dette tilfælde havvand, bevæger sig med en overflade, der ikke er begrænset af en fast væg, d.v.s. en fri overflade (her mod luft).

Det er uhyre svært at beskrive og regne på væsker, der bevæger sig, og for at komme nogen vegne er det almindeligt at forudsætte tre ting om væsker:

1. Væsken er usammentrykkelig
2. Væsken er ikke viskos
3. Væsken er rotationsfri

At væsken er usammentrykkelig, kender enhver, der har læet olie eller kølevand ind i en cylinder, der normalt komprimerer luftarter. Reaktionen udebliver ikke, selvfølgelig *er* væsken ikke usammentrykkelig, men det er meget tæt ved. For eks. ville havet stå ca. 50 meter højere over de dybeste steder i oceanet, hvis vandet var fuldstændigt usammentrykkeligt. Men for de mere simple beregninger kan det antages, og det betyder, at der må flyde lige meget væske ind i et givet volumen, som der flyder ud af det. Væske kan ikke hobes op eller tyndes ud.

At væsken ikke er viskos, er naturligvis heller ikke rigtigt. Gnidningsmodstanden er et af de mest energikrævende fænomener, vi kender, f.eks. fremdrivningsmodstand for skibe og modstand i rør. Men sammenligner vi vand med f.eks. heavy fuel olie, kan vi godt tro på, at vand ikke er viskøst. Viskøse kræfter søges normalt holdt uden for beregningerne, fordi det er ikke-konservative kræfter, der er proportionale med hastigheden i en potens forskellig fra én.

At bølgebevægelsen er rotationsfri, er det måske vanskeligere at se umiddelbart, fordi det er almindelig viden, at vandet i en bølge bevæger sig i cirkler. Men tænker man f.eks. på et strå, der flyder under overfladen, indses det, at det godt kan bevæge sig i cirkler uden at rotere om sig selv.

Er nu imidlertid disse tre forudsætninger opfyldt, siges det, at bevægelsen af væsken er en potentialstrømning, d.v.s. der eksisterer en potentialfunktion kaldet Φ , som afhænger af stedet, lad os kalde det (x, y, z) og tiden t . Differentierer vi denne funktion med hensyn til stedet, finder vi hastigheden, lad os kalde den (u, v, w) . (Se fig. 1).

*)

*) Den teoretiske behandling af potentialstrømningen, regulære bølger, korttids, langtids statistik og bølgekræfter kan findes i Jan Hec: »Havteknik«, DTH, reference (7).

$$\Phi = \Phi(x, y, z, t)$$

$$u = \frac{\partial \Phi}{\partial x}$$

$$v = \frac{\partial \Phi}{\partial y}$$

$$w = \frac{\partial \Phi}{\partial z}$$

Fig. 1.

Det vides ligeledes, at trykket i væsken og hastigheden har en sammenhæng. Jo større hastighed jo lavere tryk og omvendt. Dette forhold kaldes *Bernoullis lov*. Hastigheden og trykket kan altså udtrykkes udelukkende ved hjælp af potentialet Φ . Tilbage står så blot at beregne Φ

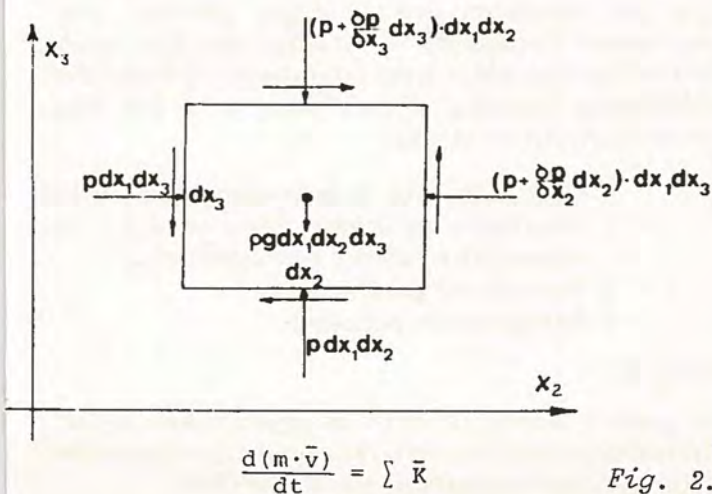


Fig. 2.

Betragter man nu et lille rumfang af væske (fig. 2) og forlanger, at væskemængden skal være konstant inden for rumfanget, samt at Newtons anden lov opfyldes, d.v.s. at summen af kræfterne skal være lig med ændringen af bevægelsesmængden, fremkommer en betingelse for bevægelsespotentialet (som vist i fig. 3).

$$\frac{\partial^2 \phi}{\partial x^2} + \frac{\partial^2 \phi}{\partial y^2} + \frac{\partial^2 \phi}{\partial z^2} = 0$$

Fig. 3.

Denne differentilligning kaldes »Laplaces ligning«. Man støder på den utallige steder, hvor der arbejdes med potentialer f.eks. inden for el-læren.

Løsningerne til denne ligning er legio. Men ønsker man at finde netop den løsning, som giver en bølgebevægelse på overfladen, må løsningen pålægges visse restriktioner. Forudsættes det, at bølgen gentager sig selv med en fast afstand L_w langs x -retningen, og kaldes den øjeblikkelige hævnings af overfladen for ζ kan disse restriktioner skrives således:

1. Væsken står stille i lodret retning mod bunden
2. Overfladen og væsken følges ad, d.v.s. væskepartikler forlader ikke overfladen.
3. *Bernoullis lov* gælder
4. Bevægelsen er periodisk

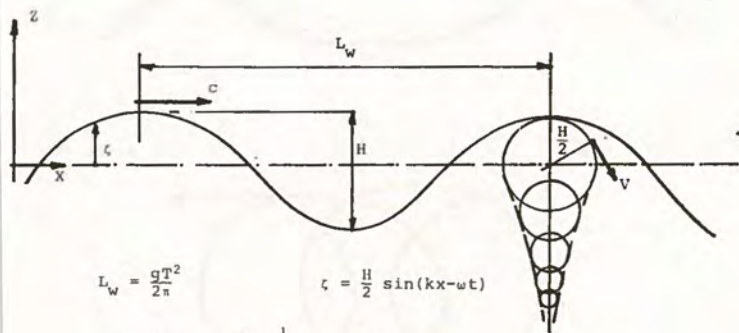
Se fig. 4.

En generel løsning til dette, af matematikere kaldet: randværdiproblem, er endnu kun fundet af naturen selv. Løsningen kan betragtes på havets overflade.

1. $w = \frac{\partial \phi}{\partial z} = 0$; for $z = -h$
2. $w = \frac{\partial \phi}{\partial z} = \frac{\partial \zeta}{\partial t} + \frac{\partial \phi}{\partial x} \frac{\partial \zeta}{\partial x}$; for $z = \zeta$
3. $g\zeta + \frac{1}{2} \left[\left(\frac{\partial \phi}{\partial x} \right)^2 + \left(\frac{\partial \phi}{\partial z} \right)^2 \right] + \frac{\partial \phi}{\partial t} = 0$; for $z = \zeta$
4. $\frac{\partial \phi}{\partial x} (x, y, z, t) = \frac{\partial \phi}{\partial x} (x + L_w, y, z, t)$

Fig. 4.

Her vil løsningen af »Laplaces ligning« ikke blive nærmere behandlet, blot refereres til fire principielle tilnærmelser, som man anvender:



$$L_w = \frac{gT^2}{2\pi}$$

$$\zeta = \frac{H}{2} \sin(kx - \omega t)$$

$$c = \frac{gT}{2\pi} = \left(\frac{gL_w}{2\pi} \right)^{\frac{1}{2}} \quad k = \frac{2\pi}{L_w}$$

$$v = \frac{\pi H}{T} \quad \omega = \frac{2\pi}{T}$$

Figur 5.

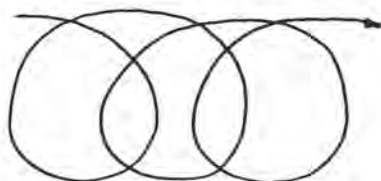
1. Forudsættes bølgehøjden H meget, meget mindre end længden L_w , kan bølgen beskrives som en cosinus eller sinusbølge. Dette er den fundamentale form, vi anvender, og med den kan vi udtrykke alle de fundamentale egenskaber ved bølgebevægelser (se fig. 5.).

2. To ting kan observeres ved en bølge som genereres i f.eks. et bassin:

a) middelniveauet for bølgen ligger højere end stillevandsniveauet, fordi bølgen har smallere og højere toppe og længere og fladere dale end cosinus bølgen.

b) vandpartiklerne bevæger sig i åbne baner, d.v.s. der sker en vis massetransport i bølgens bevægelsesretning.

Se fig. 6.



Figur 6.

Opskrives potentialet, bølgehævningen, trykket o.s.v. som en række (se fig. 7), og tager man 1. led med, finder vi cosinusbølgen. Tages 1. og 2. led med, findes løsninger, som kaldes Stokes 2. ordens bølge o.s.v.

$$\Phi = \Phi^1 + \Phi^2 + \Phi^3 + \dots$$

$$\zeta = \zeta^1 + \zeta^2 + \zeta^3 + \dots$$

·
·
·

Figur 7.

Løsningen for de tre første »ordens« bølgepotentialer er vist på fig. 8.

$$1. \quad \Phi = \frac{H}{2} \frac{L}{T} \frac{\cosh(kz+kh)}{\sinh(kh)} \cdot \sin(kx-\omega t)$$

$$2. \quad \Phi = \frac{H}{2} \frac{L}{T} \frac{\cosh(kz+kh)}{\sinh(kh)} \cdot \sin(kx-\omega t) + \frac{3\pi H^2}{16 T} \frac{\cosh 2(kz+kh)}{\sinh^4(kh)} \cdot \sin 2(kx-\omega t)$$

$$3. \quad \Phi = \frac{CL}{2\pi} [F_1 \cosh(kz+kh) \cdot \sin(kx-\omega t) + \frac{1}{2} F_2 \cosh 2(kz+kh) \sin 2(kx-\omega t) + \frac{1}{3} F_3 \cosh 3(kz+kh) \sin 3(kx-\omega t)]$$

$$F_1 = \frac{H}{2} k \frac{1}{\sinh(kh)} - \left(\frac{H}{2} k\right)^2 \frac{(1+5\cosh^2(kh)) \cosh^2(kh)}{8\sinh^5(kh)}$$

$$F_2 = \frac{3}{4} \left(k \frac{H}{2}\right)^2 \frac{1}{\sinh^4(kh)}$$

$$F_3 = \frac{3}{64} \left(k \frac{H}{2}\right)^3 \frac{(11-2\cosh^2(kh))}{\sinh^7(kh)}$$

Figur 8.

Det bemærkes, at man ved offshore konstruktioner normalt anvender en Stokes 5. ordens bølge ved beregningerne, og at løsninger op til 35. orden er bestemt.

3. Kysthydraulikken kan ikke anvende disse løsninger på grund af den lave vanddybde. Der anvendes ofte en bølgeform, kaldet den cnoidal bølge. Bølgen udtrykkes ved en funktion kaldes Jacobis elliptiske funktion, som ofte betegnes cn, deraf navnet. Se fig. 9.

$$\zeta = \zeta_{\min} + H \cdot \text{cn}^2(\theta, m)$$

[sinus - oidal]

[cn - oidal]

Figur 9.

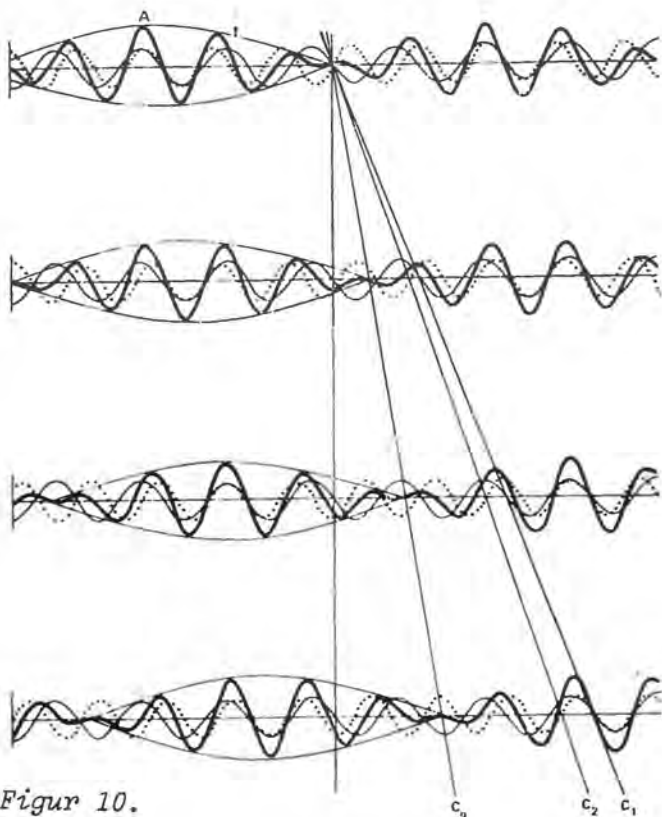
4. Gerstners (1802) eller den trochoide bølge skal her kun nævnes for fuldstændighedens og historiens skyld. Teorien anvendes ikke mere, da den måske nok kan beskrive en overflade med endelig bølgehøjde, men den producerer en strømning, som ikke er rotationsfri, partiklerne roterer endda modsat end bølgebevægelserne, og partikelbanerne vil altid være lukkede. Cosinus bølgen skal nu diskuteres lidt nærmere, og man bemærker først og fremmest, at en bølge blot er en form eller facon af overfladens vandpartikler, der flytter sig. Husker man det, hjælper det til bedre at kunne acceptere visse gådefulde træk ved bølger, f.eks. at de kan opstå af intet og forsvinde igen.

Se f.eks. på bølgens hastighed. En enkelt bølge bevæger sig med en hastighed, der er proportional med Lw , jo længere bølgen er, des hurtigere bevæger den sig. (Jævnfør fig. 3). Denne egenskab forklarer to fænomener, som kan observeres bl.a. på vindstille dage ved kyster, som vender mod åbent hav.

Det første fænomen er, at bølgerne når frem til kysten i større og mindre grupper, og at den enkelte bølge i gruppen opfører sig temmeligt særpræget. Det er som om, den opstår af intet i den agterste ende af gruppen, løber igennem gruppen, idet den tiltager i højde, for så at blive mindre og forsvinde i forenden af gruppen. Prøver man at måle på det, ses det, at gruppen som en helhed bevæger sig med en hastighed, der er ca. halv så stor som den hastighed, hvormed den enkelte bølge bevæger sig. Forklaringen findes i, at gruppen er sammensat af mange enkelte bølger med næstens samme bølgelængde og dermed hastighed. Lægges de enkelte bølgehævninger sammen, fremkommer et bølgetog, hvor bølgehøjden varierer som beskrevet. Fig. 10 viser denne konstruktion for to bølger med hastighederne C_1 og C_2 .

Det andet fænomen, man kan observere, er, at bølgerne, der når frem, alle er af næsten samme bølgelængde, og hvis man venter længe nok, ses det, at bølgelængden bliver kortere og kortere. Dette fænomen kaldes »dispersion«. De lange bølger løber fra de kortere og når derfor først frem.

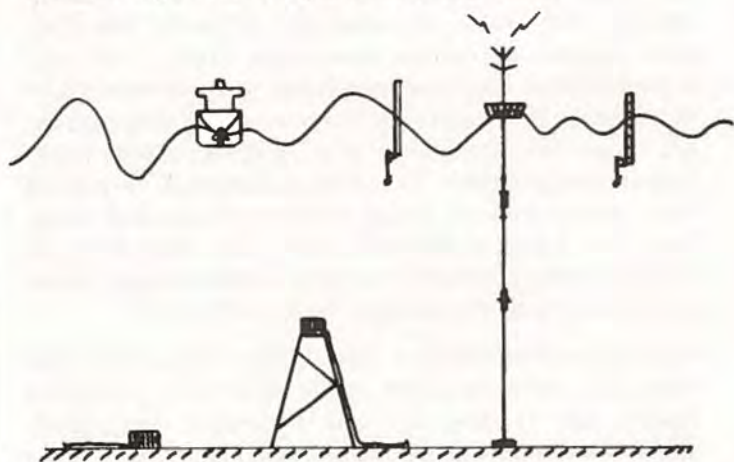
Når en storm pisker havet op langt til søs, opstår der bølger af alle mulige bølgelængder, og de spreder sig ud over havoverfladen, hovedsagelig i vindens retning. Og de største bølger løber hurtigst. Der sker en sortering. Først har man en fuldstændig homogen blanding, fjernere fra stormen ses det, at grupperne bliver mere og mere tydelige for efterhånden at forsvinde igen og blive



Figur 10.

til lange enkeltbølger, det der kaldes dønninger. De lange bølger indeholder mest energi, hvorfor de endnu har en nogenlunde stor bølgehøjde, når de når frem. De kortere bølger dør på havet efter at have afgivet deres energi ved spredning til siderne, brydning, friktion o.s.v.. Denne udvikling kræver tusinder af sømil, hvorfor det da også kun er ved kyster, der vender mod oceanerne, at

disse meget lange dønninger optræder. Cornwall oplever dønninger fra de store storme ved Cap Horn med bølgelængder op mod en kilometer, svarende til perioder mellem 20 og 30 sek. Og Californien kan opleve dønninger fra storme syd for Australien, som har været måske 2 uger om at rejse de 10.000 sømil.



Figur 11.

Bølger som et statistisk fænomen.

Efter at have ofret en del ord på at undersøge og beskrive regulære, periodiske bølger, må det jo indrømmes, at sådanne bølger meget sjældent ses. Står man på brovingen på et skib eller på en offshore platform midt i havet og observerer havoverfladen, synes den uhyre konfus og uregulær. Det virker helt håbløst at se en orden i det, bølgetoppene kommer og går med en lunefuldhed som rødt og sort på rouletten i Monte Carlo. Denne tanke introducerer os til den anden store metode, der kan anvendes, når bølger skal undersøges nærmere: At

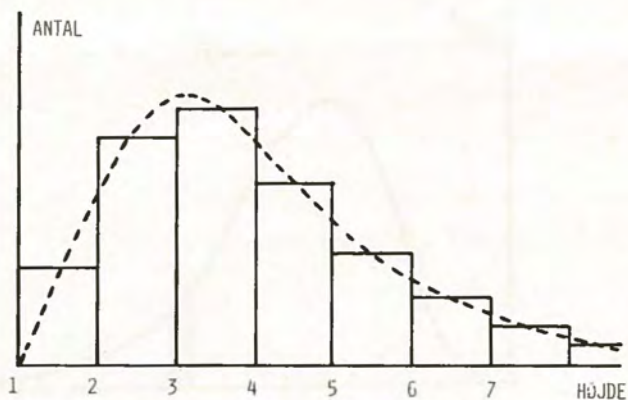
betragte hævnningen af overfladen som et statistisk fænomen og så bruge alle statistikkens veldokumenterede og århundrede gamle love i det videre arbejde.

Først gør man det, at overfladehævningen måles et bestemt sted i en passende periode, typisk 20 min. Det kan gøres på forskellige måder, nogle mere hensigtsmæssige end andre, det afhænger af stedet, bølgehøjden, pengene og mange andre ting. Figur 11 antyder mulighederne. Den opnåede bølgeoptagelse analyseres så statistisk. Der kan tælles, hvor mange bølger, der ligger i visse bølgehøjdeintervaller, altså bestemme fordelingen af bølgehøjden. Da observationen kun varede i 20 min., kalder man en sådan fordeling en korttids fordeling. Ved hjælp af denne fordeling kan man beregne, hvilken sandsynlighed der er for at møde en bølge, der er større end en given størrelse. Se fig. 12 og 13.

Gennemsnitsbølgehøjden kan findes. Man kan også finde den gennemsnitlige højde af de $33\frac{1}{3}\%$ højeste bølger, det er den, der ofte benævnes den signifikante eller karakteristiske bølgehøjde, fordi det har vist sig at være den bølgehøjde, en observatør normalt vil angive for uregelmæssig sø.

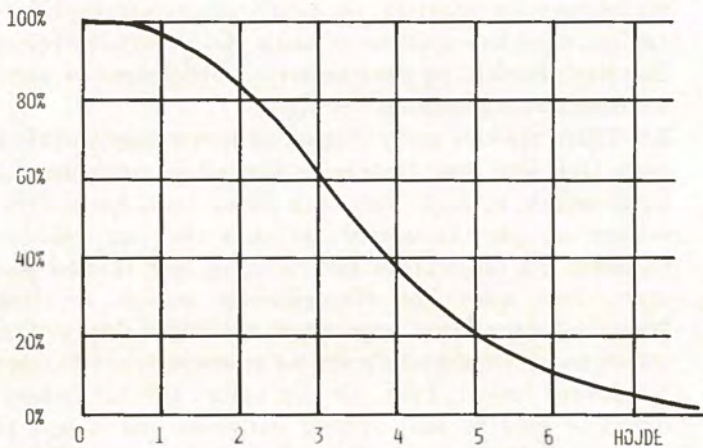
Man kan også frekvens-opløse den uregelmæssige sø, d.v.s. man bestemmer bølgelængde, periode, højde og fase af de cosinusbølger, som sammenlagt vil give en overfladehævning magen til den uregelmæssige overflade, man har optaget v.h.a. bølgemålerne.

Det kan vises, at den energi, en bølge indeholder, er proportional med bølgehøjden i anden potens, og man kan nu beskrive den uregelmæssige sø ved et såkaldt energispekter, der oplyser om, hvor meget bølgerne i et lille frekvensområde bidrager til det samlede energi-

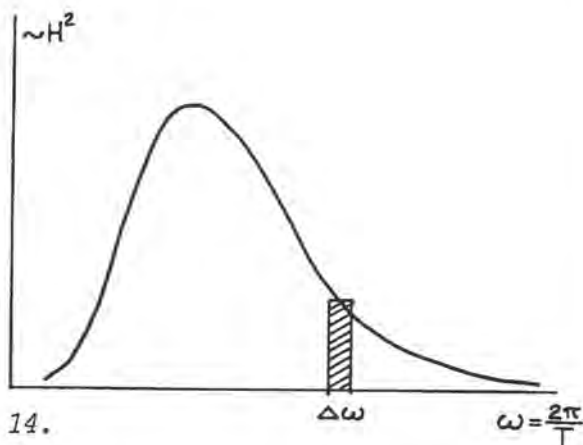


Figur 12.

SANDSYNLIGHED



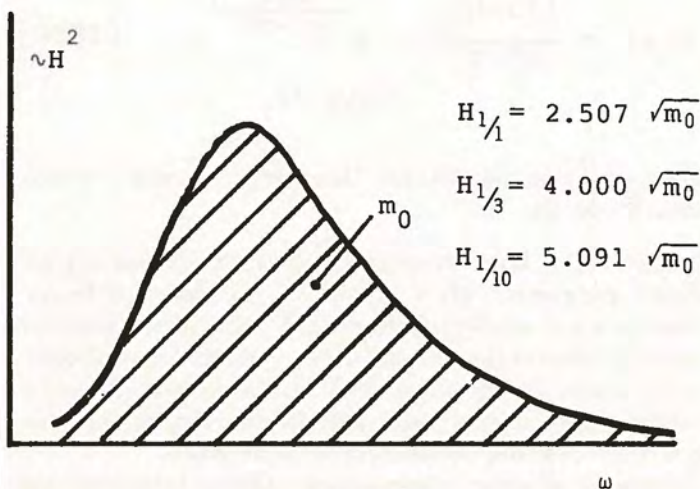
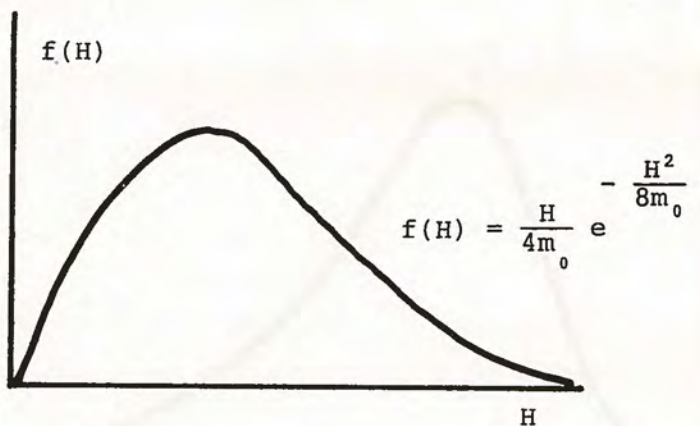
Figur 13.



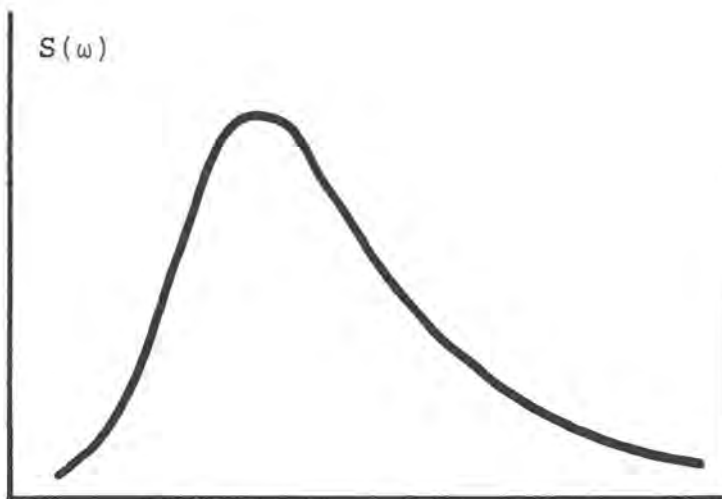
Figur 14.

indhold i bølgesystemet. Se fig. 14. Det er nu sådan, at der findes en nøje sammenhæng mellem bølgehøjdefordelingen og spektret, og denne sammenhæng bliver særlig simpel, hvis spektret er smalt. Bølgehøjderne bliver Rayleigh-fordelt, og parameteren i fordelingen er arealet under energispektret. Se fig. 15.

Et sådant spekter giver nøglen til beregningen af flere ting. Dels kan man bestemme forskellige gennemsnitsbølgehøjder, men det kan også danne basis for bestemmelsen af påvirkningerne, et skib eller en offshore platform vil blive udsat for. Sidst og ikke mindst kan man, hvis man har tilstrækkeligt mange af disse korttidsobservationer, sige noget om fremtiden, vi kan udtale os om sandsynligheden for at møde de meget store og sjældne bølger, f.eks. det der kaldes 100 års bølgen. Sådanne spektre kan nemlig defineres ved meget få parametre. Hvis søen er fuldt udviklet (hvad det vil sige, omtales senere), kan man nøjes med vindhastigheden



Figur 15.



$$S(\omega) = \frac{173 \cdot H_{1/3}^2}{\omega^5 \cdot \bar{T}^4} \cdot e^{-\frac{691}{\omega^4 \cdot \bar{T}^4}} \quad (\text{ISSC})$$

Figur 16.

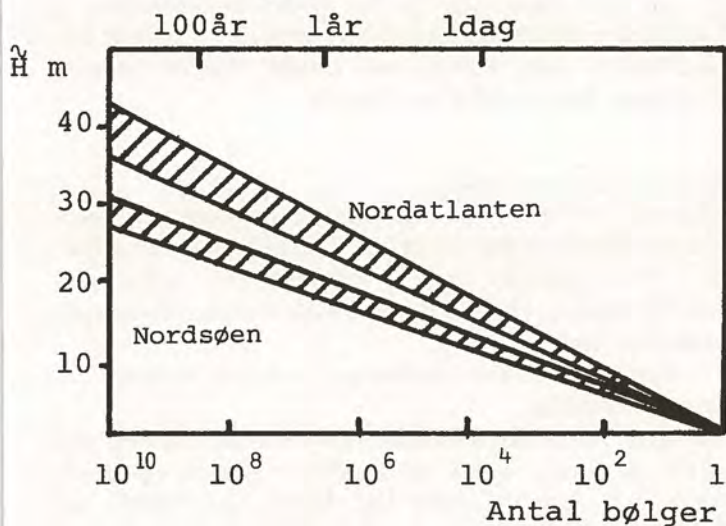
eller med den signifikante bølgehøjde og middelperioden \bar{T} . Se fig. 16.

Måles mange korttids spektre, kan der laves statistik på deres parametre $H_{1/3}$ og \bar{T} . Sådanne målinger eksisterer der imidlertid meget få af, statistisk set, medens visuelle observationer fra fyrtårne, skibe, vejrstationer o.s.v. findes fra de sidste 150 år. Sammenligner man observerede værdier med beregnede værdier, kan en rimelig troværdig sammenhæng bestemmes.

Tusindvis af disse observationer findes tabelleret og kan udnyttes til langtidsforudsigelser.

Mange teorier og mange metoder anvendes i disse teorier. En enkelt løsning blandt de mange refereres her: Sandsynligheden for at bølgehøjden er større end H , kan skrives som ligningen på fig. 17 øverst, hvor C , H_c og D er parametre, som kan bestemmes ud fra de data, der er til rådighed fra det havområde, vi undersøger.

$$1 - F_L(H) = e^{-(H/C \cdot H_c)^D}$$



$$R_P(H) = \frac{1}{1 - F_L(H)} \quad [\text{antal}]$$

$$R_P(H) = \frac{T}{1 - F_L(H)} \quad [\text{år}]$$

$$100 \text{ år} = \frac{7 \text{ sek}}{1 - F_L(H)}$$

$$H \sim 32 \text{ m}$$

Figur 17.

Man tænker sig nu, at man har observeret en bølge med højden H , og spørger så om, hvor mange bølger, der skal observeres, før en bølge med samme højde atter observeres.

Dette antal eller den tid, hvis antallet af bølger pr. tidsenhed er konstant, kaldes returperioden.

I Nordatlanten er 7 sek. en repræsentativ bølgeperiode, og man finder hundred-års bølgen til ca. 32 m. (Se fig. 17). Jo flere observationer des bedre forudsigelser. I Nordsøen er 100-års bølgen vokset med ca. $1/2$ m pr. år, efterhånden som målingerne indløb fra de mange platforme, der er stillet op derude.

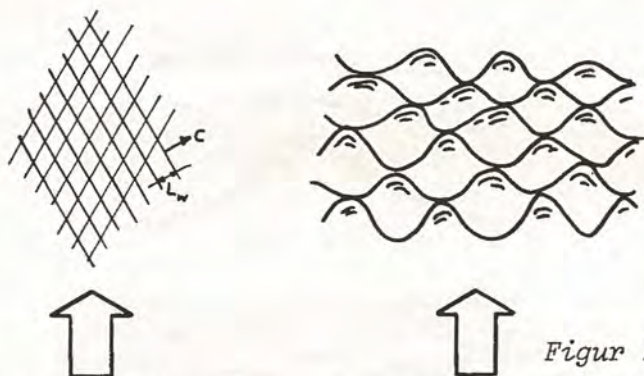
Bølgers opståen og hendøen.

Bølgerne er indtil nu beskrevet som fænomen uden interesse for, hvordan de er opstået. Dette problem har der været arbejdet med i århundreder, uden den endelige løsning er fundet, men nogle rimelige forsøg på forklaring findes da.

Her skal kun omtales vindbølger, fordi de er langt de mest almindelige.

Betragtes en stille overflade, hvorover der blæser en ganske let vind, vil der, da vandet er viskøst, opstå en strøm i et ganske tyndt lag. Dette lag vokser, og efterhånden ser man nogle ganske fine kapilarbølger, der løber til hver sin side på overfladen, deres hastighed er så lille som et par og tyve centimeter pr. sek. Se fig. 18.

Vinden kommer i pust og de såkaldte kattepoter opstår, alle lystsejlere kender dem, ved lidt større vindhastighed (4-6 knob) bliver bølgerne større, og de følger vindens retning mere og mere, overfladen ligner nærmest et »kyllingenet«, som illustreret til højre på fig. 18.

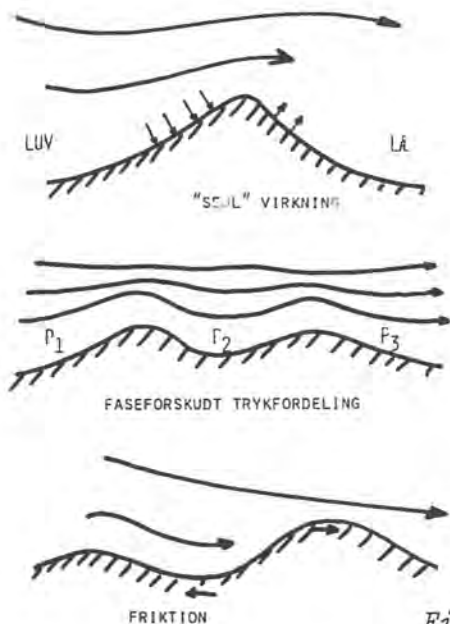


Figur 18.

Vinden over havet er en strøm af luft, og denne luft bevæger sig ikke på jævn vis, der er tale om en turbulent strømning, d.v.s. der er altid mange hvirvler, og hvor der er hvirvler og uregelmæssige bevægelser, fortæller *Bernoullis lov*, at trykket må ændre sig.

Når der kommer bølger på overfladen, vil de forstyrre luftstrømmen over den, ligesom luftstrømmen forstyrrer den jævne overfladestrøm, og det er denne stadig større interaktion mellem bevægelsen i lufthavet og vandhavet, der får bølgerne til at vokse. Tre faktorer medvirker i den proces, der overfører energi fra vinden til havet. (Se fig. 19):

1. Vinden trykker på bølgens luv side. Denne effekt er størst ved korte stejle bølger.
2. Varierende trykforhold ude af fase med bølgerne giver anledning til kræfter på bølgerne.
3. Forskydningsspændinger, der opstår p.g.a. forskel mellem væskehastigheden i vandet og lufthastigheden, kan trække bølgen med, selv når bølgen løber hurtigere end vinden, da vandet jo bevæger sig meget langsommere end bølgen.



Figur 19.

Når større bølger er dannet, opstår der atter små kapilarbølger på deres overflade, og da hver af de tre bølgedannende effekter understøtter forskellige bølgelængder, bliver overfladen således mere og mere konfus, man kan ikke længere følge en bestemt bølge vokse, og bølgerne bliver kortkammede, ligesom de begynder at bryde. For bryde, det gør bølgerne efterhånden, som der pumpes energi til dem. Med en given vindhastighed er der en øvre grænse for, hvor store bølger der kan skabes, om så vinden blev ved at blæse på bølgerne altid, og hvis bølgerne kunne løbe så langt de ville, blev de ikke større. De bryder sammen, og energien omdannes til varme i den voldsomme turbulens, der ledsager brydningen.

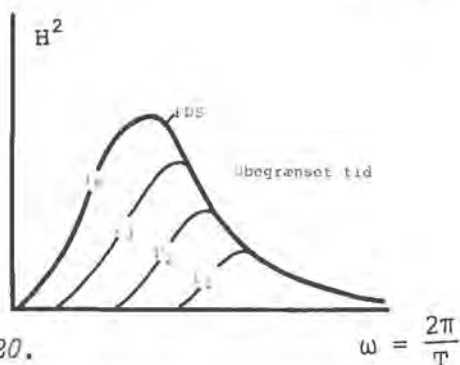
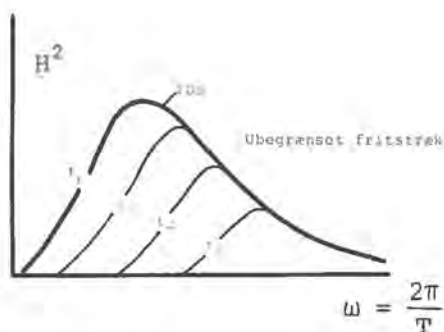
Hvordan brydning sker, og hvordan vandet bevæger sig i bølgekammen, når det sker, står idag som et af de største og mest påtrængende uløste spørgsmål omkring bølgerne. Brydning er uhyre vigtigt, for det er i forbindelse med brydningen af bølger, at de allerstørste trykkræfter opstår på skibe og faste konstruktioner i forbindelse med havet.

Der er nu introduceret nogle fundamentale begreber:

1. Den *tid* (*duration*) vinden blæser over et havområde, begrænser bølgehøjden. Man siger, at bølgehøjden er »*varigheds*«-begrænset.
2. Den *afstand* over hvilken vinden blæser, kaldet »*fristrækket*« (*Fetch*), begrænser bølgenes højde. Fritstrækket kan være begrænset både til luv og til læ af kyster, men også af de meteorologiske forhold (afstand mellem høj- og lavtryk), samt af observatørens placering.
3. Det blev nævnt, at med en given vindhastighed kan bølgerne ikke blive større end en vis højde. Man siger, at man har en fuldt udviklet sø, hvis ikke varighed og fristræk begrænser den.

Begreberne »*højde*« og »*sø*« bør nu defineres. Det er jo netop antydnet, at enkelte bølger ikke lader sig identificere. Søen kan beskrives ved et energispektrum, og højden kan være repræsenteret ved kvadratroden af spektrets areal, $\sqrt{m_0}$. (Se fig. 15).

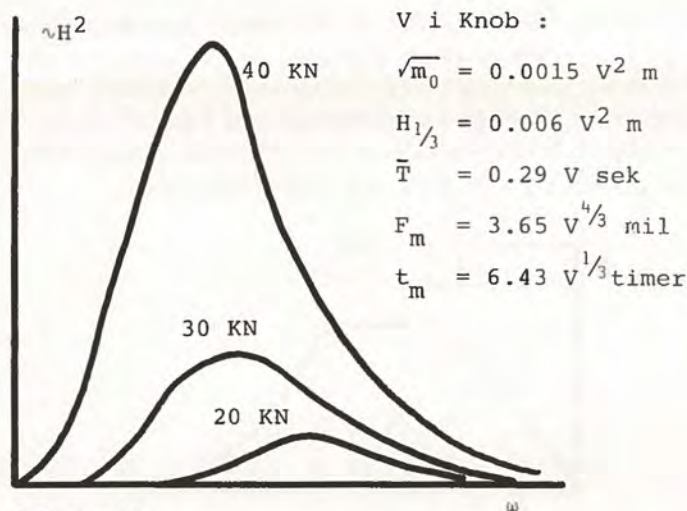
Figur 20 viser, hvordan et søspektrum udvikler sig med tiden, hvis fritstrækket er ubegrænset, og hvordan det udvikler sig med fritstrækket, hvis tiden ikke er begrænset. Vi ser, hvordan arealet vokser, og hvordan det udvikler sig med fritstrækket, hvis tiden ikke er



Figur 20.

begrænset. Vi ser, hvordan arealet vokser, og hvordan længere og længere bølger bliver repræsenteret (lavere frekvenser).

Spektret for den fuldt udviklede sø (FDS) er bestemt af vindhastigheden, som vist i figur 21. Når spektret er fuldt udviklet, kan man finde en simpel sammenhæng mellem vindhastigheden og spektrets areal og deraf afledede størrelser, lidesom minimumstid og minimum fritstræk, der kræves, for at søen kan udvikle sig fuldt, kan estimeres.

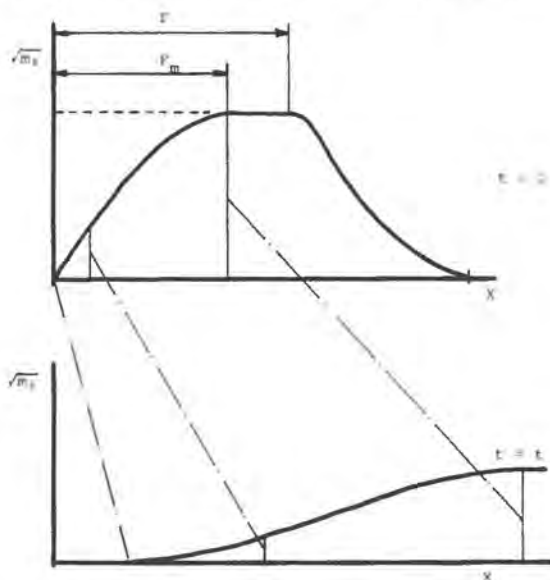


Figur 21.

Så længe vinden blæser, vil spektret blive opretholdt, men bølger af alle mulige bølgelængder vil stadig løbe ud af det bølgegenererende område, og de lange bølger vil løbe forrest. Vinden blæser heller ikke i en konstant retning, og bølgerne spredes derfor til siden, endelig tabes energi p.g.a. viskositet og overfladefilm, denne sidste effekt dræber meget hurtigt bølger, der er mindre end 10-12 m lange.

Et spekter uden for et stormområde er derfor uhyre degenereret og består kun af de bølger, der, måske fra mange storme gennem en lang periode, netop når frem til observationsområdet på måletidspunktet og vil væsentligst indeholde energi fra relativt lange bølger d.v.s. dønninger.

Observerer man således, at der opstår dønninger, kan det være et forvarsel om en storm, der er i anmarch eller en sidste hilsen fra en stor storm tusinder af sømil borte. Bølgernes høviden kan illustreres ved figur 22, hvor vi betragter et havområde på det tidspunkt, hvor vinden holder op med at blæse, og nogle timer senere.



Figur 22.

Forudsigelse om bølger

Der er nu flygtigt gennemgået lidt om væskebevægelser og bølgers opståen og henfald, og man kan spørge, om denne viden kan hjælpe til med at forudsige, hvor store bølger man kan risikere at møde, hvis man sejler en bestemt rute.

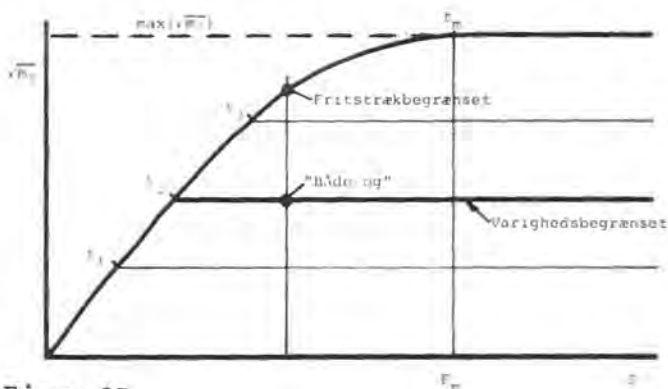
Forudsigelse om bølger kræver ihvertfald viden om vinden. Den har man normalt fra vejrkort, der er konstrueret på grundlag af vejrstation-, flyvemaskine-, skibs- og satellitobservationer. Allerede denne viden er svag, da observationspunkterne over havet er relativt få. Den moderne forudsigelsesteknik fødtes i 1942 som følge af de mange flåde- og landgangsoperationer, som amerikanerne foretog i Stillehavet, og hvor utallige mennesker på grund af deres og andres for ringe viden om bølgeforholdene døde i havets og brændingens bølger. De to mænd, som i 1942 fik det utaknemmelige hverv af stable en forudsigelsesteori og -teknik på benene hurtigst muligt, hed Sverdrup og Munk.

Og selvom de selv mange år senere har været med til at allive deres teori, er deres indsats alligevel af en sådan karakter, at de bør omtales i denne forbindelse.

Hvad de skabte, var en teori, der kunne forudsige noget om den signifikante bølgehøjde, men teoriens svaghed ligger i, at de i deres beregninger ikke klart skelnede mellem den enkelte overfladebølge og det statistiske begreb, den signifikante bølge. Vel alene af den grund, at den idag alment anvendte bølgeteori med energispektre egentlig ikke var skabt endnu.

Pierson, Neuman og James skabte et tiår senere den forudsigelsesmetode, som anvendes idag, hvor forudsigelserne baserer sig på energispektret, og hvordan det udvikler sig med tiden, fritstrækket og vindhastigheden.

Figur 23 illustrerer, hvordan $\sqrt{m_0}$, som jo er et mål for bølgehøjderne, angelsakserne benævner den »sea state«, på dansk kunne man kalde den »søstyrken«, udvikler sig med varigheden og fritstrækket ved en bestemt vindhastighed. Søstyrken når kun sit maximum, hvis både varigheden og fritstrækket er større end henholdsvis t_m og F_m , ellers er søstyrken enten varighedsbegrænset eller

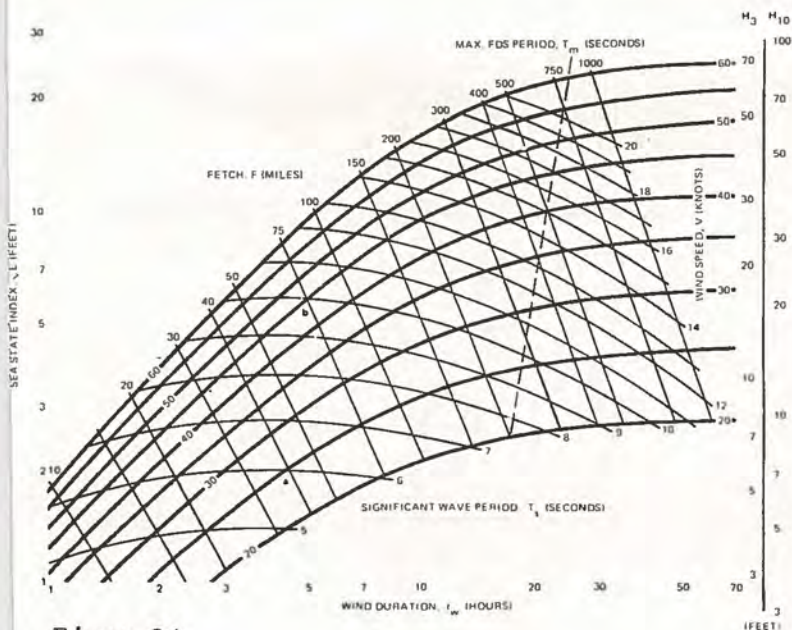


Figur 23.

fritstrækbegrænset eller begge dele. Ud fra kendskabet til søstyrkens afhængighed af de her beskrevne forhold, kan man konstruere et såkaldt »cumulative sea state« diagram, et kumulativt søstyrke diagram. Dette diagram (fig. 24) er hentet i van Dorns instruktive bog om »*Oceanography and seamanship*«, (ref. 6). Diagrammet giver én en mulighed for at bestemme søstyrken og den signifikante bølgehøjde og -periode, når man kender varigheden t_w og fristrækket F .

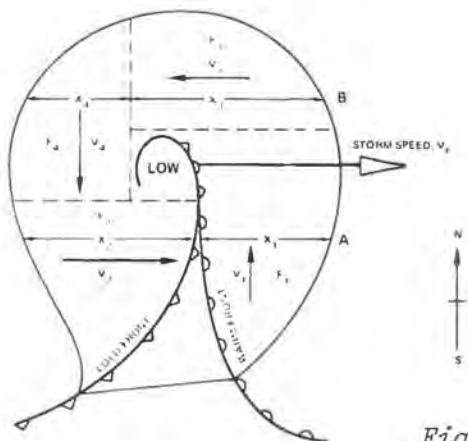
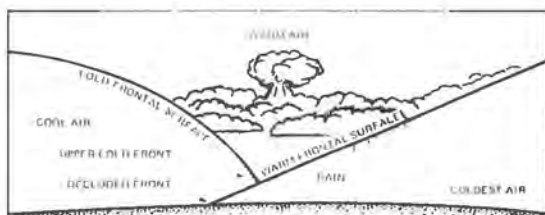
Hvad sker, hvis vinden ikke opfører sig som forudsat, nemlig at den kommer og går med fuld styrke, som man åbner og lukker for en ventil, og at den altid befinder sig inden for et fast ubevægeligt rektangel? Så må man dele sine forudsigelser op i trin og forudsige for hvert trin for sig, idet der tages udgangspunkt i den søstyrke, man fandt som afslutning på forrige trin.

Som illustration af det indtil nu omtalte, betragter vi, hvad der sker, når man befinder sig i nærheden af et lavtryk, som bevæger sig hen imod én. (Jævnfør fig. 25).



Figur 24.

Hvad sker, hvis man er så uheldig at være observatøren i A? A mærker en let sydlig vind, der rejser en fritstræksbegrænset sø med små krappe bølger. Efterhånden som varmfronten kommer nærmere, mærker han måske de lange dønninger, der kommer fra området bag fronten. Men hvis lavtrykket bevæger sig hurtigere end dønningernes gruppehastighed, opdager han intet andet end de stadigt laverehængende skyer og stadigt tættere regn, der er typisk for et sådant frontsystem. Men denne stemning afbrydes brat, når fronterne passerer ham. Alverdens vrede vejr- og havguder kaster sig over ham.



Figur 25.

Vinden springer pludselig 90 grader og stiger til fuld stormstyrke, og en fuldt udviklet sø fra vest (vind og bølger har fulgt hinanden) lægger sig over de små bølger fra syd, og snart kommer også dønninger fra nord frem til ham. Selv efter at stormen har passeret, og vinden er død hen, kommer de kortere søer fra syd, vest og nord stadig frem til ham, det sidste, han ser af sit mareridt, er de allerkorteste søer fra vest.

Havde han nu haft kontakt med »weather routing« eller kunnet læse sine vejrkort rigtigt med henblik på at forudsige søen, ville han have sørget for at befinde sig i

SKIBS- og BÅDEBYGGERIERNES ARBEJDSGIVERFORENING

Nørre Voldgade 34
1358 København K.

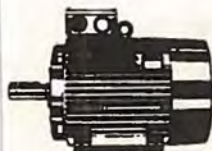
TELEFON (01) 12 22 78

Nybygninger

Flydedok — løfteevne 600 tons
Skibs- & maskinreparationer
Forlængelser af skibe af enhver art

Aabenraa Værft A/S

KILEN — 6200 ÅBENRÅ — TLGRADR.: AAMADOK



Strandby Skibselektro

Elektriske installationer — nybygninger —
omforandringer og sikksinstallationer —
strømforsyning samt nødforsyningsanlæg.
Tilbud uden forbindende

Sdr. Havnevej 26 . Strandby
Tlf. (08) 48 12 88



**WIKA MANOMETRE
CAP TERMOMETRE FRA...**

**FA.
CARL A. PLESNER A/S**

**KLINTEHØJ VÆNGE 6
3460 BIRKERØD
TLF. (02) 819600**

**Alt i glasfiberbåde
reparation af glasfiberbåde**

Scania-Plast

Havdigevej 17 . Esbjerg
Tlf. (05) 124283

LÅSE- og METALVAREFABRIK
Alt i SKIBSLÅSE og BESLAG

JENSEN & OLSEN

v/ Ivan Olsen
Bjørnebaksvej 23 . Kastrup
Tlf. (01) 510823



**Erik W. Egholms
SKIBSSMEDIE**

Peter Skramsgade 9, 6700 Esbjerg
Tlf. (05) 129399 — weekendservice

Reparation til rimelig pris...

PARK HOTEL

Torvegade 31 . 6700 Esbjerg
Tlf. (05) 120868

God mad, hyggelig restauration
og selskabslokaler.



Roald Eckmann Nissen

Vil De ha' fred og ro
må De på Læsø bo

SOMMERHILSEN FRA LÆSØ KOMMUNE

**ford
gruppen i
århus**



Ford Gruppen i Århus er en moderne rationelt opbygget bil-organisation, der i enhver henseende er tilpasset den service og sikkerhed en bilist idag har krav på.

Ford i Århus
Havnen, 8000 Århus C.



(06) 133833

Aage Reinholdt Andersen

»Den lille Marinesmed«

Køjer — rorbeslag og aksler —
mastbeslag — dæksbeslag m.m.

Falkevej 27 — Ullerød, 3400 Hillerød — tlf. (03) 264142

Fersk og røget fisk, fiskekonserves,
salater, dybfrost og vildt.



FANØ FISK

Henning Rasmussen
Havnevej 4, Nordby, Fanø
Telefon (05) 162510



kør ud
og gå en tur



HJERTEFORENINGEN

DAMPSKIBSSELSKABET NORDEN A/S

TELF. (01) 150451

J. S. MOTOR

AUT. YANMAR DIESEL FORHANDLER
TOHATSU PÅHÆNGSMOTORER
SALG — SERVICE — REPARATION

ØSTERBRO 9 — 8770 HAVNDAL

TLF. (06) 47 0357

**SKIBSRADIO - VHF - RADAR
ELEKTRONIK
- SALG - SERVICE -**

RASK ELEKTRONIK

Skellerupvej 20, 5540 Ullerslev, Tlf. (09) 35 1958

punkt B, når stormen nåede frem. Søen i dette område sender sin energi bort mod vest i de lange bølger, og vinden drejer langsomt rundt fra øst til nord, snart får han sø fra nord, men fritstrækket for denne sø er relativt kort, og søstyrken er derfor begrænset. For ham var dette blot lidt dårligt vejr, mens hans kollega 100 mil mod syd måske oplevede et rædselsdøgn, han aldrig glemmer.



TSUNAMIS

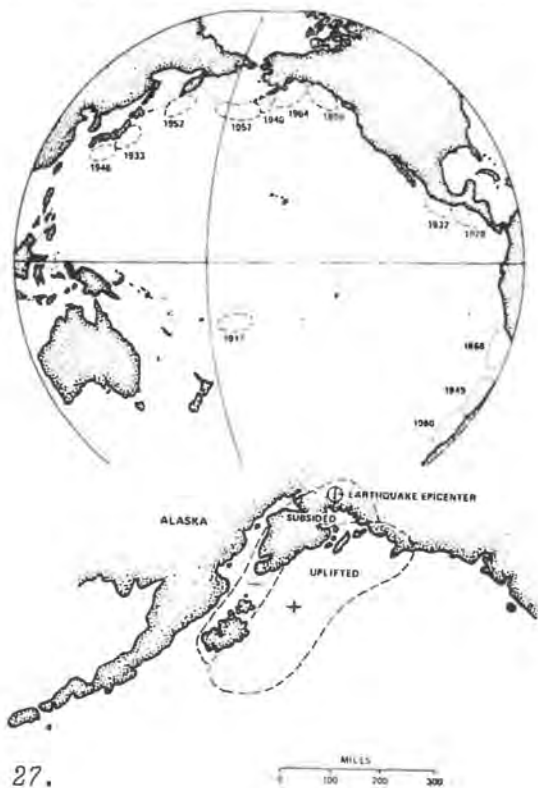
En anden vigtig type bølger, som kan opstå på havet, kan beskrives med de to japanske skrifttegn, såkaldte Kanji, der læses som: *Tsunami*.

津波

Figur 26.

Tsunamis opstår i forbindelse med geologisk aktivitet oftest ved jordskælv, men også vulkansk aktivitet og kæmpemæssige jordskred kan forårsage tsunamis.

Den mest berømte tsunami blev skabt en dag i 1883, da den store vulkan Krakatou eksploderede og sendte en bølge af sted med en fart af 300 knob, der dræbte over 10.000 mennesker. Normalt opstår tsunamis imidlertid i forbindelse med jordskælv, hvor forskydninger går i lodret retning. Figur 27 viser, hvor de registrerede



Figur 27.

jordskælv i stillehavsområdet, der har forårsaget tsunamis, har fundet sted, og man ser, hvorledes havbunden sænkede og løftede sig ved den store tsunami, som havde sit udspring syd for Alaska i 1964. Tsunamis hører væsentligst hjemme i Stillehavet, fordi jordpladerne i dette område bevæger sig sådan i forhold til hinanden, at havbunden kan forskubbe sig i lodret retning. På det åbne hav bemærker man knapt nok en tsunami, bølgehøjden er måske kun omkring 0.5 m, men bølgelængden kan være fra 100 km til 500 km. En sådan bølge er ikke en dybvandsbølge, da oceanernes dybde kun er ca. 4 km, og dens hastighed er derfor kun afhængig af vanddybden og tyngdeaccelerationen. D.v.s. jo lavere vanddybde des langsommere bevæger bølgen sig. Løber nu en sådan 1/2 m høj bølge op på en kyst, bremses den ned, og bølgelængden aftager. Men der er stadig den samme energi indeholdt i bølgen, og når denne energi hober op mod kysten, betyder det, at bølgehøjden tiltager drastisk. Afhængig af kystforholdene kan bølgerne blive så høje som 30 m og rulle ind mod kysten med perioder mellem 10-20 min. og 1-2 timer, snart oversvømmende og knusende alt, snart tørlæggende store havområder, hvor der normalt er en vanddybde på måske 5 m. Især Japan og Hawaii er særligt udsat, fordi havbunden rejser sig ret stejlt op mod kysten, mens Californien er knapt så udsat p.g.a. den flade kontinentalsokkel.

Bølgers samspil med omgivelserne.

Slutningen af foregående afsnit har introduceret et emne, der skal diskuteres i det følgende:

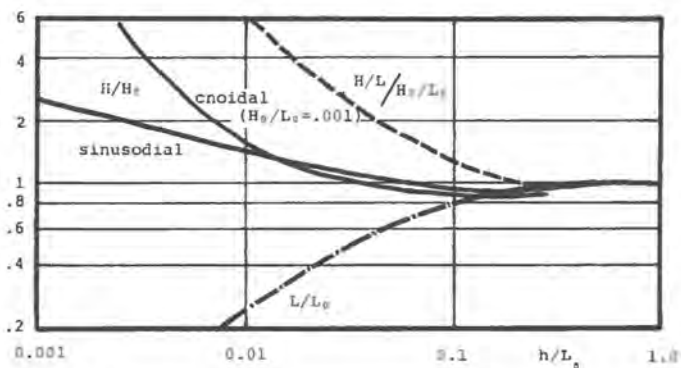
Hvordan virker bølgerne sammen med kysten, strøm og faste og flydende konstruktioner?

$$c = \sqrt{\frac{g}{k} \tanh(kh)} \rightarrow \sqrt{gh} \quad kh \rightarrow 0$$

$$c = \sqrt{g(0.75H+h)}$$

Figur 28.

Indeholder en bølge tilstrækkeligt med energi, vil den før eller siden løbe op på en kyst. Hastigheden for en sinusbølge kunne skrives som øverst på figur 28. Når vanddybden h går mod nul, ses det, at hastigheden c kun er afhængig af vanddybden, og c går derfor mod nul. Når bølgen således bremses op mod kysten, må bevarelsen af energien betyde, at bølgehøjden vokser. Finere analyser viser, at hastigheden også afhænger af bølgehøjden, så det nederste udtryk (hvor H og h arbejder mod hinanden) fremkommer.

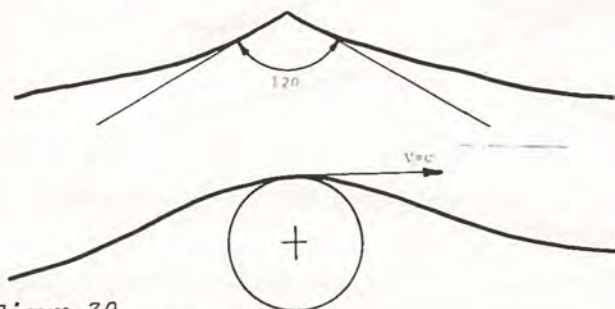


Figur 29.

Figur 29 viser, hvordan bølgehøjden vokser, når vanddybden mindskes både for sinusbølgen og den mere korrekte cnoide bølge. Man ser, hvordan bølgehøjden

faktisk aftager indtil et minimum, hvor vanddybden er ca. 10% af bølgelængden for så at vokse igen. Bølgehøjden kan naturligvis ikke vokse vilkårligt meget, før eller siden er bølgen så stejl, at den bryder. Hvad der sker, er som allerede omtalt, uhyre uklart. Der eksisterer dog, som antydnet på figur 30, to kriterier for brydning:

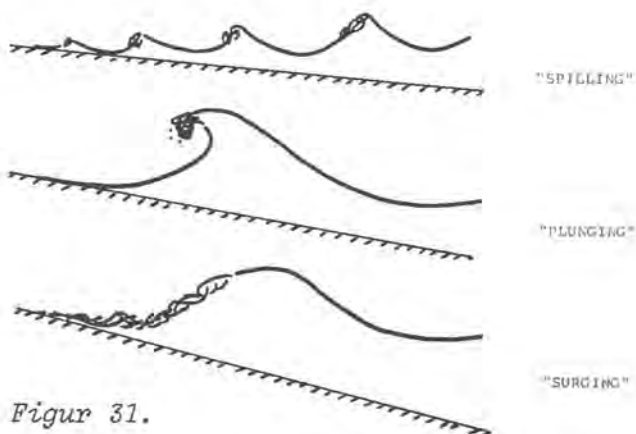
1. Bølgekammen er spidsere end 120 grader
2. Vandpartiklerne i bølgetoppen opnår samme hastighed som bølgen.



Figur 30.

Tre typer af brydende bølger kan almindeligt observeres, når dønningerne falder ind mod stranden, fig. 31. Det er, hvad angelsakserne kalder »*spilling breakers*«, typiske for jævnt stejle bølger på flad bund. »*Plunging breakers*« er typiske for jævnt stejle bølger på en jævn stejl bund og »*surging breakers*« ved stejle kyster, hvor ret flade bølger ruller ind mod stranden.

Løber en stormbølge ind i et farvand, hvor der er strøm, enten tidevand eller et område med havstrømme, eller steder hvor store floder løber ud i havet, har det samme effekt, som når bølgen løber op på kysten: Strømmen bremser bølgen og bølgehøjden vokser drastisk, bølgerne bryder måske endda.

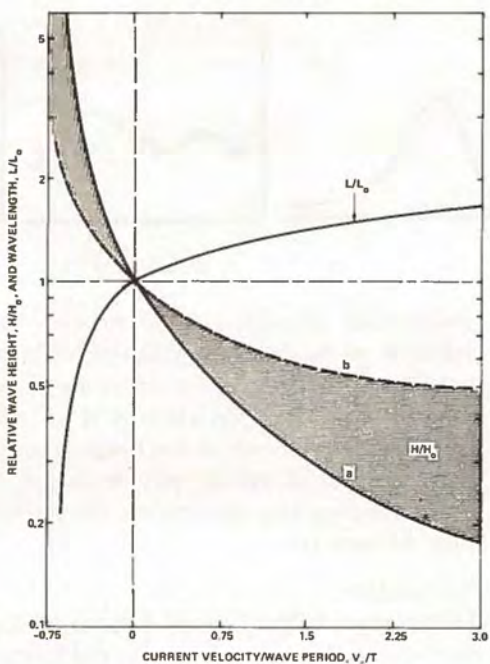


Figur 31.

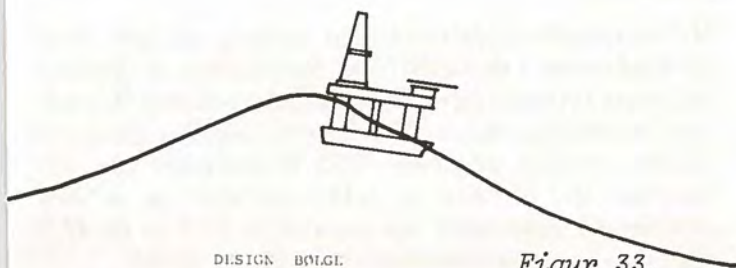
Figur 32 viser sammenhængen mellem strømmen og bølgehøjden.

Platforme og skibe i åben sø påvirkes som bekendt også af bølger. Problemet med at beregne, hvordan de påvirkes, koger ofte ned til et ønske om at kende hastighedsfordelingen i bølgen. Idag anvendes normalt to beregningsmetoder, designbølgemetoden og gensvarsmetoden. Den første metode gør brug af langtidsstatistikken om bølgehøjden, og man beregner så sin konstruktion til at overleve f.eks. en hundredårs bølge, idet man bruger hastighedsfordelingen i en 1.-2.- eller 5.- ordens Stoke-bølge (fig. 33). Med gensvarsmetoden (se fig. 34) beregner man, hvordan konstruktionen reagerer på et sæt af sinusbølger med bølgehøjden 1 m og varierende frekvens, (man kan naturligvis også gøre forsøg i en modeltank). Ganger man nu denne gensvarsamplitudeoperator sammen med et søspekter, får man spektret for gensvaret, og man kan regne signifikante og

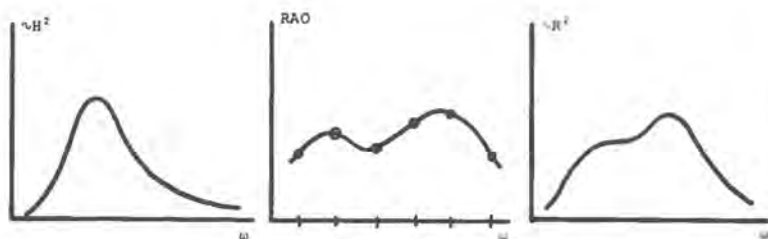
Det skyggede område giver variationen fra en ren, periodisk dønning (a) til en irregulær sø (b). Ingen dønning kan avancere mod en strøm, hvor $V_{\text{strøm}}$ er større end ca. $0.75 \cdot T$ knob.



Figur 32.



Figur 33.



Figur 34.

maksimalt gensvar ud. Dem kan man så igen lave statistik på og finde langtidsstørrelser som f.eks. 100 års gensvaret. Denne sidste metode kræver, at der er linearitet mellem påvirkning, d.v.s. søen og gensvaret, således at en dobbelt så høj bølge giver et dobbelt så stort gensvar. Der er mange påvirkninger, der ikke opfylder denne betingelse, men en vis ulinearitet kan man godt tage hensyn til.

Store bølger

Meget store bølger kan de fleste søfarende fortælle en del om, men der er yderst få dokumenterede observationer af disse enorme bølger, hvilket vel også er rimeligt nok, hvem gør videnskabelige observationer midt i en storm, hvor det at overleve er det primære? Imidlertid er der ingen tvivl om, at disse kæmpebølger forekommer.

Hvad er sandsynligheden for, at en bølge på f.eks. 30 m vil forekomme i en storm? Det forudsættes, at stormen har blæst i et døgn med vindhastighed omkring 50 knob over et område, der er 500 mil i udstrækning. Det er et ganske alvorligt stormvejr. CSS diagrammet (fig. 24) fortæller da, at søen er fuldt udviklet, og at den signifikante bølgehøjde og -periode er 12,8 m og 17,5 sek., d.v.s. en gennemsnitsperiode på ca. 13 sek.

$$H_{1/3} = 4\sqrt{m_0} = 12.8 \text{ m}$$

$$m_0 = 10.2 \text{ m}^2$$

$$\bar{T} = 13 \text{ sek}$$

$$P(H) = \frac{H}{4m_0} \exp\left(-\frac{H^2}{8m_0}\right)$$

$$x = 0.0016 \%$$

$$N = 62000$$

$$t = 223 \text{ timer}$$

Figur 35.

Figur 35 viser, at chancen for at møde en bølge på 30 m i dette stormvejr kun er 0,0016%, og man skal observere ca. 62000 bølger, før man ser 30 m bølgen, og det vil vare ca. 223 timer, før man har set så mange bølger. Så lille er sandsynligheden, at det næppe er troværdigt, at nogen har observeret en sådan bølge på åbent hav. Den ville have en længde på 200 m til 300 m og bevæge sig med 60 km til 100 km i timen.

I 1933 havde der imidlertid blæst en storm med vindstyrker på op til ca. 70 knob i en uge fra Kamshatca til New York, og et tankskib »U.S.S. RAMAPO« observerede og udmålte ved triangulering bølgehøjder op til 112 fod - ca. 34 m.

Sejler man derimod på en havstrøm tæt ved den lave kontinentalsokkel, f.eks. mellem Afrika og Madagaskar, og sender en stor storm ved Antarktis lange dønninger op imod én, så er der endog gode muligheder for at opleve disse »dræber«-bølger. De lange dønninger kommer ind på den lave fastlandssokkel samtidig med, at de bremses ned af Agulhas strømmen, og resultatet er, at bølgerne vokser til disse gigantiske højder.

Det samme fænomen kan ske syd for Japan i forbindelse med Kuroshio strømmen, hvor storme fra øst og nordøst har frit løb over hele Stillehavet.

Afslutning

Vi er i dag nået et godt stykke frem imod at kunne forstå og forklare, hvordan bølger dannes af vinden, men vi ved stadig meget lidt om, hvordan vandet bevæger sig i bølger, især ikke når bølgen bliver ustabil og bryder. Vi har i dag ingen troværdige matematiske modeller, der kan tage hensyn til viskose effekter i bølgens samspil med skibe og faste konstruktioner. Vi har fået den statistiske metode, men vi har stadig kun spredte og få instrumenttagne målinger til at underbygge den. Vi anvender energispektre, overførselsfunktioner og gensvarsspektre, men klassifikationsselskaberne anvender stadig en »ækvivalent« regulær bølge som basis i deres regelværker, og metoden bryder sammen, så snart vi ikke har at gøre med lineære effekter. Og vi har så svært ved at efterprøve vores teorier i praksis, fordi der så godt som ingen målinger finder sted i fuld skala af gensvaret under en samtidig måling af søen.

Lidt ved vi, meget har vi på fornemmelsen, og som regel går det godt, tænk blot på, at næsten alle de særprægede konstruktioner, der står i Nordsøen er dimensioneret uden de tusinder af års erfaring, vi har med skibe, udelukkende på basis af, hvad vores ret simple beregningsmetoder giver os.

Der er en lang og spændende vej igen.

Civilingeniør lic.tech. Jan M. Hee er ansat som adjunkt ved Institutet for Skibs og Havteknik, Danmarks tekniske Højskole. Han har tidligere været beskæftiget på Burmeister og Wains Skibsværft som ståltegnestuechef og udrustnings montagechef.

Litteratur.

Litteraturen omkring det her behandlede emne er kolosal; her skal blot gives nogle få væsentlige henvisninger, der alle indeholder fyldige referencer:

1) Kinsman, Blair (1965). »*Wind Waves: Their Generation and propagation on the Surface*«. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice Hall, inc. (DTB).

2) Wiegel, R.L. (1964). »*Oceanographical Engineering*«. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, inc. (ISH).

3) Pierson, W.J., Neumann, G. and James, R. W. (1955). »*Practical Methods for observing and forecasting ocean waves*«. U.S. Navy Hydrographic Office, Pub. No. 603 (DTB).

4) Neumann, G. and Pierson, W.J. (1966). »*Principles of Physical Oceanography*«. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, inc. (DTB).

5) Svendsen, I.A. and Jonsson, J.G. (1976). »*Hydrodynamics of Coastal Regions*«. Den Private Ingeniørfond, The Technical University of Denmark (ISH).

6) van Dorn, W.G. (1974). »*Oceanography and Seaman-ship*«. Adlard Coles Limited, London. (ISH).

7) Hee, J.M. (1977). »*Havteknik*«. Institutet for Skibs- og Havteknik, Danmarks tekniske Højskole, Lyngby (ISH).

DTB = Danmarks tekniske Bibliotek

ISH = Institutet for Skibs og Havteknik, DTH.

NEKROLOGER

Kommandørkaptajn Niels Brammer (Christian Johannes).

Født den 4. september 1903 i København, søn af generalintendant Gerhard Peter Brammer og dennes engelskfødte hustru Constance Sophie, født Herskind; fik i 1945 tilladelse til at bortkaste fornavnene Christian Johannes.

I årene 1914-18 opholdt Niels Brammer sig i England, hvor han gik på en »Boarding School« i Sussex, en forberedelsesskole til Eton, og modtog her en undervisning, der prægede hele hans liv og gav grobund for hans idealistisk indstillede væremåde, som den fødte, let reservede gentleman med sin store interesse for søværnets trivsel - og for den internationale spejderbevægelse.

Det var hans hensigt at fortsætte sin uddannelse i England og blive søofficer i Royal Navy, men da han var dansk statsborger, og faderen ønskede, at han skulle komme tilbage til Danmark, måtte han skuffet vende tilbage efter verdenskrigens afslutning.

Her blev han kadet 1921, søløjtnant II 1/9-1926, søløjtnant I 1/9 1927, kaptajnløjtnant 1/4-1936, orlogskaptajn 1/4 1940 og kommandørkaptajn 4/11-1950.

Efter de første år som farende søløjtnant i inspektions-skibene på Færøerne og herhjemme (BESKYTTEREN og DIANA), gennemgik han U-bådsskolen 1930-31 og Søværnets Officersskolen 1931-32, der forøvrigt blev nedlagt 1932.

Fra 1933 til 1936 gjorde han tjeneste ved gymnastikinspektionen (herunder tog han initiativet til oprettelsen af Søværnets Tamburkorps), afbrudt ved udkommandoer ved eksercerskoler og med torpedobåde samt

med kongeskibet DANNEBROG i 1935 med besøg bl.a. i Stockholm i anledning af Kronprins Frederiks formæling med Prinsesse Ingrid.

1936 var han næstkommanderende i værkstedsskibet for Ubådsflotillen HENRIK GERNER, i maj 1937 med artilleriskibet NIELS JUEL til flådeparaden ved Spithead i anledning af Kong Georg VI's kroning og i juni-september næstkommanderende i mineskibet LOSSEN. Ved sikringsstyrkens formering den 1/9-1939 var han næstkommanderende i inspektionsskibet INGOLF for efter besættelsen at beklæde posten som chef for 3. MS-gruppe med stander i ministrygeren SØULVEN (september 1941) og fra februar 1943 som chef for 2. MS-gruppe med stander i ministrygeren SØBJØRNEN. 1943-1945 gjorde Brammer tjeneste ved den danske brigade i Sverige for efter hjemkomsten at blive udstationeret som assisterende marineattaché i London fra juli 1945 til oktober 1946.

Fra januar 1947 til september 1951 var han chef for Bornholms marinedistrikt, hvorefter han indtil 28/4-1952 gjorde tjeneste i marinestaben (fra 1/8-1951 søværnsstaben), herunder som chef for K-sektionen fra 1/3-1952 at regne.

Herefter beklædte han posten som chef for Søværnets Kaserne indtil januar 1956 og underviste tillige et par år i tjenestekendskab ved Søværnets Officersskole.

Fra januar 1956 til september 1963 var han chef for Lillebælts Marinedistrikt samt for marinestationen Århus, fra 1956 til 1960 samtidigt stabschef ved Bælternes Marinekommando; fra oktober 1960 til juni 1961 midlertidig chef for samme.

4/10-1947 R*, 29/1-1954 R¹.

Den 30/9-1963 afsked af linien på grund af alder; 1/10

s.å. kommandørkaptajn af reserven; 30/9 1968 afsked af reserven.

1932 til 1942 medlem af bestyrelsen for Det Danske Spejderkorps og af Korpsledelsen samt leder af søspejderne.

Gift 1. gang den 8/5-1931 med Ulla Sjøquist. Ægteskabet opløst. Gift 2. gang den 28/10-1946 i den svenske kirke i London med Else Maud Beagley. Niels Brammer døde den 29. marts 1978, blev bisat fra Østre Kirkegårds Kapel, Roskilde, og hans urne nedsat i de ukendtes grav samme sted.

Vi, der lærte Niels Brammer at kende, vil mindes ham som en personlighed med en distinkt intelligens - tro mod sin familie og venner samt urokkelig i sin pligtfølelse såvel over for disse som over for sin tjeneste i søværnet.

Th. B.

Orlogskaptajn Janus Sørensen

blev født i København d. 30/10 1887, søn af smed H. J. Sørensen og hustru Marie f. Thomsen. Gift 26/10-1912 m. Erna f. 1/5-1885 i København, datter af maskinmester A. A. Hansen og hustru Marie f. Grathwohl.

Elev på søværnets underofficersskole fra 1901-07 og gik derefter støt og roligt gennem graderne: matros, overmatros, underbådsmand, bådsmand, dæksofficer i 1923, afsked i 1933, genindkaldt og udnævnt til materielmester i 1948 og orlogskaptajn i reserven 1951.

Hans tjeneste i marinen er som en broget billedbog, der fortæller om højst forskelligartede udkommandoer, men som også fortæller om en personlig interesse for og initiativ i marinens vidt forgrenede virke.

Janus var således elev på marinens første flyveskole i 1911 sammen med premierløjtnanterne Laub og Christiansen.

Var med kaptain Schaffalitsky ombord i u-båden »Havmanden«, da denne, den 19. okt. 1914, blev beskudt med torpedoer af en engelsk u-båd nord for Sjælland.

Var med prmlt. Christiansen omb. i U-båden »Dykkeren«, da denne i Sundet, den 9. okt. 1916, blev påsejlet af en norsk damper og sank. Han var den første der blev sluset ud og kunne give meddelelse om hændelse og forhold.

I 1921-22 sejlede han som lærer ombord i femmasteren »København«. Var leder af bygningen af Angmagsalik radiostation i 1924-25, og af Scoresbysund radiostation og seismiske anlæg 1927-28.

Fra 1931-48 tilsynsførende med geodætisk instituts fartøjer i Grønland (»de blå både«), og under dette arbejde skrev han, som fører af een af bådene, en meget omhyggelig udført sejlanvisning og dertil landtoninger til brug ved indenskærs sejlads.

I årene 1948-57 og under tjeneste ved grønlandske marinekommando opsatte han 1000 båker indenskærs på klipperne langs den grønlandske vestkyst i tilknytning til ovenanførte sejlanvisning.

Var tilforordnet grønlandskommissionen 1949-50, og var medlem af arctisk råd 1955, samt medlem af udvalget vedr. besejling af Grønland 1959.

Under de mere hjemlige forhold var han formand for foreningen »Ørnen« 1945-1955, samt medlem af Marineforeningens hovedbestyrelse fra 1955-65, - æresmedlem i begge foreninger.

Som den flittige mand Janus Sørensen var, udfoldede han en meget betydelig skribentvirksomhed, såsom: Foreningen »Ørnen«'s historie fra 1883-1945, medarbejder af bogen »Flåden gennem 450 år«, Rulle over matroskorpset, hidrag til Søunderofficerernes- og Flådens underofficersskoler's historie, vejledning til elemen-

tær navigation og sømandsskab, samt i kystsejlad i vestgrønlandske farvande (trykt på dansk og grønlandsk), hvortil kommer forskellige piecer om liv, færd og historiske tildragelser i Grønland.

Med sin dygtighed, retlinethed og loyalitet var han afholdt af alle - foresat eller underordnet - hvad der naturligt gjorde, at netop han ofte blev udtaget til løsning af mangen vanskelig, men ærefuld opgave. Trist var det derfor at opleve, at denne flittige og arbejdsomme mand, gennem de sidste åringer, måtte sidde uvirksom hen p.gr.a. sygdom.

Janus Sørensen afgang ved døden den 12. marts 1978, blev bisat fra Holmen's Kirke og begravet på Holmen's Kirkegård.

Dekorert med: R¹, FM¹¹. kgl. belønningsmedalje i guld, HTS.

G. de L.

Orlogskaptajn Johannes Harald Jørgensen

Født i Horsens den 16. august 1937 som søn af bagermester Harald Nicolaj Jørgensen og hustru Astrid Jørgensen, f. Christoffersen.

Efter endt skolegang kom Johannes H. Jørgensen på Svendborg Sømandshøjskole for derefter at fortsætte med sejlad i DFDS og ØK indtil han i august 1958 kom til Svendborg Navigationsskole, hvorfra han udgik i juni 1960 med styrmands- og skibsførereksamen.

Johannes H. Jørgensen blev indkaldt som værnepligtig til søværnet juli 1960. Som værnepligtig styrmand gennemgik han uddannelsen til reserveofficer og udnævntes 15. maj 1961 til søløjtnant II RE og søløjtnant I RE den 15. maj 1962.

Fra 1961 til 1963 gjorde han tjeneste ved Ministrygereskadren i både SUND- og VIG-klassen.

Fra feb. til okt. 1963 gennemgik Johannes H. Jørgensen forberedelseskursus ved Søværnets Officersskole, for derefter i okt. samme år at blive optaget som kadet på skolen. Herefter fulgte udnævnelsen til søløjtnant af linien den 1. nov. 1966, kaptajnløjtnant i 1971 og orlogskaptajn i 1976.

Efter afsluttet uddannelse på Søværnets Officersskole kom han i 1967 tilbage til Ministrygereskadren, hvor han gjorde tjeneste først som næstkommanderende og fra okt. 1969 til okt. 1970 som chef i ministrygere af VIG-klassen.

Fra okt. 1970 til okt. 1971 var han tilkommanderet Minelæggerskadren, hvor han gjorde tjeneste som chef i minelæggeren LAALAND.

Johannes H. Jørgensen blev i efteråret 1971 tilkommanderet Forsvarets Efterretningstjeneste, hvor han var indtil sin død den 12. august 1977.

Johannes H. Jørgensen var et usædvanligt fint menneske, der var respekteret og afholdt af enhver, som han tjenstligt kom i berøring med. Man kan sige, at han agtede sit arbejde og sin hjerne i en så høj grad, at han altid udførte sin pligt energisk, forståelsesfuldt og omhyggeligt, og mennesket bag den faglige dygtighed var kendetegnet af hjælpsomhed, beskedenhed og en altid tilstedeværende lun humor.

Fra 1973 udviklede en uheldbredelig muskelsygdom sig gradvist, men Johannes gjorde tjeneste til det sidste, omend han i de seneste måneder måtte bæres op ad trappen til sit kontor. På trods af disse vilkår og denne uafvendelige skæbne forblev Johannes den samme udadtil. Men hans dygtigt udførte tjeneste, det ukuelige humør, hans hjælpsomhed, det dejlige lune og hans

udprægede sans for varm humor - alt dette blev nu livsbekræftende udtryk for, hvor modigt, værdigt og tappert han tog sin lidelse og imødeså sin død.

Johannes' liv forblev meningsfyldt lige til det sidste og desuden formåede han ved sin optræden at give endog lidelsen en mening.

Han var et vidnesbyrd om, at mennesket i sit indre kan være stærkere end den ydre skæbne. Ved sin optræden - uselvisk og tapper - blev han et lysende eksempel for sine omgivelser. Johannes viste hvorledes mennesket, når det er bedst, på trods af lidelsen kanvirke til opmuntring og glæde, styrke og trøst for sine medmennesker.

Johannes Harald Jørgensen afgik ved døden den 12. AUG 1977, efter at muskellidelsen havde bredt sig også til lungeregionen. Han blev begravet på sin hjemstavnsø, Endelave. Han efterleves af sin hustru Anne Marie Dam Jørgensen, f. Mikkelsen og deres 7-årige datter Lene.

S.E.G.

FORSVARETS LEDELSESPRINCIPPER

Af generalløjtnant G. K. Kristensen

Chefen for Forsvarsstaben, general-
løjtnant G. K. Kristensen afholdt 15
JUNI 1978 dette foredrag i Pædago-
gisk-Psykologisk forening for forsvaret
på Hærens Officersskole.

At lede personel i krig som i fred har i historisk tid været den militære førers fornemste opgave.

Dette princip udgør således ikke noget nyt - det variable i denne sammenhæng er den form, hvorunder ledelsen har fundet sted, finder sted og kan tænkes at komme til at finde sted i fremtiden.

Forsvaret har i overensstemmelse hermed haft autoriserede ledelsesprincipper. Jeg skal i denne forbindelse henvise til det tidligere »TJENESTEREGLEMENT FOR HÆREN« fra 1939 og tilsvarende bestemmelser for søværnet.

I det gamle »TJENESTEREGLEMENT FOR HÆREN« hed det i 1. afsnit »ALMINDELIGE TJENESTEFORHOLD«, 1. kapitel, »Almindelige Pligter for Hærens Personale«:

»1. For at Hæren skal kunne opfylde sin Bestemmelse, at værne om Statens Sikkerhed, må den være gennemtrængt af Troskab mod Konge og Fædreland og af Lydighed mod Loven og Foresattes Befalinger.«

I denne korte sætning indeholdes således formål, motivation og metodeanvisning for en del af forsvaret, hæren. Tilsvarende anvisninger kan findes i søværnets

instrukser for forskellige tjenestestillinger medens Ledelsesprincipper for Flyvevåbnet i sagens natur er af yngre dato. Jeg tror, at enhver ved citatet af det gamle tjenestereglement fornemmer en sproglig patina, som i forbindelse med den udvikling, der har fundet sted siden tjenestereglementets udfærdigelse såvel i samfundet generelt som i de tekniske forudsætninger for udøvelse af ledelse, berettiger, at reglementet sattes ud af kraft i 1973.

De nye »Forsvarets Ledelsesprincipper« er således tænkt at skulle erstatte tidligere gældende bestemmelser for ledelse, som de fremstod i bl.a. »Tjenestereglement for Hæren«, og i overensstemmelse med den seneste tids udbygning af den værnssfælles grundidé er principperne tillagt gyldighed for alle tre værn.

Når man studerer militær litteratur, vil man uvægerlig støde på varierende synspunkter om ledelsesprincipper, som er præget dels af personlige holdninger, samfundsnormer og pågældende nations erfaringsmængde i forhold til krigsførelse, dels af den sprogbrug, der er karakteristisk for den epoke, i hvilken principperne har gyldighed.

Til illustration af den udvikling, der finder sted, skal jeg citere et sæt principper, som Frederik den Store foreskrev sine militære førere til imødegåelse af desertering:

Han giver følgende anvisninger:

1. Man må ikke slå lejr for tæt på store skove, medmindre kampsituationen tvinger dertil.
2. Man lade soldaterne visitere hyppigt i teltene.
3. Man lade husarpatruljer patruljere i ring om lejren.
4. Man anbringe jægere i markerne om natten og fordobler kavalleriposter om aftenen, at deres kæder bliver så meget tættre.

5. *Man tåle ikke, at de gemene spredes, men lade officererne påse, at de marcheres i geled til afhentning af vand og halm.*
6. *Man straffe strengt omstrejfen, som er kilde til flest bortføjelser.*
7. *Man tilbagetrække ikke vagtposter fra landsbyerne på marchdage, før Hæren er under våben.*
8. *Man marchere ved nat kun af tvingende årsag.*
9. *Man forbyde de gemene at forlade geledet på marchdage.*
10. *Man lade husarpatruljer parallelride infanteriet ved march gennem skov.*
11. *Ved march i snævre passager placere man officerer ved ad- og udgang, at tropperne straks genformeres.*
12. *Man skjule grunde til og anføre i stedet de gemene bekommende årsager til tilbagegående bevægelser.*
13. *Man påse stedse, at tropperne intel mangle på kød, brød, halm, brændevin o.s.v.*
14. *Man efterforske ved tiltagende desertering ved et regiment eller et kompagni, om soldaten regelmæssigt modtage sold og de ham tilkommende begunstigelser eller om kaptajnen er skyldig i underslæb.*

Det fremgår af de citerede principper, omend de i deres sammenhæng er mere detaljerede anvisninger af metode end egentlige overordnede ledelsesprincipper, at såvel det menneskesyn som de krav til lederkvalifikationer, der kommer til udtryk, har undergået fundamentale ændringer siden 1748.

Danmark har som bekendt ikke ført nogen regulær krig i 114 år. Det er derfor naturligt, at dansk forsvar i nogen grad sammenligner sine krav til lederkvalifikationer med tilsvarende kvalifikationskrav hos nationer, med hvilke

vi har kulturelt fællesskab, men hvis erfaring i anvendelse af principper og kvalifikationer baseres på praktisk anvendelse i krigstid af nyere dato.

De fleste af kravene til en militær leder - herunder også i forhold til underlagt personel - er i den vestlige verden efterhånden almindeligt anerkendte og omfatter f.eks. begreberne VIDEN, DØMMEKRAFT, INITIATIV, MOD, ENTUSIASME, UDHOLDENHED, PÅLIDELIGHED, RETFÆRDIGHEDSSANS og TAKT. Det er naturligvis ikke tilfældigt, at disse kvalifikationer hos den militære fører mere eller mindre direkte er omtalt i det nu udsendte Forsvarskommandodirektiv om Forsvarets Ledelsesprincipper, som i sit væsen søger at beskrive, hvorledes kvalifikationerne skal realiseres i praksis.

Jeg vil gerne her pointere den sammenhæng, der er mellem krigsføringens principper og Forsvarets Ledelsesprincipper og understrege, at ledelsesprincipperne som hovedformål har at sætte vore styrker i stand til at opfylde de krav, som krigsføringens grundprincipper stiller til os på kamppladsen f.eks. fastlæggelse og fastholdelse af målet, at kunne danne tyngde i tid og rum, at tiltage sig offensiven, at tilsikre økonomi med kræfterne, at anvende overraskelsesmomentet, at sikre bevægeligheden samt at kunne få kræfterne til at virke sammen.

Jeg vil samtidig understrege betydningen af, at alle chefer og andre førere og ledere i forsvaret studerer krigens litteratur for at få det bedst mulige indtryk af de problemer, man i givet fald vil blive stillet overfor.

Indhold

Jeg vil herefter vende mig mod Forsvarets Ledelsesprincipper, som de nu foreligger ved det netop udgivne Forsvarskommandodirektiv.

Som vi hørte i ordlyden fra det gamle Tjenestereglement var opgaven det primære:

»For at Hæren skal kunne opfylde sin Bestemmelse, at værne som Statens Sikkerhed. . . .«

Så enkelt og altomfattende kunne hærens hovedformål udtrykkes i 1939. Helt så enkelt går det ikke i 1978. Den opgavestilling, der knytter sig til den nugældende forsvarsordning, finder man i Betænkningen over loven om forsvarrets organisation og forsvarrets personel, der blev afgivet af Forsvarsudvalget den 14. marts 1973. Det hedder heri:

»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 en større helhed.«

Det hedder endvidere bl.a.

»Forsvarets opgave i fredstid skal i første række være at hævde vor suverænitet 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.«

Dette svarer ganske til lovens krav om, at hærens dækningsstyrke samt søværnets og flyvevåbnets operative enheder i størst muligt omfang skal være beredt til øjeblikkelig indsats.

Disse direktiver fra det danske Folketing er yderligere suppleret med *»Forholdsordre for det militære forsvar ved angreb på landet og under krig«* af 6. marts 1952 som ændret ved Kongelig Anordning af 26. april 1961, hvori det som bekendt bl.a. er anført, at danske styrker i tilfælde af

angreb på dansk territorium eller ved angreb på dem selv uden for dansk territorium ufortøvet skal optage kampen, uden at ordre afventes eller søges indhentet. Et angreb på Danmark er samtidig at betragte som ordre til mobilisering. Kampen skal føres med største energi.

Jeg skal ikke gå nærmere ind i forholdsordrens indhold. Alle mener at kende den, men den er nu nok alligevel værd at studere engang imellem.

Når jeg har trukket disse retningslinier frem, er det fordi, jeg føler behov for, selv om forsvarets primære rolle i dansk sikkerhedspolitik er at bidrage til fredens bevarelse, at fokusere på, hvad der fra politisk side i givet fald forventes af dansk forsvar. Det er i denne forbindelse nok af betydning at gøre sig den indre lovmæssige sammenhæng klar, der fra landets politiske ledelses side er tilvejebragt med henblik på at sikre statens suverænitet og fortsatte, selvstændige eksistens. Jeg tænker i denne forbindelse på sammenhængen mellem Grundlovens værnepligtsparagraf, der indordner individets interesse under staten i en overlevelseskamp. Jeg tænker på ressourcetildelingen gennem Finansloven og ikke mindst den Militære Straffelovs ubetingede lydighedspligt, der om nødvendigt som en minimumsgaranti kan tilsikre de rådige ressourcers anvendelse i overensstemmelse med det fastlagte formål. Jeg finder denne sammenhæng af fundamental betydning som den ramme, hvori Forsvarets Ledelsesprincipper skal indpasses.

Opgavernes løsning og de mål, der følger heraf, er derfor det primære for enhver leder i forsvaret. For at nå målene og løse opgaverne stilles krav af ikke mindst menneskelig art. Det har altid været sådan, men kravene skifter kvalitativ karakter. Dette hænger sammen med såvel vor kulturs ændrede syn på individets integritet såvel som på den grad af oplysning, der karakteriserer

samfundet af i dag i modsætning til f.eks. det menneskesyn og oplysningsniveau, der kommer til udtryk i de tidligere citerede principper fra Frederik den Stores tid. Disse principper kunne håndhæves alene på baggrund af en formel autoritet, medens de krav, der stilles til nutidens militære ledere er af en ganske anden karat. Det er blevet vanskeligere at være leder. Medens Frederik den Stores officer kunne klare sig med en blot og bar ordre, er kravet til nutidens officer: Den størst mulige personlige autoritet, som bl.a. har mandskabets anerkendelse som forudsætning, endvidere fleksibilitet og gode relationer til de undergivne, alt som udtryk for, at nutidens militære enhed arbejder i et samarbejds miljø, der gør det helt nødvendigt, at lederen personligt, eller institutionen - in casu forsvaret - må formulere ledelsesprincipper i overensstemmelse hermed. Man løber imidlertid herved risiko for, at de således formulerede principper kan komme til at virke selvfølgelige - i værste fald i modstrid med de erklærede holdninger. Jeg vil i denne forbindelse vende tilbage til den indre sammenhæng i lovkomplekset og igen pege på, at uanset hvilken samarbejdsform en leder måtte vælge i en aktuel situation, må Forsvarets Ledelsesprincipper være udformet på en sådan måde, at de er afpasset til de love, der er opstillet af landets politiske ledelse, som minimumssikring af forsvarets anvendelse i overensstemmelse med dets formål - og overordnet enkeltindividets og gruppens eventuelle særinteresser.

Den lov, der definerer ansvar og forpligtelser i denne forbindelse er Militær Straffelov. Det er derfor ikke tilfældigt, at Forsvarets Ledelsesprincipper gør brug af denne lovs terminologi i relation til fordeling af ansvar og forpligtelser som beskrevet ved forholdet foresat - undergivet.

Med udsendelsen af Forsvarets Ledelsesprincipper mener jeg, at alle disse forhold er taget i betragtning, således at vi har fået et sæt moderne ledelsesprincipper, efter hvilke der vil kunne kæmpes, uddannes og arbejdes, og som vil bevare og styrke forsvarets effektivitet og identitet.

Hvori består da disse principper?

Principperne falder i 4 hovedgrupper:

- Grundprincipper (1-6)
- Den foresatte og opgaven (7-9).
- Den foresatte og omverdenen - de ydre vilkår (10).
- Den foresatte og de undergivne - de indre vilkår (11-14).

GRUNDPRINCIPPER

PRINCIP 1:

«Forsvarets enheder skal kunne kæmpe.

Forsvarets opgaver løses kun ved, at dets enheder kan kæmpe.

Dette princip skal stedse være en ledetråd for forsvarets chefer og andre ledere på alle områder og alle trin, når opgaver stilles og løses.

Dette princip kan virke selvfølgelig, men bag princippet ligger hele spørgsmålet om forsvarets troværdighed og dermed dets krigsforebyggende virkning. Det bør samtidig erindres, at egen vurdering af, i hvilket omfang dette princip efterleves er sekundær i forhold til en potentiel modstanders vurdering. Jeg vil gerne understrege, at forsvarets ledelsesprincipper også har betydning for dets troværdighed såvel i udlandet som herhjemme.

PRINCIP 2:

»Opgaver skal klarlægges, prioriteres og løses.

Den foresatte har ansvaret for, at opgaver klarlægges, prioriteres og løses. Han skal derfor have vilje, evne og mod til at tage ansvar, træffe beslutninger og gennemføre kontrol.

De beføjelser, den foresatte har, er bestemt ud fra hans ansvar.«

Nøgleordet i dette princip er ansvar. Princippet placerer ansvaret for opgavernes løsning entydigt og beskriver herved - ud over en række ønskelige kvalifikationer - baggrunden for den foresattes beføjelser. Jeg vil gerne også understrege ordet *mod*; det kræves så sandelig også i fredstid.

PRINCIP 3:

»Hver enkelt skal motiveres til at gøre sin indsats.

Opgaver løses kun, såfremt hver enkelt gør sin indsats. Dette kræver motivation af de undergivne.

Den foresatte skal derfor tilstræbe at motivere sine undergivne positivt ved at vejlede, engagere og inspirere dem - i givet fald også til en indsats udover, hvad der under normale forhold forlanges.

Kræver opgavens løsning imidlertid, at den foresatte anvender metoder og midler til at motivere, der ikke opleves som positive, må han - under iagttagelse af sine beføjelser og sit ansvar - ikke vige tilbage fra brugen heraf.«

Vi ser her en tydelig pendant til et vigtigt pædagogisk princip. Dette er vel ikke så mærkeligt, idet man meget vel kan betragte det at undervise som en ledelsesopgave i en speciel situation, undervisningssituationen. Jeg håber ikke, at den omtale, der er i dette princip af forsvarets særlige forhold, hvilket f.eks. kan være kampforhold, opfattes som noget, der svækker kravet til at motivere hver enkelt til at gøre sin indsats. Tværtimod finder jeg, at det ofte vil være hensigtsmæssigt også under kampforhold, at den foresatte søger at motivere sine folk forud for en situation, hvor en særlig indsats kræves, netop således at den foresatte i den krævende situation kan udgive korte ordrer, som på baggrund af en forudgående instruktion forstås og accepteres umiddelbart af de undergivne.

Under sådanne forhold er det opgaverne, hensynet til enheden og dens personel, der stiller kravene. Talen om pligt er her ikke tilstrækkelig. Skal forsvaret kunne kæmpe med succes, må hver enkelt være motiveret til at yde mere end det, der strengt taget henhører under begrebet pligt.

Det er imidlertid givet, at der vil kunne forekomme situationer, hvor det slet ikke er muligt at motivere de undergivne. Det kan skyldes uventet opdukkende forhold, manglende tid eller situationens farlighed for soldaten. Selv med de bedste hensigter om at motivere og inspirere de undergivne, må det erkendes, at det ikke er let at motivere folk til at yde en indsats, der indebærer livsfare for dem. Det er navnlig her meget vigtigt, at den foresatte erindrer, at han skal spille på hele registret af ledelsesmetoder og ledelsesmidler, altså om nødvendigt også den motivation, som af de undergivne kan opleves som negativ.

PRINCIP 4:

»Alle skal inddrages i et meningsfyldt og effektivt samarbejde.

Opgaver løses ved samarbejde i den forstand, at det er den samlede enheds fælles anstrengelser, der skal føre til, at resultatet nås.

Den foresatte skal derfor inddrage alle i et meningsfyldt og effektivt samarbejde.«

Dette princip kræver - på baggrund af samarbejdsloven og cirkulæret næppe nogen yderligere kommentar i dette forum, udover at det i dag er en kunst at kombinere lovens ord om at fremme trivlsen, styrke fællesskabet og øge effektiviteten. En kunst, som enhver leder i dag må beherske.

PRINCIP 5:

»Situationen er afgørende for ledelsesformen.

Den foresatte skal forudseende og smidigt tage hensyn til såvel kravet om opgavens løsning og omverdenens vilkår herfor som de undergives forudsætninger og behov.

Situationen afgør derfor ledelsesformen, der kan antage en hvilken som helst form fra en udpræget beordrende til en udpræget konsulterende ledelsesform.«

Jeg behøver naturligvis ikke i denne forsamling at komme nærmere ind på situationsbestemt ledelse eller på ledelsesformer, menskal blot for fuldstændighedens skyld vise denne velkendte figur for at forklare, at det er hele spektret af ledelsesformer fra det ene yderpunkt til det andet yderpunkt, der er tale om, at den foresatte skal kunne tage i anvendelse efter situationen.



DEN FORESATTE bestemmer

DEN FORESATTE overtaler gruppen

DEN FORESATTE træffer afgørelse efter drøftelse i gruppen

DEN FORESATTE tillader gruppen at træffe delvis afgørelse

DEN FORESATTE tillader gruppen at træffe afgørelsen

Disse yderpunkter er blevet kaldt så meget: Tager vi lederorienteret ledelse som på figuren her er øverst, er den også blevet benævnt autoritær ledelse, dirigerende eller direkte og altså i vores ledelsesprincip: Beordrende, medens det andet yderpunkt gruppeorienteret ledelse eller demokratisk, ikke dirigerende, indirekte, eller som det hedder i vores udgave: Konsulterende ledelsesform. Der er to ting, jeg gerne vil trække frem i forbindelse med den situationsbestemte ledelse. For det første vil jeg understrege, at der i det viste spektrum af ledelsesformer i alle tilfælde er tale om egentlig ledelse, uanset om denne udføres af den foresatte eller i mere eller mindre udstrækning overlades til gruppen af undergivne.

Der er altså ikke tale om, at den foresatte lader 7 og 5 være lige - at ledelsesfunktionerne udebliver - det må naturligvis ikke finde sted. Sammenholder vi her med det andet af grundprincipperne, hvor det slås fast, at det er den foresattes ansvar, at opgaven løses, har vi aldeles udeladt en »laissez-faire« situation.

For det andet vil jeg gerne slå fast, at situationsbestemt ledelse ingeniunde er noget nyt i forsvaret, men

har rødder langt tilbage i tiden, og det vil jeg søge at belyse med dette eksempel.

Det er hentet fra »Instruktioner og reglementer for tjenesten på de kongelige skibe« udsendt af Marineministeriet i 1849 og altså gældende under slaget ved Helgoland i 64. Her forekommer følgende paragraf, som i øvrigt i princippet er gældende den dag i dag, hvor den forekommer i instruks for skibschefen.

»I vanskelige eller farlige tilfælde, hvor han - altså Skibschefen - kan ønske at høre andres Mening, bør han, dersom Omstændighederne tillader det, holde Skibsraad, hvortil han kan sammenkalde så mange af Officererne, han finder passende, samt dem af Styrmand og Regnskabsførere, hvis Mening i den omhandlede Sag kan have nogen vægt. Naar Raadet er samlet, fremsætter han Sagen og Spørgsmaalet, der skal overveies, klart og tydeligt, og opfordrer Medlemmerne til at afgive deres Mening efter Samvittighed og bedste Indsigt, lader enhvers Mening indføre i Protocollen, veier derefter alting vel, og beslutter saa selv hvad der skal gøres, uden at han er forpligtet til at følge nogen af de i Raadet fremsatte Meninger.«

Læg mærke til, at Skibsrådet heller ikke dengang var forbeholdt officerer. Alle som er med i Skibsrådet kan få indflydelse på de følgende handlinger, og denne indflydelse er alene bestemt af de fremsførte argumenters værdi, som chefen suverænt afgør. Det er ham, dengang som nu, der har det fulde ansvar.

Inden jeg forlader princippet om situationsbestemt ledelse, ønsker jeg kort at pege på, at det ikke kun er ledelsesformen, som er bestemt af situationen, men hele opgaveløsningen, ja de ledelsesprincipper, som her er opstillet, skal i sig selv anvendes afhængigt af situationen.

PRINCIP 6:

»Den foresatte skal opbygge en personlig autoritet.

Den foresatte er ved den militære rækkefølge og Militær Straffelov tillagt formel autoritet. Denne er imidlertid ikke tilstrækkelig i et normalt samarbejde. Den foresatte bør derfor i størst mulig udstrækning søge at opbygge en personlig autoritet.

Den personlige autoritet har som grundlag, at de undergivne har tillid til den foresattes dygtighed, hans respekt for deres liv og menneskeværd, hans retfærdighedssans, hans vilje til samarbejde og hans evne til at give dem sikkerhed og varetage deres interesser, samt at han viser et godt eksempel.

Den foresatte bør opbygge og stedse udvikle sin personlige autoritet i overensstemmelse hermed, hvorved bl.a. skabes forudsætninger for, at befalinger, der ikke synes umiddelbart forståelige, efterkommes umiddelbart i tillid til den foresattes enerkendte kompetence.«

Dette grundprincip pålægger den foresatte i størst mulig udstrækning at bygge sin ledelse på personlig autoritet. Også her er der sammenligning at hente langt tilbage i tiden. I de før omtalte instruktioner og reglementer fra 1849 står der under kapitlet om skibschefen, om kommando og kommandoforhold således:

»Ligesom den betroede post han beklæder, gør det til en forudsætning om ham, at han, såvel i fredstid som i krigstid, vil opfylde sine pligter, som det sig egner og anstår en ærekær og tapper sømand og kriger, ikke vil sky nogen fare eller møje, men vove liv og blod for kongens og fædrelandets tjeneste og flagets ære: Således forventes det også, at han stedse vil være et eksempel for sine undergivne i Guds frygt, i lydighed og ærbødighed imod sine superieurer, og i ufortrøden iver i tjenesten, til alle tider og under alle omstændigheder.«

I denne gamle instruks er der andetsteds omtalt den rent formelle autoritet, chefens myndighed til at byde og befale, så der er næppe nogen tvivl om, at man her ikke alene har ønsket at opnå det gode eksempels direkte indflydelse på mandskabet, men sandelig også at opbygge en naturlig autoritet omkring chefen i mandskabets øjne.

Det er ikke i denne forsamling nødvendigt at definere personlig autoritet og formel autoritet, men for fuldstændighedens skyld vil jeg godt omtale, hvad jeg forstår ved de forskellige former for autoritet. Hvis vi betragter det »at lede« som at øve indflydelse på andre menneskers meninger, holdninger og adfærd, og med autoritet forstår graden, omfanget, at denne indflydelse, kan man finde frem til forskellige former for autoritet.

Der er naturligvis den formelle autoritet, som også kan kaldes den legitime autoritet, d.v.s. repræsenterende den indflydelse, som ifølge love og bestemmelser er tildelt en leder i en organisation, og som ofte understreges af en række iøjnefaldende karakteristika: Rang og titel, uniformskendetegn o.s.v.

Den formelle autoritet kan udmærket være forbundet med mulighed for at straffe og belønne de undergivne. Det at straffe og belønne kunne vel i sig selv være en formel autoritet, som kunne benyttes blandt formelt ligemænd - f.eks. en soldat, som bliver frygtet af sine kammerater, simpelthen fordi de ved, at han kan slå en proper næve og ikke er bange for at benytte sig af det. Autoritet baseret på straf eller belønning er dog nok af mest mening kombineret med den formelle autoritet, som vi kender den i form af tildelt myndighed til en officer eller befalingsmand, som skal udføre en militær funktion.

Til sammenligning kan man vel tale om en ekspertmæssig autoritet, som man kan få et indtryk af ved f.eks. at betragte en læges udsagn. Som regel tillægger lægmand automatisk en eksperts råd stor vægt, alene fordi rådet kommer fra en ekspert. Man er stærkt tilbøjelig til at rette sig efter sådanne råd - og eksperten har dermed indflydelse på, hvad vi foretager os. Han har autoritet.

Endelig er der den personlige autoritet, som det ikke er ligetil at beskrive, men som selvsagt adskiller sig fra de øvrige former og har med den foresattes personlighed at gøre. Det er nok den, vi støder på, når vi engang imellem finder en særlig god leder, som vi kalder »den fødte leder«. Jeg skal helt undlade at komme ind på, om der virkelig eksisterer »en født leder« i disse ords egentlige betydning. Men det er vel almindeligt anerkendt, at man gennem uddannelse kan tilegne sig en væsentlig del af de egenskaber, som forbindes med personlig autoritet. Egenskaber som gør, at de undergivne føler tillid til den foresatte og føler sig tilskyndet til at efterfølge hans eksempel eller hans ord.

I alle tilfælde er det denne form for autoritet, som er så værdifuld, at den bør søges anvendt af den foresatte i størst mulig udstrækning. Det er ikke dermed sagt, at anden form for autoritet - herunder først og fremmest den formelle autoritet - er overflødig i forsvaret.

Jeg vil dog godt advare mod faren for, at man efterhånden kan stivne i sin personlige autoritet og derved miste kontakten og følingen med sine omgivelser.

PRINCIP 7:

*»Målene skal fastsættes ud fra opgaven.
Opgaven bestemmer målene. Enhedens virksomhed skal sigte på at nå disse mål.*

Den foresatte skal derfor foretage en grundig vurdering af opgaven, således at de mål, han fastsætter, fører så direkte som muligt til opgavens løsning.»

I dette princip er en sammenligning til de pædagogiske principper tydeligt mulig.
Det samme gælder for

PRINCIP 8:

»Målene skal være realistiske, klart formulerede og kontrollable.

Ved enhver målsætning skal den foresatte sikre sig, at målene er realistiske i forhold til vilkår og midler, foreskrive fremgangsmåder og give direktiver. Han skal endvidere sikre sig, at målet bliver klart og utvetydigt formuleret. Samtidig skal det klarlægges, hvordan det skal kontrolleres, om målet er nået.»

Jeg skal især understrege den ledelsesfunktion, der udgøres af kontrollen, som også indgår i

PRINCIP 9:

»Virksomheden skal stedse være målrettet.

Den foresatte skal være forudseende og bevare overblikket, således at han kan styre virksomheden ved hensigtsmæssige foranstaltninger og påvirkninger. Han skal sørge for den bedst mulige anvendelse af rådige ressourcer, og den dermed forbundne prioritering.

Et middel til at bevare overblikket er en effektiv og konsekvent kontrol.»

Når jeg her understreger kontrolvirksomheden, er det fordi jeg tillægger den stor betydning som en vigtig bestanddel af kommandoføringen, og jeg skal i min afslutning vende tilbage til dette spørgsmål.

Det næste princip - nr. 10 - omhandler den foresatte og omverdenen.

PRINCIP 10:

»Alle ydre vilkår skal tages i betragtning. Den foresatte og hans undergivne er underkastet en række påvirkninger udefra, som skaber vilkår og rammer for opgavens løsning. For at opgaveløsningen kan blive realistisk, må den foresatte stedse gøre sig disse vilkår klar og tage dem i betragtning. Fjenden og den fysiske omverden er i krig selvfølgelig, uafviselige ydre vilkår. Men også i fredstid er en mulig fjende og den mulige fysiske omverden faktorer, der altid må tages i betragtning ved løsning af såvel uddannelsesmæssige som administrative opgaver.

Eget sanfunds varige og skiftende krav, regler og normer udgør også en væsentlig del af de ydre vilkår. Under løsning af uddannelsesopgaver i fredstil vil disse ydre vilkår være anderledes end under løsning af operative opgaver i krig.

Egen enheds opgave vil oftest være led i en større helhed. Den foresatte skal derfor påse, at løsningen af egen enheds opgave koordineres med og støtter sideordnede enheders opgaveløsning.»

Jeg tror, at princippet i sin ordlyd kan stå alene og skal ikke videre kommentere det her.

Vi er nu nået til den sidste gruppe af principper, der omhandler

DEN FORESATTE OG DE UNDERGIVNE - DE INDRE VILKÅR

PRINCIP 11:

»Samarbejde skal opbygges og vedligeholdes.

Den foresatte skal opbygge og vedligeholde et godt forhold til sine undergivne og mellem disse indbyrdes. Et godt samarbejde forudsætter gensidig tillid, der igen har en hensigtsmæssig og åben kommunikation som

forudsætning. Den foresatte skal derfor informere, engagere og kommunikere åbent samt søge at forebygge og bilægge konflikter.»

I dette princip understreges værdien af et godt og tillidsfuldt forhold imellem den foresatte og de undergivne samt imellem de undergivne indbyrdes. Efter min mening ligger der i denne paragraf krav til en chef om at have omsorg for sit mandskab, men der ligger også et krav om at søge opnået en gensidig tillid, d.v.s. både krav til den foresatte og til de undergivne. Det er her sagt, at den gensidige tillid, som er så værdifuld, har en hensigtsmæssig og åben kommunikation som forudsætning. Man kunne måske tilføje, at den gensidige tillid også kan medføre en hensigtsmæssig og åben kommunikation, herunder for så vidt angår feed-back fra de undergivne til den foresatte. Ikke mindst på dette punkt er det vigtigt, at kommunikationen foregår i et tillidsfuldt klima uden mistanke om bihensigter eller andre forstyrrende elementer.

Det 12. ledelsesprincip kan formentlig stå for sig selv. Også i dette ses der tydelige relationer til grundprincippet om samarbejde.

PRINCIP 12:

»Den undergivnes muligheder for og vilje til at deltage i opgaveløsning skal udvikles.

Den foresatte skal stedse søge at udvikle sine undergivnes forudsætninger for og vilje til at deltage i løsning af opgaver.

Fordeling af opgaver i enheden skal bygge på de undergivnes forudsætninger for at løse dem.

De udefra givne vilkår for at løse opgaver skal klarlægges for de undergivne. Den foresatte skal stedse tilstræbe at skabe, klarlægge og vedligeholde de bedst mulige vilkår for opgavens løsning.»

Grundprincip nr. 13 henvender sig direkte til de undergivne og stadfæster deres medansvar for opgavens løsning. Samtidig indskærpes den foresattes ansvar i den forbindelse.

PRINCIP 13:

»Medansvar for opgaveløsning skal udvikles.

De undergivne skal opleve deres medansvar for løsning af opgaven. Den foresatte skal derfor nøje klarlægge opgaver, mål og midler for de undergivne, for at disse kan forstå og derved acceptere disse.

De undergivne skal, i de tilfælde, hvor situationen og de undergivnes forudsætninger tillader det, inddrages i valg af fremgangsmåder samt tilrettelæggelse og gennemførelse af kontrol. Herud over skal bl.a. forudsætninger for, at delegering af opgaver og beføjelser kan finde sted.«

Det sidste af ledelsesprincipperne - nr. 14 - tilsiger både den foresatte og de undergivne at indordne sig under alle lovlige regler og krav.

PRINCIP 14:

»Indordning under lovlige regler og krav.

Både den foresatte og de undergivne skal indordne sig under alle lovlige regler og krav.

De undergivne skal lære at indordne sig under pligten til at efterkomme en foresattes tjenstlige, lovlige befaling.

Den foresatte skal lære at indordne sig under pligten til - som foresat - kun at give tjenstlige, lovlige befalinger.

Ovennævnte gensidige indordning under lovlige regler og krav skal, i forbindelse med den foresattes personlige autoritet, skabe den enhedsdisciplin, der er en forudsætning for, at den foresatte kan kræve befalinger efterkommet, hvis formål ikke er umiddelbart indlysende, men hvis øjeblikkelige og uansægtede udførelse kan være af afgørende betydning for opgavernes løsning.«

Hermed er vi igennem de formulerede ledelsesprincipper, og som en afslutning på gennemgangen vil jeg komme ind på betydningen af den foresattes kontrolvirksomhed, som er omtalt flere steder i principperne. At bringe en beslutning til udførelse medfører i langt de fleste tilfælde en befaling. For at kunne give befalingen kræver det, at man foretager en planlægning og organisering af opgavens løsning.

At undlade at gennemføre den besluttede handling er altid kritisk, dersom situationen i øvrigt udvikler sig som forudsat i overvejelserne og vurderingen, og de oplysninger, man har bygget på, er i overensstemmelse med de faktiske forhold. Som bekendt kan sådanne kritiske situationer opstå på grund af svigtende mod, manglende energi m.v.

For at komme sådanne kritiske situationer i forkøbet skal der udføres en løbende kontrol med, at de besluttede handlinger bliver udført, og der skal være en slutkontrol, der sikrer at de mål, man har sat sig, er nået.

Det er en desværre ikke så sjældent forekommende fejltagelse at tro, at en beslutnings gennemførelse er sikret blot ved at give en ordre. Gennemførelsen kan meget let hindres af kommunikationsvanskeligheder i forbindelse med befalingen eller at indtrufne ydre begivenheder.

Formålet med kontrollen er, at man får informationer om, hvor klart ordren er forstået, og hvor effektivt den udføres. Kontrollen giver den foresatte et grundlag for at vejlede eller ændre og i det hele taget træffe hensigtsmæssige dispositioner i overensstemmelse med situationen.

Den kontrol, som udføres, skal gennemføres på en sådan måde, at hensigten træder klart frem, nemlig at sikre opgavens rette løsning. Formen, hvorunder kontrollen

udøves, skal tilpasses, så den ikke kan udlægges som mistæneliggørelse af de undergivnes gode vilje.

Opfatter de undergivne situationen som manglende tillid fra den foresatte, kan man få højst uheldige virkninger som resultat.

At undlade kontrol for at undgå at blive misforstået kan imidlertid få yderst farlige konsekvenser.

Desværre har det bl.a. ved større øvelser vist sig, at mange foresatte delvis tilsidesætter eller helt undlader at gennemføre den fornødne kontrol, hvilket medfører kritiske situationer. Jeg har derfor ved tidligere lejligheder indskærpet kontrolvirksomhedens betydning og har heller ikke i dag villet undlade at henlede opmærksomheden på, at denne kontrolvirksomhed står klart omtalt i forsvarets nye ledelsesprincipper. Vi må derfor arbejde os derhen, hvor også uanmeldte inspektioner og besøg er en normal foreteelse.

AFSLUTNING:

Fra Forsvarskommandoens side vil vi nu overveje, hvorledes ledelsesprincipperne kan blive introduceret i forsvaret.

At Forsvarets Kursusinstitution vil få en stor opgave her er klart, men måske også andre må aktiveres, således at principperne hurtigt kan trænge igennem og blive gjort levende.

Jeg tror, at forsvaret trænger til at finde sig selv og blive sig selv. Vi trænger til inspiration og fornyelse. Vi må derfor bl.a. gennem ledelsesprincipperne reaktivere alt personels intellektuelle og moralske evner og kræfter, som alene vil være i stand til at tage kampen op med forsvarets problemer, nu og i fremtiden.

Formanden for den af Forsvarskommandoens nedsatte arbejdsgruppe til udarbejdelse af forslag til Forsvarskommandodirektørens redigerende Ledelsesprincipper for forsvaret, oberst Nils Bøgg, fremsatte under drøftelserne efter foredraget stærkt kritiske bemærkninger gæende på såvel direktivet's indhold som form. Efter redaktionens opfordring til at blive i et senere nummer af tidsskriftet i artikelform vedgik han sine værpunkter. /Red

NEKROLOGER

Orlogskaptajn Hans Christian Andersen blev født i Esbjerg 17. marts 1909 som søn af maskinmester Anders Andersen og hustru, Anne Marie f. Andresen.

Efter afgang fra Ordrup Gymnasium 1925 kom han til søs med D.F.D.S.s HELLIG OLAV og sejlede med flere af rederiets skibe - heriblandt 4-mastet bark VIKING; derefter i ca. 1 år med engelsk S/S LAPLAND af Liverpool tilhørende RED STAR LINE. Tog styrmandseksamen fra Københavns Navigationsskole i april 1934, og skibsførereksamen i oktober 1934; gennemgik Søværnets Reserveofficersskole og udnævntes til Søløjtnant II (R) 19/9-1935, hvorpå han hjemsendtes.

Sejlede som styrmand i rederierne Det Danske Petroleumsselskab og Heimdal til 1942, i sidstnævnte rederi som 1. styrmand fra 1939. Indkaldt til tjeneste i Søværnet fra 1942, fra 15/3-1943 som Søløjtnant I (R), ved Kystdefensionen og Nordjyske Marinedistrikt til 29/8-1943.

Arbejdede efter interneringen som stevedore i Skagen og senere som redder i Zoneredningskorpset i København indtil juni 1945.

Fra juni 1945 påny til tjeneste i Søværnet, som chef i ministrygere. Udnævntes i 1947 til Kaptajnløjtnant (R)

og var 1950-51 næstkommanderende i HEIMDAL under opmåling ved Grønland og chef for mine-læggeren LAALAND som depotskib. Udnævntes i marts 1952 til Orlogskaptajn (R) og indkorporeredes som orlogskaptajn i linien. Gjorde derefter tjeneste som næstkommanderende og senere som chef ved Storebælts Marinedistrikt. Fra februar 1955 næstkommanderende ved Mineskibsafdelingen til 1957, derefter ved Søtransportvæsenet til 1960, under hvilken tjeneste han var medlem af søværnets modtagekommando vedr. indklarerung af våbenhjælpsmateriel, samt medlem af Forsvarets repræsentation i skibsmotagelsesudvalget. Udlåntes fra april 1960-marts 1961 til Meteorologisk Institut. 31/3-1961 afsked på grund af alder. Derefter ansat ved Meteorologisk Instituts nautiske afdeling for vejrmeddende skibe indtil efteråret 1973.

H.C., som han kaldtes i daglig tale, blev i 1940 gift med Elly Anita Nellemann, datter af grosserer Vilhelm Jacob Nellemann. I ægteskabet kom to døtre, og hjemmet på Gl. Vartovvej i Hellerup blev rammen om det lykkelige familieliv, som H. C. efter udkommandoer og tjenesterejser altid med glæde vendte hjem til. Hans store fritidsinteresse var sejlsport, som han dyrkede med iver, selv om han gennem de senere år delte denne interesse med livet på golfbanen.

Han var medstifter af den danske sektion af *Amicale Internationale des Capitaines au long course Cap Hornie*, i hvis møder han var en ivrig deltager.

H. C. var meget kollegial og satte godt kammeratskab højt. Foruden hans familie vil en stor vennekreds derfor føle et oprigtigt savn ved hans bortgang.

H. C., der var Ridder af Dannebrog, døde 26. marts d.å. efter længere tids håbløs sygdom og bisattes fra Holmens Kirke. Urnen er nedsat ved Vestre Kirkegaard. W.

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

SELSKABETS MØDER.

I henhold til love for Søe-Lieutenant-Selskabet § 21 bringes herved kortfattet oversigt over selskabets virksomhed for såvidt angår møderækken i det 194. forsamlingsår.

Der har i forsamlingsåret været afholdt 10 møder, heri incl. § 32-mødet samt de tre søkrigsspilafstener. Møderne samlede gennemsnitligt 44 medlemmer.

Torsdag den 20 oktober 1977 kl. 1930.

Møde i henhold til love for Søe-Lieutenant-Selskabet § 32" med følgende dagsorden:

1. Formandens beretning, herunder anmeldelse af af- og tilgang af medlemmer.
2. Forelæggelse af de reviderede regnskaber ved regnskabsføreren.
3. Redaktørens oversigt over tidsskriftets virksomhed og økonomi.
4. Forslag til størrelse af kontingent, tilskud til tidsskriftet samt honorarer til redaktør og sekretær samt tilskud til SOF i henhold til samvirkebestemmelserne.
5. Meddelelse om den ugentlige forsamlingsdag og mødetidspunkt.
6. Valg af embedsmænd.
7. Orientering om det rådgivende udvalg vedrørende udgivelse af søofficersbiografier ved kontreadmiral E. J. Saabye.
8. Eventuelt.

Referat af §. 32-mødet er bragt i Tidsskrift for Søvæsen november-december 1977 (pg. 497 og 521).

Torsdag den 3 november 1977 kl. 19.30.

»Søværnet ved overgangen til den nye forligsperiode« ved viceadmiral S. Thostrup.

Indledningsvis omtalte admiralen forholdene omkring folketingsbeslutningen af 25 marts 1977, som bemyndigede ministeren til at videreføre Forsvarsordningen af 1973 indtil 31 marts 1981, og fremhævede i denne forbindelse følgende punkter i beslutningen:

— Grundlaget for folketingsbeslutningen er uændrede styrkemål, uændret tjenestetid for værnepligtige og uændret struktur af forsvaret i forhold til 1973-ordningen.

— De økonomiske rammer for periodens 4 finansår er budgettet for finansåret 1976/77 i niveau april 1976, hvortil lægges de i 1976 fastsatte udgiftsbeløb til dækning af værnepligtslønnen samt et særligt tilskud til hjemmeværnet. Regulering for udviklingen i priser og lønninger fortsætter.

— Udvidelse af forsvarets særlige opgaver (fiskeri-inspektion, forureningsbekæmpelse o.lign. samt fredsbevarende operationer under De forenede Nationer) skal tilgødeses med øget ressource-tildeling.

— Personelrammerne opdeles på færre personalekategorier og er ikke specificeret på værn.

Derefter behandlede admiralen en række hovedpunkter og disses relation til Søværnet.

Organisatoriske ændringer og overvejelser.

Admiralen sagde, at de mest omfattende projekter har relation til Søværnets Materielkommando (SMK), hvor den endelige omlægning af centralledelsen blev af-

sluttet i september 1976, samt, at Orlogsværftet (OLV) i juli 1976 var blevet underlagt CH SMK og sammenlægningen af OLV-værksteder med de gamle våbenværksteder. Af ændringer uden for SMK-regi nævnte admiralen, at Søværnets Flyvetjeneste den 29 april 1977 var blevet oprettet som en selvstændig enhed under Søværnets operative Kommando, og at Marinestaben havde afsluttet en større undersøgelse af Søværnets forhold til regionsforsvaret.

Forsvarets budgetramme.

Det største problem omkring folketingsbeslutningen var fastlæggelsen af budgetrammen. Fra mange sider var der fremkommet krav om, at også forsvarsbudgettet skulle følge de tilsigtede begrænsninger, som var pålagt andre grene af statsstyrelsen. Admiralen gennemgik budgettet for finansåret 1978-79 og fremhævede specielt forholdene mellem de personel- og de materielorienterede udgifter og fremhævede, at personeludgiften alene andrager 62% af totalbudgettet svarende til 74,9% af driftsbudgettet.

Flådeplan og materielstatus.

Flådeplan 82 var blevet fastholdt ved folketingsbeslutningen og vil derfor fortsat danne grundlaget for Søværnets materieldispositioner samt for opstilling af flådens beredskab.

Videre vil flådeplanen være udgangspunktet for evt. fremtidige justeringer af flådens sammensætning. I forbindelse med en gennemgang af flådeplanen nævnte admiralen det igangværende anskaffelses- og nybygningsprogram.

Søværnets personelsituation.

Admiralen henviste til, at de indhøstede erfaringer på personelområdet for 1973-forligsperioden bl.a. var beskrevet i Forsvarschefskitsen.

Imidlertid gav folketingsbeslutningen ikke væsentlige forbedringer på det personelmæssige område bortset fra en større smidighed henset til færre personalekategorier. I forbindelse med fiskeriterritoriets udvidelse, og de derved pålagte opgaver, har Søværnet fået tildelt en ekstra normering - 64 officersnormer og 456 stampersonelnormer - som søges tilvejebragt i løbet af de kommende 2 år.

Personelfaktorens økonomiske betydning.

Admiralen sagde bl.a.: »Skal søværnet fuldt ud gennemføre den skitserede flådeplan, skal vi kunne gennemføre materielmoderniseringer og samtidigt opretholde et acceptabelt aktivitets- og vedligeholdelsesniveau, så må personelfaktorens økonomiske betydning indgå sammen med øvrige overvejelser i bestræbelserne for at tilvejebringe de nødvendige midler«.

Etablissemeters udnyttelse.

I sommeren 1976 havde Marinestaben foretaget en undersøgelse af udnyttelsesgraden af de eksisterende uddannelsesfaciliteter, med det formål at påvise eller foreslå, hvorledes udnyttelsesgraden i givet fald kunne bedres. Undersøgelsen var startet på baggrund af den almindelige udvikling indenfor de forskellige personalekategorier, stedfundne ændringer i uddannelsesmønsteret, herunder bl.a. den afskortede fællesuddannelse på Søværnets Eksercerskole ved overgangen til 6 årlige indkaldelser og konstablernes trinuddannelse. Admiralen beskrev sluttelig de ændringer og udflytninger, som siden var foretaget og som snarest følger, alle med det sigte at skabe en bedre udnyttelse af bevaringsværdige faciliteter og med det langsigtede mål, at samle beslægtede uddannelser henholdsvis i Frederikshavn, på Sjællands Odde, i Auderød og i København.

(Efter aftale med viceadmiralen er kopi af manuskrip-

tet tilsendt en række tjenestesteder for cirkulation blandt selskabets medlemmer.)

Torsdag den 17 november 1977 kl. 1930.

1. Bekendtgørelse af resultat af urafstemning vedr. valg af æresmedlem.

2. »Den økonomiske side af forswarets planlægning og grundlaget herfor, herunder enhedsomkostningssystemet«, ved major K. Aa. Rasmussen, HRN.

På § 32-mødet den 20 oktober foreslog bestyrelsen, at viceadmiral S. E. Pontoppidan blev valgt som æresmedlem i selskabet, for på denne måde at tilkendegive selskabets tak for admiralens fortjenstfulde indsats med arbejdet på værket »Danske Søofficerer 1932-82«. (T.F.S. Nov/Dec 1977 pg. 534/35). Resultatet af urafstemning viste, at selskabets medlemmer enstemmigt bakkede bestyrelsens forslag op, (og det var med glæde, at jeg kunne bekendtgøre resultatet for viceadmiralen).

Den økonomiske side af forswarets planlægning og grundlaget herfor, herunder enhedsomkostningssystemet.

Indledningsvis belyste foredragsholderen emnets aktualitet ved en betragtning af Forsvarslov og Forsvarsforligene 1973-77 og 1977-81 og sagde bl.a., at Forsvarsforliget 1973-77 og dels omfattede Forsvarsloven med styrkemål baseret på de 3 værnschefsskitser og dels et økonomisk forlig for perioden indeholdende stigende forsvarsbudgetter over periodens finansår.

Videreførelsen af forsvarsordningen 1977-81 indebærer ingen ændring til/i Forsvarsloven - uændrede styrkemål, - men giver et nyt økonomisk forlig, der i princippet kun indeholder én stigning i budgettet, svarende til stigningen i soldaterlønnen.

Derefter påpegede majoren betydningen af sammen-

hængen mellem mål og midler og sagde, at forsvarschefsskitsen forud for 1977-81-forliget indikerer, at der ikke ville have været sammenhæng mellem styrkemål og budgetter, såfremt styrkemålene var blevet opfyldt som planlagt. Videre sagde foredragsholderen, »at uanset om skitsen er mere eller mindre rigtig, så kræver en forsvarlig udvikling af forsvaret, over en fireårsperiode med konstante budgetter, et rimeligt kendskab til styrkemålenes økonomiske konsekvenser for gennem planlægning og styring at udnytte midlerne på bedst mulige måde«.

Foredragets hovedtema var planlægning og herunder en behandling af tre områder og sammenhængen mellem disse.

— Forsvarsbudget, budgettering og budgetafvikling, der som en integreret del af den samlede offentlige sektor ofte vil blive betragtet nok så restriktiv for forsvarets planlægning og styring, men som indeholder de sæt afspilleregler, som også forsvaret nødvendigvis må følge.

— Styrkemål, som foredragsholderen betegnede som handlingsplan og planlægning, der på længere sigt påpeger, hvilke enheder (bataljoner, skibe og eskadriller) forsvaret skal sammensættes af, hvornår disse skal tilgå samt på kort sigt foreslå, hvorledes de kan »produceres«.

— Eksistensen eller tilvejebringelse af det økonomiske grundlag, der muliggør en rimelig sikker beregning af styrkemålenes økonomiske konsekvenser på en sådan måde, at de kan sammenholdes med forsvarets økonomiske muligheder og herunder ikke mindst forsvarsbudgetterne.

I forbindelse med mål og midler gennemgik foredragsholderen en transformationsmodel, og det blev herunder påpeget, at det ikke er antallet af enheder i sig selv, der er

afgørende, men derimod den virkning, der må forventes opnået ved under givne omstændigheder at indsætte/ anvende eventuelle enhedskombinationer. Det blev fremhævet, *»at det ikke er spørgsmålet om f.eks. at vurdere en bataljon/en fregat/en eskadrille med hinanden, men derimod et spørgsmål om at vurdere den samlede effektforøgelse ved at tilføre en given enhedskombination den ene eller den anden af ovennævnte enheder«.*

Herefter gennemgik majoren enhedsomkostningssystemets (PPB-1) opgaver og påpegede, at PPB-1 udelukkende fokuserer på driften, men herunder naturligt også på driften for såvidt angår nye våbensystemer og egentlige enheder. Foredragsholderen fortalte, *»at de økonomiske beregninger af den enkelte »enhed« bliver foretaget ud fra planlagt bemanning, udrustning og aktivitetsniveau og hertil svarende økonomiske størrelser, og den forventede pris fremstår som summen af enhedens personel-, materiel- og evt. facilitets- og diverseomkostninger«.*

Til slut udtrykte foredragsholderen, at man såvel forud for, som efter forligsforhandlingerne i forbindelse med 1973-77- og forud for 1977-81-forliget havde udtrykt, at der nu skulle opbygges og anvendes det nødvendige kendskab til sammenhængen mellem styrkemål og økonomiske konsekvenser. Som anbefaling til at finde denne sammenhæng og udnytte denne sagde majoren, at der primært skal sættes ind på tre områder,

- tilvejebringelse af det nødvendige økonomiske grundlag ved en udbygning og systematisering af den økonomiske historiske registrering,
- en tilpasning af handlingsplanlægningen, tidsmæssigt såvel som indholdsmæssigt til finansplanlægning og samtidig en handlingsplan omfattende flere år i den nødvendige detaljeringsgrad for økonomisk beregning og

— indsættelse af det nødvendige personel på opgaven, hvor det mere er et spørgsmål om at finde et relativt lille antal officerer med et indgående kendskab til forsvarets opbygning og virkemåde, end et større antal og give dem en lang og kostbar økonomisk- og planlægningsmæssig uddannelse.

Torsdag den 1 december 1977 kl. 19.30.

1. Forelæggelse af forslag til prisspørgsmål for 1978/79 ved kommandør E. W. Lennholm.
2. Søkrigsspil, 1. aften.

Torsdag den 15 december 1977 kl. 19.30.

1. Afstemning om prisspørgsmål for 1978/79.
2. Søkrigsspil, 2. aften.

De den 1 december forelagte forslag til prisspørgsmål for 1978/79 blev énstemmigt vedtaget. Prisspørgsmålene er offentliggjort i Tidsskrift for Søværnen november/december 1977 pg. 549.

Torsdag den 12 januar 1978 kl. 19.30.

Søkrigsspil, 3. aften.

Efter et par års pause genoptog selskabet søkrigsspil på forsamlingsårets program. Søkrigsspillet blev til en vis grad gennemført i samarbejde med Det krigsvidenskabelige Selskab (DKS), idet DKS var inviteret til at deltage i søkrigsspillet både som spillere og som observatører bl.a. med det formål at drøfte emner af værnssælles interesse i relation til spillet.

Ideen med søkrigsspillet var at forsøge at belyse, hvor betydningsfulde følgende faktorer er for sammensætningen af et samlet forsvar:

Strategi og styrkemål skal forberedes omhyggeligt før valg af krigsplaner.

Sammensætning af styrkerne kræver en dybtgående bedømmelse af situationen og de enkelte

våbensystemer, deres muligheder og begrænsninger.

De økonomiske forholds indflydelse på den samlede slagkraft.

Søkrigsspillet blev gennemført over 3 aftener med spillerne opdelt i 6 grupper. Med baggrund i den politiske målsætning, Forsvarschefens formålparagraf samt den fastsatte *Order of Battle*, skulle de 6 grupper i løbet af de to første spilleaftener have,

- fastlagt strategien,
- fastlagt krigsorganisationen for Den sjællandske Ø-gruppe, foretaget sådanne materielinvesteringer, at den fastlagte krigsorganisation kunne opfyldes samt
- udarbejdet forslag til Forsvarslov 1985.

Bestyrelsen (styringsgruppen) havde under hensyntagen til den relativt korte tid til rådighed - 2 aftener - forsøgt at simplificere den egentlige opgave til »kun« at omhandle »Forsvaret af Den sjællandske Ø-gruppe«. Denne disposition vanskeliggjorde imidlertid opgaven og alle grupper måtte nødvendigvis drøfte det samlede forsvar, før den stillede opgave kunne besvares.

Torsdag den 2 februar 1978 kl. 19.30.

»Søværnet og det lokale forsvar i spændingsperioder og under krigsforhold«, ved kommandørkaptajn P. Garde.

Baggrunden for foredraget var en af Chefen for Søværnet startet undersøgelse af Søværnets forhold til det regionale forsvar under spændingsforhold og under krig. Undersøgelsen omfattede følgende hovedpunkter:

- Organisation
- Bevogtning og nærforsvar
- Det logistiske samarbejde.
- Anløbskontrol.
- Bevogtning og demolering af havne.

- Assistance til SVN's sejlførende enheder i havn.
- Samarbejde med Marinehjemmeværnet.

Torsdag den 16 februar 1978 kl. 19.30

»Gennemgang af videreudviklingsprojektet for torpedo type Tp 61« ved afdelingsingeniør H. Q. Jacobsen, Søværnets Materielkommando.

Bestyrelsen havde i 100-året for første kommandohejsning i 1. Torpedobådsdivision, 17 september 1878, valgt at »markere« jubilæet med en præsentation af den svenske torpedo type Tp 61, der blev taget i anvendelse i Søværnet i 1972.

Indledningsvis gennemgik foredragsholderen historien bag Tp 61, torpedoens data og konstruktion for derefter at lægge hovedvægten på videreudviklingsprojektet.

Aftalen for det dansk/norske køb blev gennemgået, hvor hovedvægten blev lagt på § 16 i 1969-aftalen, der fastlægger en eventuel videreudvikling af Tp 61. Det blev i 1971 fastslået, at en sådan var mulig og foredragsholderen gennemgik derefter den etapevise udvikling, hvor 1. etape havde til opgave at opstille en teoretisk model for en homing torpedo, 2. etape beskæftigede sig hovedsageligt med støjproblemer og signalhastigheden til og fra torpedoen og endelig afslørede 3. etape, at den maksimale pris for Tp 61:3 (den modificerede) kun ville være ca. det halve af tilsvarende udenlandske torpedoer.

Sluttelig gennemgik foredragsholderen tidsplanen for det videre projekt, den påtænkte forsøgsrække og endelig afprøvning i Karlskrona.

Torsdag den 23 februar 1978 kl. 19.30.

»Den sovjetiske trussel på verdenshavene« ved direktør Jens Degerbøl, Danmarks Rederiforening.

Direktøren indledte med at sige, at foredragets titel

egentlig burde være »*De økonomiske og politiske perspektiver i Østblokkens søfartsekspansion*«, for på denne måde at begrænse emnet til kun at omfatte handelsflådens og problemer omkring denne.

Den foruroligende udvikling bør rettelig ses i sammenhæng med Sovjetunionens voksende rolle i verdenspolitikken og Sovjets ambitioner om en større økonomisk og strategisk indflydelse i den tredje verden, sådan som man ser det i Afrika-politikken. Til belysning af udviklingen gav direktøren en kortfattet beskrivelse over udviklingen. I 1927 var Sovjets andel i verdenstonnagen $1/2\%$ (den danske andel var samme år $1,6\%$), i 1939 var den vokset til $1,9\%$, i 1948 til $2,6\%$ for at kulminere i 1970 med $6\ 1/2\%$.

Videre sagde direktøren, »*at Sovjet med udvidelsen af den sovjetiske Østersøkyst efter indlemmelsen af De baltiske Stater i 1940, med erhvervelsen af Petsamo i 1944, med gennemførelsen af helårstrafik langs Sibiriens Ishavskyst fra 1970 og med udbygningen af havnekapaciteten i Det fjerne Østen i de seneste år har skabt langt større forudsætninger end nogen sinde tidligere for at udvikle maritim styrke, både når det gælder krigs- og handelsmarine*«.

Foredragsholderen gennemgik derefter østbloklandenes lineskibspolicy og sagde, at denne kun har været mulig, fordi statsrederierne har optrådt som outsiders og til stadighed har underbudt liniekonferencerne. Når de østeuropæiske lande er i stand til at føre denne policy skyldes det, »*at de opererer indenfor et økonomisk/politisk system, der bygger på helt andre principper end de vestlige samfund. De socialistiske landes rederier har ingen kapitalomkostninger, ingen assuranceudgifter, og endelig har de nogle meget lave bemandingsomkostninger, hvorfor det ikke kan undre, at statsrederierne er i stand til at underbyde liniekonferencerne med både 25, 30 og 40%*«.

Efter en gennemgang af COMECON-landenes handelsflåder konstaterede direktøren, at den sovjetiske flåde af linieskibe idag er verdens største, og at Sovjetunionen er i stand til at transportere 10% af verdenshandelen indenfor liniefarten.

Direktøren fremhævede, at dansk skibsfart udover det Rederiforeningen kalder illoyal konkurrence fra COMECON-landene, står overfor to andre negative faktorer. Det generelt set dårlige fragtmarked, specielt katastrofalt indenfor tankmarkedet og problemerne omkring UNCTAD-koden (United Nations Conference on Trade and Development, Geneve) som tilsigter en lastfordeling efter 40-40-20-princippet, d.v.s. at 40% af lasten forbeholdes eksportlandets skibe, 40% importlandets skibe, medens tredieflags-skibe kun kan få en andel af de 20%. Direktøren understregede, at de vestlige lande må optræde i samlet flok og omtalte, hvad de vestlige landes rederier har foretaget sig for at imødegå denne udvikling. De vigtigste modforanstaltninger er redersamarbejdet CENSA (Council of European and Japanese National Shipowners Association, London), regeringssamarbejdet CSG (Consultative Shipping Group) omfattende samme nationer som CENSA og endelig de 9 EF-landes rederiforeningers organisation CAACE (Comité des Associations d'armateurs des Communautés Européennes, Bruxelles).

Sluttelig omtalte direktøren som eksempel på EF-landenes samarbejde den vilje til at skabe et nationalt lovgivningsgrundlag, der kan finde anvendelse overfor *»forskelsbehandling indenfor international skibsfart«*, og sagde at Danmark siden 1967 har haft en bemyndigelseslov, der giver mulighed for at træffe sådanne foranstaltninger mod forskelsbehandling. Endelig har et stigende antal bilaterale skibsfartaftaler siden 1967 ført

til en række yderligere indgreb mod den frie internationale skibsfart og derved forrykket konkurrenceforholdene. Denne sidste udvikling har ført til, at en række lande med England og Holland i spidsen har gennemført fornyet lovgivning på det skibspolitiske område. I Danmark er et forslag til ændring (udvidelse) af bemyndighedsloven af 1967 til behandling i Folketinget (vinteren 1977/78).

Torsdag den 2 marts 1978 kl. 19.30.

1. Valg af bestyrelse for det 195. forsamlingsår.
2. Valg af udvalg til affattelse af og bedømmelse af prisspørgsmål for 1978/79.
3. »LYNX-helikopteren i Søværnet«, ved orlogskaptajn B. E. Carlsen, chef for Søværnets Flyvetjeneste.

I henhold til Love for Søe-Lieutenant-Selskabets §§16 og 19 gennemførtes valg af bestyrelse samt udvalg til affattelse af og bedømmelse af prisspørgsmål for 1978/79. Resultatet af afstemningerne er meddelt i T.F.S. 1978. pg. 5.

LYNX-helikopteren i Søværnet.

Indledningsvis gennemgik foredragsholderen perioden frem til 1972, hvor Flådeplan 82 blev udarbejdet og som en nyskabelse, udover egentlige krigsskibe, forudser anvendelsen af flådehelikoptere som en integreret del af søværnets kamppotentiel. Flådeplan 82 afspejles i Forsvarsforliget af 1973, idet søværnet skal råde over 6 inspektionshelikoptere samt 8 flådehelikoptere, og styrkemålene er bibeholdt i forsvarsordningens videreførelse af 1977.

I august 1973 blev Forsvarskommandoens helikopterarbejdsgruppe, Søværnet (HAGS) oprettet og gruppens arbejde blev ifølge det givne kommissorium opdelt i 2 faser.

Fase 1 - at

— fremkomme med grundlæggende militære krav til såvel flådehelikoptere som inspektionshelikoptere, baseret på de taktiske krav som Søværnets Taktikinspektør havde udarbejdet i sommeren 1973.

Fase 2 - på grundlag af fase 1-rapporten at

- foretage en vurdering og afprøvning af de på markedet værende helikoptertyper med hensyn til operation, logistik og økonomi samt
- foretage en konkret indstilling til FKO omfattende type, anslåede anskaffelse- og drifts-omkostninger samt indfasningsterminer.

Den samlede rapport skulle være afsluttet og forelagt FKO senest 15 DEC med henblik på, at indstilling om anskaffelse kunne fremsendes Forsvarsministeriet senest 15 JAN 1974. Rapporten fremsendtes til tiden, men grundet modstand fra visse kredse i FKO blev tiden forpasset og HAGS fik først mulighed for at fremlægge resultatet i marts 1974, hvor der rejstes tvivl om projektets modenhed. Igen i januar 1975 blev en helikopterarbejdsgruppe nedsat bl.a. for at besvare de spørgsmål, som var blevet rejst i marts 1974. den 11 april 1975 fremsendtes rapporten med uændrede konklusioner, og på baggrund af denne blev Flyvematerielkommandoen (FMK) anmodet om inden 15 november 1976, at indhente tilbud på LYNX og AB 212. Anskaffelsen blev udskudt og igen i foråret 1976 blev FMK anmodet om påny at indhente tilbud på de 2 helikoptertyper i et varieret antal fra 4 til 8.

I efteråret 1976, - 3 år efter, at det havde været hensigten - blev der afsat midler til anskaffelse af 4 flådehelikoptere. Glæden blev imidlertid kort, idet FKO med baggrund i udvidelsen af fiskeriterritoriet til 200 sømil

foreslog ministeriet at konvertere flådehelikopterne til inspektionshelikoptere, og ved aktstykke 467 af juni 1977 forelå finansudvalgets godkendelse til anskaffelse af 7 helikoptere af ny type med forbedrede sikkerhedsmæssige og operative egenskaber til erstatning af de nuværende Aloutte III helikoptere. Anskaffelsen var dels en forøget anskaffelse som følge af fiskeriterritoriets udvidelse dels erstatningsanskaffelse for AL III. Aktstykket anfører, at 3 inspektionsskibe ved Færøerne og Grønland hver skal have 1 operativ helikopter, og at en fjerde skal holdes fuldt operativ til Nordsøen. Videre er det anført, at for at holde 4 helikoptere operationsklare kræves 9 ialt, men at behovet til civile formål skønnes dækket med 7 under den forudsætning, at yderligere 8 flådehelikoptere af samme type anskaffes til militært brug.

Endeligt typevalg blev foretaget i juli 1977 og kontrakt om levering af 7 LYNX helikoptere blev underskrevet 30 august 1977.

Sluttelig gennemgik foredragsholderen helikopteren og dens udstyr samt de i et Forsvarskommando direktiv fastsatte opgaver og operative koncepter for såvel flåde- som inspektionshelikoptere.

Henrik Muusfeldt

BOGANMELDELSE

Booth, K: Navies and foreign Policy. (Croom Helm London Crane, Russak, New York 1977, 294 sider).

»Hvorfor har vi brug for en flåde?« er et tilbagevendende spørgsmål, der af forfatteren tages som udgangspunkt for en grundig analyse, hvori han indledningsvis beskriver yderpunkterne for de opgaver, som flåden er blevet og kan blive anvendt til.

En flådes funktion er baseret på ideen om brug af havet, og dette er den grundlæggende betragtning i forholdet mellem flåde og udenrigspolitik. Funktionen udføres i den diplomatiske rolle (forhandling ud fra styrke, manipulation, prestige), den politimæssige rolle (Kystvagtansvar, styrkelse af nationen) og den militære rolle (afbalancering af magt, projektion af styrke). Denne funktionelle opdeling anvendes som disposition.

Bogen er delt i to afsnit, hvoraf første afsnit beskriver flåden som instrument og indflydelsesfaktor medens andet afsnit omhandler flådepolitik og permanente faktorer, der yder indflydelse på den.

I de tre første kapitler analyseres flådernes funktion, flådediplomati og -prestige, medens samspillet med udenrigspolitikken gennemgås i fjerde kapitel: *»I international politik, som i livet i almindelighed er samspillet mellem instrumentet og politiken, mellem mål og midler, kompliceret. Det simple billede af det funktionelle forhold mellem udenrigspolitikens formål og flåden som instrument er for klinisk, for ideelt. Foruden at tilvejebringe evnen til opfyldelsen af de mål, som er fastsat af en politisk myndighed, kan krigsskibe også øve stærk indflydelse på politik eller politiske aspekter. Gennem den måde de bruges på, eller ved deres blotte eksistens, kan krigsskibe påvirke de udenrigspolitiske mål eller visse staters rutine, de kan skabe eller modificere situationer og forventninger og dermed politik.«*

Ud fra denne tese gennemgås nogle typiske flåder og en række begivenheder, hvori de har været indblandet. Siden gennemgås flådernes duelighed, nationernes evne til at opretholde en teknologisk moderne flåde, og bogen afsluttes med det største kapitel, der omhandler flåderne i en international sammenhæng.

Den danske flåde omtales ikke direkte, men om Østersøudgangen siges bl.a.: *»Det er indlysende, at der er en*

særlig flådeinteresse i smalle stræder og invasionskyster. Betydningen af Gibraltar, Østersøudgangene (og flere) er klar for visse flåder. Flådeinteressen i at have fri adgang gennem sådanne farvande, eller i at prøve at spærre adgangen for andre, kan påvirke udenrigspolitikken på mange måder».

Her nævnes pres for at sikre rettigheder og koncessioner, søgen efter allierede og baser, forsøg på neutralisering af området og modification af international ret på en gunstig måde, samt - under alvorlige omstændigheder - erobring med væbnede styrker.

Det er et grundigt arbejde - med et 9 sider index og ialt 554 noter.

Den social-videnskabelige skole af skribenter om internationale forhold, som forfatteren tilhører, har imidlertid en tendens til at blive langtrukken i analysen og kortfattet i syntesen. At anvende den videnskabelige metode med måling, hypotese, teori og afprøvning direkte på et stort udsnit af menneskelig adfærd, både individuelt og kollektivt forekommer at være misforstået. Uanset forfatterens beherskelse af den moderne litteratur om emnet, lykkes det ham ikke at give nogen vejledning hverken for politikere, der skal beslutte, om de vil have en flåde, og hvornår den skal bruges, eller for diplomater og stabe, der skal rådgive dem, endsige for admiraler, som skal udføre en sådan politik. Bogen indeholder en række påstande i forfatterens søgen efter en tese. Dens kvalitet ligger i analysen, og man savner historikerens sandhedssøgende pragmatik.

P.W.-T.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i marts/april 1978

1. VERDENSKRIG.

Simpson, Colin: The Ship that Hunted Itself. London 1977. 208 s. ill.

2. VERDENSKRIG.

Hartcup, Guy: Code Name Mulberry. The Planning, Building and Operation of the Normandy Harbours. London 1977. 160 s. ill. index.

Sjøqvist, Viggo: Besættelsen 1940. De danske forudsætninger for 9. april. Kbh. 1978. 76 s. bibl.

Tute, Warren m.fl.: D-Day. London 1974. 256 s. ill. index.

PERSONALHISTORIE.

Meldgaard, Erik (red.): Torpedobådene af WILLEMOES klassen - og historien om de danske søhelte, der har givet navn til bådene. Frederikshavn 1978. 32 s. ill.

Weilbach, Johannes Philip: J.S.V. Weilbach - 1755-21. November-1955. Kbh. 1955. 36 s. ill.

POLITIK.

Nørretanders, Bjarne: Eurokommunismen. UDENRIGS-POLITISKE SKRIFTER, serie 13 nr. 3 1978. Kbh. 1978. 34 s. bibl.

Ranft, Bryan (ed.): Technical Change and British Naval Policy 1860-1939. London 1977. 178 s. index.

Winterbotham, F. W.: Operation Ultra. Kbh. 1976. 248 s. kort.

BJÆRGNINGSVÆSEN OG NAVIGATION.

Burleson, Clyde W.: The Jennifer Project. New Jersey 1977. 180 s. ill. index.

Ehrensward, Ulla: Sjøkortet gav kursen. Kungl. bibliotekets utställningskatalog nr. 79. Stockholm 1976. 22 s. ill. kort.

Russisk lærebog i navigation. Moskva 1967. 792 s. ill.

VÅBENTEKNISKE O.A. HÅNDBØGER M.M.

Jane's Ocean Technology 1978. London 1978. 820 s. ill. index.

ARKTISK LITTERATUR OG GRØNLAND.

Hansen, Thorkild: Sidste sommer i Angmagssalik. Kbh. 1978. 106 s. ill. kort.

Kornerups Grønland. Skizzer fra Grønland. Med indledning af Thorkild Hansen. 1978. 138 s. ill. bibl.

Luckow, U. & J. Fisker (red.): Arsukfjorden - Ivigtut-Grønnedal-Arsuk. Godthåb 1977. 152 s. ill. kort.

POAC 77. Fourth International Conference on Port and Ocean Engineering under Arctic Conditions. Vol. I + II. St. John, New Foundland 1978. 1158 s. ill. kort. index.

DIVERSE.

Geodætisk Institut 1928-1978. Kbh. 1978. 158 s. ill. kort. bibl.

Wedertz, Bill (ed.): Dictionary of Naval Abbreviations. DICNAVAB. 2. ed. Annapolis 1977. 352 s.

H.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Clyde W. Bursleson: The Jennifer Project.

Prentice-Hall, Inc., New Jersey 1977.

Bogen har undertitlen »Howard Hughes... the CIA... A Russian Submarine.... The Intelligence Coup of the Decade«.

Så er temaet straks slået an. Det er historien - eller i hvert fald noget af historien - om den sovjetiske u-båd af G-klassen, der i 1961 sank i Stillehavet på ca. 6000 m's dybde efter indenbords eksplosioner, og som - efter at være registreret af amerikanske måleinstrumenter - satte den store operation JENNIFER igang, hvis mål var at bjærge u-båden og dets besætning for nærmere studium.

Ulla Ehrenswärd: Sjökortet gav kursen. Stockholm 1976.

Publikationen er Kungl. Bibliotekets Utställningskatalog nr. 79 og indeholder på de første 14 sider en populær fremstilling af søkortets historie, internationalt og i Sverige.

Thorikild Hansen: Sidste sommer i Angmagssalik. Med tegninger af Sven Havsteen-Mikkelsen. Gyldendal. Kbh. 1978.

En poetisk-realistisk reportage om mennesker og skæbner i Østgrønlands største by i en brydningstid.

Uden at være kunstkender kan man let konstatere en forskellig opfattelse hos Kornerup (»Kornerups Grønland«) og Havsteen-Mikkelsen.

Bogen er udgivet af Københavns Bogtrykkerforening i anledning af dennes 75 års jubilæum.

Guy Hartcup: Code Name Mulberry. David & Charles. London 1977.

Det er historien om, hvordan de kunstige havne, der blev anvendt ved invasionen i 1944, blev udtænkt, konstru-

eret og - det mest spændende - blev bugseret over Kanalen og placeret på Normandiets kyst. Denne enorme, hidtil usete operation, var fuld af komplikationer: koordinations-problemer og måske allermost: vejret.

Bogen er holdt i et ikke-teknisk sprog, med mange diagrammer og billeder, så man følger projektet skridt for skridt, indtil de første køretøjer med forsyninger triller i land på kysten.

Kornerups Grønland, Skizzer fra Grønland. Med indledning af Thorkild Hansen. Kommissionen for videnskabelige undersøgelser i Grønland. Kbh. 1978.

Kommissionen for videnskabelige undersøgelser i Grønland har med udgivelsen af denne bog villet markere den betydelige indsats, som dansk forskning har gjort i Grønland siden Indenrigsministeriet den 11. januar 1878 nedsatte Kommissionen for Ledelsen af de Geologiske Undersøgelser i Grønland.

I en lang og interessant indledning fortæller forfatteren Thorkild Hansen om kunsteren og geologen, cand. polyt. Andreas Kornerup, der deltog i de første af Kommissionen udsendte ekspeditioner.

Kornerup efterlod sig ca. 300 akvareller, der ejes af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, og hvoraf op mod 40 er gengivet i bogen, med kommentarer fra Kornerups dagbog og fra breve til familien. Billederne er endvidere ledsaget af Kornerups egen billedtekst og oplysning om tidspunktet for deres tilblivelse.

Endelig slutter bogen af med en omtale af kommissionen og en liste over nuværende og tidligere formænd, næstformænd, medlemmer og sekretærer.

Bogen, der fremtræder i en ualmindelig fin udførelse, er modtaget som gave fra Kommissionen.

Ulrich Luckow & Jørgen Fisker (red.): Apsukfjorden. Nordiske Landes Forlag, Godthåb 1977.

De lange mørke vinteraftener i Grønland kan åbenbart også bruges til at skrive en bog, i dette tilfælde om Ivigtut, Grønnedal og Arsuq. Orlogskaptajn Luckow anfører sig på forsiden beskedent som redaktør sammen med Jørgen Fisker, men blader man videre til indholdsfortegnelsen ses, at Luckow står som forfatter til 10 af de 13 kapitler (der står nu Luckow ved 11 kapitler, idet »Planteliv« er skrevet af Inger Luckow).

Bogen er en perle for grønlandsfarere. Den beskriver de geologiske, historiske, arkæologiske, botaniske og zoologiske forhold i området, og har interessante kapitler om Ivigtut og Grønnedal. Det er jo uendelig lidt litteratur der findes om de militære installationer på Grønland.

Bogen fremtræder i smuk udførelse med mange fotografier og korttegninger.

Bryan Ranft (ed.): Technical Change and British Naval Policy 1860-1939. Hodder and Stoughton. London 1977.

Den industrielle revolution i 1800-tallet påvirkede nok så meget orlogsflåden. For England, der var afhængig af - men også forstod at benytte havet for at overleve som nation - var overgangen fra sejl til damp, fra træ til jern og fra kugler til granater vanskelig nok. Tilkomsten af undervandsbåde, luftfartøjer og den elektroniske udvikling øgede problemerne.

Forfatterne undersøger forbindelserne mellem den teknologiske ændring og flådepolitik og strategi.

Af kapitlerne kan nævnes:

Beskyttelsen af den engelske, søbårne handel,

og udviklingen i krigsplanlægning, 1860-1906.
Royal Navy og Whitehead-torpedoen.

Forbindelsen mellem Admiralty og privatindustrien m.h.t. udvikling af krigsskibe.

Engelsk u-bådspolitik 1918-1939.

Luftmagt og slagskibet i 1920'erne.

Efterretningstjeneste og beslutningsproces i entid med tekniske forandringer.

Bogen er velforsynet med indeks og noter.

Colin Simpson: The Ship that Hunted Itself. Weidenfeld and Nicolson. London 1976.

Ved 1. verdenskrigs udbrud lå den 18.000 ts store engelske liner CARMANIA i Liverpool, og den ligeledes 18.000 ts store tyske liner CAP TRAFALGAR i Buenos Aires. Hvert skibs kaptajn fik ordre til at ændre sit skib til enhjælpekrydser.

Forandringen var forhastet og langt fra grundig. På CAP TRAFALGAR anvendtes jernbane-sveller som brændstof, og flere af skibsorkesterets medlemmer anvendtes som fyrbødere. Begge skibe brugte sandsække i stedet for panser, og de var klar inden der var gået to uger. Begge skibe ville have været et let offer for en beslutsom fjende, så hvert skib besluttede at maskere sig. Ved et mærkeligt skæbnens træf, valgte hver kaptajn at maskere sit skib som den andens.

Ved et endnu mærkeligere skæbnens træf, mødtes de i det sydlige Atlanterhav med en bemærkelsesværdig kamp til følge.

Bogen er skrevet på baggrund af kaptajnernes person-

lige papirer, skibsjournaler, overlevendes oplysninger og nylig frigivne arkivalier fra England og Tyskland.

Torpedobådene af WILLEMOES-klassen - og historien om de danske søhelte, der har givet navn til bådene. Udg. af Frederikshavn Værft A. S. 1978.

En lille nydelig produktion med forord af Chefen for Søværnets Materielkommando, direktøren for Frederikshavn Værft og af Chefen for Torpedobådseskadren. De historiske tekster er skrevet af værkfører Chr. Sørensen og bogen er redigeret af Erik Meldgaard.

Warren Tute m.fl.: D-Day. Sidgwick & Jackson. London 1971.

Nu mere end 30 år efter invasionen er hemmelige planer, officielle dokumenter og rapporter blevet frigivet. Og det har givet de tre forfattere mulighed for at stykke historien sammen om D-dag. De har tillige benyttet sig af allierede og tyske chefers memoirer og dagbøger, såvel som udtalelser fra »manden på gaden«. Bogen er rigt illustreret.

Warren Tute var i Royal Navy 1932-1946 og sluttede som Lieutenant-Commander. Under krigen deltog han i landgangen i Nord-Afrika, Sicilien og Normandiet; han har siden ernæret sig som historiker og forfatter. De 2 øvrige forfattere, Terry Hughes og John Costello, er universitetsuddannede og beskæftiger sig med presse, radio og fjernsyn.

USA's FLÅDE

af orlogskaptajn P. B. Sørensen

Orlogskaptajn P. B. Sørensen gennemførte 1977/78 stabskursus på Sjøforsvarets Stabsskole. Under kurset udarbejdede han følgende hovedopgave:

Redegør for USAs omstrukturering af sin flåde. Vurder konsekvenserne af denne omstrukturering og hvilken indvirkning dette bør få for de øvrige NATO-landes marinere.

»Our responsibility for future readiness lies in part in the procurement actions started now, which will shape the character of the Navy in the years 1985-2000.«

*Admiral James L. Holloway III, US Navy
Chief of Naval Operations 20 July 1976*

OMSTRUKTURERINGS- OG USA's FLÅDE DET STRATEGISKE KONCEPT

Tiden før 1969

I 1960'erne var den amerikanske strategi samt de heraf følgende planer for anvendelsen af USAs militære styrker planlagt således at det var muligt på samme tid at lade sig involvere i en generel krig i Europa og Asien. Herudover skulle USA kunne deltage i en mindre konflikt et tredje sted. 1)

Nuværende koncept

Efter det egentlige brud mellem Sovjetunionen og Kina og påbegyndelsen af afrustningsforhandlinger ændredes konceptet i 1969. USA skulle herefter kunne deltage i én storkonflikt i Europa eller Asien og samtidig være i

1) Schlesinger, James R, *Annual Defense Department Report FY 1975*. Washington: US Government Printing Office 1974, s 85.

stand til at intervenere i en mindre konflikt. Det kan således også siges at USA i dag kun skal kunne deltage i $1\frac{1}{2}$ krig mod $2\frac{1}{2}$ før ændringen. Ændringen i strategien var direkte årsag til beskæringen af hærstyrkerne fra $16\frac{1}{3}$ division i 1964 til 13 divisioner i 1973. USAs flåde blev ikke reduceret direkte som følge af dette. Nedgangen i antal enheder skal ses på en anden baggrund, som det senere vil blive redegjort for.

Fastsættelse af militære styrkemål

Det strategiske koncept er bestemmende for fastsættelsen af de totale militære styrkemål. Til udarbejdelse af mere detaljerede krav og størrelser for hær-, flåde- og flyvestyrker samt andre særlige krav benyttes planlægning på basis af muligheder for konflikter i forskellige områder (*planning contingencies*). Siden ophøret af USAs engagement i Vietnam, har der i planlægningen været regnet med to hovedmuligheder: 2)

- et angreb på NATO af Warszawa-pagten dirigeret af Sovjetunionen i Europa.
- et angreb enten i Nordøstlige eller sydøstlige Asien med en stormagts militære styrker direkte involveret.

U.S. NAVY'S OPGAVER

Formål med opstilling af opgaver

Hovedopgaverne for en stormagts flåde varierer over tid, idet de opstilles i overensstemmelse med den nationale strategi. Herudover har de til formål at foretage en opdeling af de til rådighed værende styrker i deres opgaver samt for i fremtidige byggeprogrammer at være i stand til at foretage en prioritering, for at sikre optimal brug af de til rådighed værende ressourcer.

2) Ibid, s 86.

Udvikling siden Den anden Verdenskrig

Etablering og udnyttelse af søherredømme har været den traditionelle opgave som U.S. Navy i lighed med de vestlige stormagter har formuleret for sin flåde. Efter krigen, hvor slagskibet var blevet afløst af hangarskibet som et middel til at vinde og opretholde et søherredømme, var der ingen anden sømagt som kunne gøre USAs flåde rangen stridig på verdenshavene.

Under krigen i Stillehavet blev hangarskibets evne til at indsætte luftbårne våben mod land udviklet og udnyttet og blev anvendt som direkte støtte under amfibieangreb. Dette var dog kun den sekundære udnyttelse af luftstøtten, den vigtigste rolle var i kampen om at vinde søherredømmet, som det skete under f.eks. slaget ved Midway og Leyte. I den afsluttende fase af krigen havde den flådebårne luftstøtte spillet en stor rolle i bombningen af det japanske hovedland. Efter krigen fortsattes udviklingen, hvor en række støtteopgaver blev udviklet for det hangarskibsbaserede fly. Udover artilleribombardement og amfibieangreb, var der nu udviklet en tredje dimension til den opgave som senere blev benævnt projektion af sømagt over landområder.

Det var det hangarskibsbaserede fly, der af U.S. Navy blev anset for egnet til at overtage den nye opgave, der opstod som et militært krav - en platform til at bringe atomvåbnet frem. Den nye opgave - strategisk afskrækelse - blev i midten af 1960'erne overtaget af POLARIS-ubådene.

Nye definitioner på opgaver fra 1970

I perioden fra 1945 indtil 1970 benyttede samtlige Chiefs of Naval Operations (CNO) det samme ordvalg for U.S. Navy's overordnede opgave, som var at vinde søherredømmet og opretholde det. Denne måde at beskrive sin hovedopgave på var i løbet af sidste del af 1960'erne

blevet for enkel en måde at gøre det på. Dette skyldes især udvikling af våben samt den kendsgerning at USA i løbet af den sidste tiårsperiode havde fået en modstander på havene - den sovjetiske flåde, der gjorde opgaverne for komplekse til at kunne rummes i den hidtidig anvendte beskrivelse. Ved sin tiltrædelse som CNO i 1970 beskrev Admiral Zumwalt fire hovedopgaver for U.S. Navy. 3)

1. Strategisk afskrækkelse
(*Strategic Deterrence*).
2. Områdebestemt søherredømme
(*Sea Control*).
3. Projektion af sømagt over landområder
(*Projection of Power Ashore*).
4. Tilstedeværelse
(*Naval Presence*).

Definitionerne er siden blevet benyttet officielt af U.S. Navy. 4)

Overgang til benyttelsen af disse mere nuancerede betegnelser for opgaver tillod udvikling af planer for styrketal samt hvilke typer af skibe, der var behov for. Denne ændring, som admiral Zumwalt indledte, var af stor betydning for langtidsplanlægningen skulle det vise sig. Gennem en analyse og forståelse af hver enkelt opgave vil planlæggerne nemmere end hidtil være i stand til at foretage en prioritering mellem flere konkurrerende våbensystemer samt sikre en bedre fordeling af de til rådighed værende resourcer.

3) Polmar, Norman: *Comments on high-low*. US Naval Institute Proceedings, Feb 1977, s 76.

4) Turner, Stansfield. *Designing a modern navy*. Workshop discussion. II SS Adelphi Paper no 123, Spring 1976, s 25.

OMSTRUKTURERINGEN AF USA's FLÅDE EFTER 1970

Flådesammensætning og opgaver

Det er vanskeligt at vurdere resultater af en omstruktureringsproces i en flåde på U.S. Navy's størrelse efter en kort periode, idet de planer som bringes til udførelse i form af skibbygningsprogrammer først vil være afsluttet 8 til 10 år senere. Flere af de skibsklasser f.eks. NIMITZ, SPRUANCE og LOS ANGELES-kl. var allerede besluttet inden 1970 og leveres i sidste halvdel af 1970'erne. Dette skyldes den lange projekteringsperiode og byggetid for de teknologisk mere avancerede enheder, som de nævnte klasser omfatter. Hvis dette forhold kombineres med den relativt store levealder for flådeenheder - 20-30 år - ses det umiddelbart at det vil tage en længere årrække inden strukturelle ændringer vil få nogen egentlig indvirkning på sammensætning af skibstyper i en flåde. Ved sin tiltræden i 1970 iværksatte admiral Zumwalt et program han benævnte projekt 60. Dette var stort set en plan om strukturering af flåden i henhold til de formulerede opgaver. 5) Specielt var det hensigten gennem bygning af relativt billige skibstyper, at søge at hæve antallet af enheder i den generelle flåde (general purpose force). 6) Denne plan udelukkede ikke de større og avancerede typer, fordelingen af midlerne skulle blot kontrolleres. Denne blanding af dyre og billige enheder blev populært benævnt »high-low«. I det følgende vil der blive redegjort for det foreløbige resultat af omstruktureringen og den indflydelse andre faktorer har fået på dette.

5) Zumwalt Jr, Elmo R: On Watch, New York 1976, s 74-77.

6) US Navy opdeles generelt i to styrker:

- (1) Strategic deterrence force
- (2) General Purpose Force

Hovedlinier for omstrukturering

Af de fire hovedopgaver indgår de 3 af dem i de egentlige planer for nybygningsprogrammer. Den fjerde opgave - tilstedeværelse af flådeenheder - indvirker ikke i konstruktion af nogen skibstyper, idet de til rådighed værende skibe benyttes til dette i den givne situation. Generelt blev der lagt 2 hovedlinier ind i omstruktureringen. Det første var en drastisk nedskæring af enheder på kort sigt for at skaffe flere midler til bygning af de nye enheder. Nedskæringen gik ud over de enheder som var bygget under og lige efter den anden verdenskrig. Den anden hovedlinie var en igangsættelse af en langsigtet plan for bygning af nye skibe og anskaffelse af nye våbensystemer. Denne plan inkluderede det nævnte »high-low«-koncept, som skulle sikre at styrketallet igen skulle vokse efter udrangeringen af de ældre enheder. 7)

Skibstyper og opgaver

Hvis vi ser på de forskellige skibstyper som findes i U.S. Navy er det vanskeligt umiddelbart at udskille hvilke typer har hvilke opgaver. Der er visse undtagelser. De ballistiske missilubåde har kun opgaver som ligger inden for strategisk afskrækkelse, medens ambifieskibene er beregnet til projektion af sømagt. De andre skibstyper er derimod straks sværere at placere entydigt inden for en af de to opgaver områdebestemt søherredømme og projektion af sømagt. De typer af skibe som findes i dag kan benyttes i forbindelse med udførelsen af begge opgaver.

Den strategiske ubådsstyrke (Strategic deterrent force)

Udviklingen af den strategiske ubådsstyrke

Efter leveringen af verdens første atomubåd NAUTILUS, blev der hurtigt efter påbegyndt planlægning af en

7) Schlesinger, James R. Annual Defense Department Report FY 1976, s III-71.

missilbærende ubåd med atomfremdrivning. Den første klasse - GEORGE WASHINGTON-klasse blev leveret fra 1959 med POLARIS-missilet som våben. Herefter fik styrken en høj prioritet og havde ikke i sammenligning med andre dele af flåden større økonomiske begrænsninger. I 1960'erne udvikledes nye klasser - først EATHEN ALLEN og siden LAFAYETTE-kl - således at styrken blev helt udbygget med disse 3 klasser og totalt 41 enheder (planche VIII). Byggeraten for enhederne var stor, således at styrken var udbygget i 1967. Efter SALT I er antallet fikseret til 41 med ialt 656 missiler af typerne POLARIS A3 og POSEIDON C3. De 31 enheder af LAFAYETTE-kl er udstyret med det sidstnævnte missil. 8)

Konstruktionen af afløseren for de to ældste klasser blev påbegyndt i 1976. Denne klasse hedder OHIO-kl og er en betydelig større klasse (deplacement neddykket 18000 tons) og skal forsynes med 24 missiler hver af en ny type



SSBN 630 JOHN C. CALHOUN af LAFAYETTE-klasse.

8) *Military Balance 1977-78*. International Institute for Strategic Studies, London 1977, s 4-5.

som hedder TRIDENT C4, med en rækning på ca 4000 sømil. Der er indtil nu bestilt 10 enheder af denne klasse.

Udskiftning af POLARIS-enheder

Den store byggerate for de 3 nuværende klasser har iøvrigt forårsaget at USA står over for et alvorligt udskiftningsproblem, idet de kræver en afløsning i 1980'erne og i hvert fald inden 1990. Dette afhænger af hvorvidt der udskiftes efter 20 eller 25 års forløb. Uanset dette vil der dog under alle omstændigheder blive et betragteligt underskud i antallet af missilaffyringsramper, hvilket i realiteten vil betyde et underskud numerisk i slutningen af dette årti eller i begyndelsen af 1990'erne.

Den strategiske ubådsstyrkes betydning

Styrken har en stor betydning for forsvaret af vesten og det er på baggrund af denne styrke at USAs og de allieredes konventionelle styrker opnår en egentlig troværdighed. Der er i dag nærlig ligevægt mellem Sovjetunionens og USAs strategiske våben. Uanset udgifter er det vitalt for USA at opretholde ligevægten uanset udgifterne. 9) Indirekte kan dette selvsagt få indflydelse på midler til brug for de konventionelle styrker.

Konklusion

På grund af den særlige betydning for USA og det vestlige forsvar som den strategiske styrke indtager, har den ikke været påvirket af nogen omstrukturingsproces. Som følge af de store beløb som opretholdelsen af strategiske atomubåde kræver, vil de indirekte øve indflydelse på U.S. Navy's strukturering iøvrigt.

9) Rumsfeld, Donald H. *Annual DoD Report FY 1978*, s. 59.

Som følge af den særstilling styrken indtager, vil den ikke blive behandlet yderligere i opgaven.

De generelle flådestyrker. (General Purpose Forces)

De generelle flådestyrker omfatter den resterende del af U.S. Navy's skibe og benyttes til udførelse af de resterende 3 opgaver; heraf er det som nævnt kun de 2 krigsopgaver som øver indflydelse på omstruktureringsprocessen. 10) Det der i virkeligheden har skabt den store debat i USA er afvejningen af enheder til etablering af områdebestemt søherredømme og enheder til projektion af sømagt over landområder.

Hele problemstillingen bliver mere komplekst som følge af vanskelighed med at afgøre hvilke enheder der er i stand til at udføre de forskellige opgaver bedst.

En flåde som er struktureret udelukkende til at etablere områdebestemt søherredømme vil ikke kunne udføre angreb direkte rettet mod sovjetisk landområde. Den ville først og fremmest opbygge en antiubådsstyrke til indsættelse mod den sovjetiske ubådsflåde; herudover ville den anskaffe enheder til at beskytte antiubådsstyrken. Denne styrke ville dog ikke bevirke anskaffelse af en række af de store komplicerede enheder som hangarskibe, krydsere og amfibieskibe. Herved kunne der anskaffes et større antal enheder med henblik på at kunne etablere søherredømme i større havområder.

En flåde struktureret udelukkende til projektion af sømagt over fjendtligt område ville derimod nødvendigvis gøre anskaffelse af primært hangarskibe og en række store støtteenheder som atomfremdrevne krydsere og jagere. Da de enkelte enheder vil blive dyre i anskaffelsespris ville det totale antal af skibe i en sådan flåde blive begrænset.

10) Se side 296 vedr. Opgaver og omstrukturering.

Det store problem igennem det sidste tiår har for U.S. Navy været afvejningen af styrker til de to opgaver. Det er blevet hævdet at de krav som er blevet stillet til projektionsopgaven har været for store, hvilket er gået ud over mulighederne for at kunne etablere områdebestemt søherredømme. 11) Det er dog vigtigt at bemærke, at U.S. Navy's primære opgave er erhvervelsen af det områdebestemt søherredømme og ikke projektion af sømagt. 12)

I sin rapport til kongressen for FY 1978 udtalte den daværende forsvarsminister Donald H Rumsfeld, at de to og et halvt år hvor præsident Ford havde siddet i sit embede havde man bl.a. arbejdet på at genopbygge flådens evne til at udøve søherredømme på 2 have. 13)

Fra typeorganisation til integreret organisation

Opstillingen af hovedopgaverne for U.S. Navy fik også følger for kommandostrukturen. I 1974 blev typeorganisationsopdelingen fra krydser/jagerstyrkerne, amfibiestyrkerne, hjælpeskibsstyrkerne og resterne af minestyrken ændret og samtlige overfladeskibe blev underlagt et integreret kommandosystem på øst- og vestkyst af USA. 14) Dette skete med henblik på en integrering primært med henblik på fokusering på de udkrystalliserede opgaver.

11) Congressional Budget Office: *Planning US General Purpose Forces: The Navy*. Washington DC 1976, s 20.

12) Udtalelse af CNO Admiral Holloway III, US Navy til »House Committee on Armed Services« angående budget for FY 1978 for US Navy, 1977: »Sea control is the fundamental function of the US Navy and connotes control of designated air, surface and subsurface areas.«

13) Rumsfeld, *Annual DoD Report FY 1978*, s 2.

14) Opdelt i Surface Fleet Atlantic (NAVSURFLANT) og Surface Fleet Pacific (NAVSURF PAC), hver med en Vice Admiral som chef.

Sammensætningen af U.S. Navy's generelle flådestyrke

Med henblik på en gennemgang af U.S. Navy's generelle flådestyrke og de strukturelle ændringer som har fundet sted, vil det være hensigtsmæssigt at foretage en opdeling i en række hovedgrupper:

- | | |
|------------------------------------|---|
| (1) Hangarskibe | <i>(multi purpose carriers)</i> |
| (2) Overfladekampskibe | <i>(surface combatants)</i> |
| (3) Amfibieskibe | <i>(amphibious ships)</i> |
| (4) Generelle ubådsstyrke | <i>(attack submarines)</i> |
| (5) Hjælpeskibe | <i>(mobile logistic support ships)</i> |
| (6) Mine- og minebekæmpelsesstyrke | <i>(mine- and minecountermeasure force)</i> |
| (7) Antiubådsky | <i>(patrol aircrafts)</i> |

Hangarskibene

Netop denne skibstype er blevet den mest omdiskuterede skibstype i U.S. Navy i de senere år. Siden den anden verdenskrig er hangarskibet vokset i størrelse og kompleksitet og har derved forbrugt en stadig større og større del af det til rådighed værende budget. 15)

Hangarskibsstyrken består af 13 enheder, idet de to HANCOCK-kl blev endelig udrangeret i 1976. I 1964 bestod flåden af 24 aktive hangarskibe.

Konvertering af hangarskibsstyrken

Hangarskibene var før 1975 opdelt på to kategorier afhængig af hvilken primær opgave den havde, nemlig:

- angrebshangarskibe - *attack carriers (CVA)*
- antiubådshangarskibe - *antisubmarine carriers (CVS)*

En analyse viste at en opdeling i opgaver ikke var hensigtsmæssig, hvorfor Chief of Naval Operations Admiral Holloway III iværksatte en konvertering af

15) Den nyeste klasse af atomdrevne hangarskibe NIMITZ-kl koster således 2,2 miard \$ (1977-priser).

samtlige enheder til at kunne udføre flere opgaver samtidigt (*multi-purpose carriers (CV/CVN)*). De 9 ældre enheder af klasserne FORRESTAL, KITTY HAWK og ENTERPRISE blev konverteret i perioden 1976-77. NIMITZ er ved at afslutte sin konvertering medens de to resterende af klassen EISENHOWER og VINSON vil blive leveret som CVN. Ombygningen består hovedsagelig af ændringer, således at skibene er i stand til samtidig at operere jagerfly og antiubådsfly samt helikoptere.



CVN 68 NIMITZ

Hangarskibsstyrkens størrelse

I FY 1976-planen for de militære styrker foreslog daværende forsvarsminister Schlesinger en minimum hangarskibsstyrke på 12 enheder og et ekstra til uddannelsesformål. 16) Efter planerne skal ROOSEVELT eller CORAL SEA (MIDWAY-kl) udgå ved

16) Schlesinger, *Annual DoD Report FY 1976*, s III-79.

færdiggørelsen af den anden NIMITZ-kl (EISEN-HOWER), formentlig ved udgangen af 1977. 17) Den foreløbig sidste af den nye klasse af superhangarskibe - VINSON - vil efter planerne blive leveret i 1981. Herefter vil hele MIDWAY-kl blive udrangeret.

I 1976 besluttede kongressen at påbegynde projektering af en fjerde enhed af NIMITZ-kl og der blev afsat midler til dette (*long lead funds*). I løbet af året foreslog præsident Fords administration imidlertid at udsætte dette. Ved præsident Carters tiltræden støttede han forslaget og i marts 1977 fik udsættelse af 4. NIMITZ-kl kongressens tilslutning.

Begyndende tvivl om superhangarskibet

En studie udført af National Security Council nåede til en konklusion, at NIMITZ-kl var for kostbar og at man i stedet burde bygge mindre og hermed flere hangarskibe. En anden studie udført af Congressional Budget Office dec. 1976 drog hangarskibets berettigelse i forbindelse med områdebestemt søherredømme stærkere i tvivl. 18)

Forlængelsesprogram for hangarskibene

Fra midten af 1980'erne vil FORRESTAL-kl første enhed være 30 år gammel og en udskiftning ville normalt være aktuelt. I præsident Fords sidste embedsperiode blev det af forsvarsministeren Donald H Rumsfeld foreslået at gennemføre et forlængelsesprogram for hangarskibsstyrken. Gennem et eftersyn først af FORRESTAL-kl og senere de efterfølgende klasser skulle det være muligt at forlænge levetiden med 10-15 år. Længden af eftersynsperioden blev beregnet til ca. 2 år begyndende fra 1980. En oversigt over det planlagte eftersynsprogram fremgår af planche II.

17) Dette afhænger af hvilken af enhederne er i dårligst stand.

18) Congressional Budget Office, *Planning US General Purpose Forces: The Navy*, Washington, Dec 1976, s 71.

Hangarskibenes flystyrker

Det er ialt deployeret ca. 1100 fly til forskellige formål om bord i de til rådighed værende hangarskibe. De opgaver som flystyrkerne skal udføre kan kort nævnes:

- a. Luftforsvaret (fleet air defense).
- b. Antiubådsoperationer (*antisubmarine warfare ASW.*)
- c. Antiskibsoperationer (*antiship strikes*).
- d. Nærluftstøtte (*close air support*).
- e. Operationer mod landmål (*interdiction operations*).

Flystyrken på hvert af hangarskibene er normalt sammensat af 10 eskadriller som omfatter 80-85 fly og helikoptere i ældre klasser og 95-100 i nye klasser.

Ved den indledende afprøvning af det nye koncept (multipurpose) blev procedurer for ændringer af opgaveorientering afprøvet med godt resultat. 19) En større fleksibilitet kunne således opnås ved overflytning af visse typer af fly fra land eller fra andre hangarskibe, med det formål at gøre en styrke særlig egnet til en speciel opgave (f.eks. ASW).

Udvikling af en ny hangarskibstype

Samtidig med kongressens udsættelse af den 4. NIMITZ-kl. 20) blev der afsat midler (40 mio \$ for at finde frem til en af tre løsninger inden FY 1979:

- NIMITZ-kl - stort atomfremdrevet hangarskib
- konventionelt middelstort hangarskib (CVV)
- skib til brug for V/STOL-fly.

19) Rumsfeld, *Annual DoD Report FY 1978*, s. 220.

20) Se side 303 vedrørende udskydelse af 4. NIMITZ-kl.

I perioden 1970-75 har der været foretaget adskillige studier med henblik på at få fastlagt en størrelse for et nyt hangarskib. Interessen samler sig især om et hangarskib på ca 40000 tons. Skibet skal dels udføre operationer med CTOL- og STOL-fly. 21) Det påregnes at de mest avancerede fly stadigvæk skal betjenes med katapulter (CTOL), medens de mere enkle fly skal kunne starte fra dæk ved egen kraft (STOL).

Problemet med beslutning af et nyt hangarskibsprojekt bunder i virkeligheden i manglen på V/STOL- og STOL-fly. 22)

Det er svært at beslutte sig, når det rent teknisk ikke er muligt at fastslå de flyegenskaber som platformen skal kunne dække.

Det er formentlig det, der har forårsaget at præsident Carters administration i sit budgetforslag for FY 1979 har foreslået udskydelse af midler til hangarskibe indtil videre, hvilket indikerer at undersøgelser ikke er afsluttet.



DD 963 SPRUANCE.

(Foto: Søværnets Fjernlendingkursus)

21) CTOL - Conventional take off and landing.

STOL - Short take off and landing.

V/STOL - Vertical short Take off and landing.

22) Der findes af operative vestlige i dag kun HARRIER.

Konklusion

Konverteringen af angrebshangarskibene har forårsaget at evnen til projektion af sømagt over landområde er noget svækket i forhold til tidligere. Der er dog opnået en større fleksibilitet i udførelse af flere opgaver. Specielt må den nye hangarskibstype (multi-purpose) vurderes at være bedre egnet til at udføre områdebestemt søherredømme. De fly som benyttes i nuværende enheder er bortset fra helikoptere alle CTOL-fly. I realiteten er nye hangarskibsprojekter standset, indtil undersøgelser har vist denne skibstypes fremtidige berettigelse. Det må konkluderes, at USA er indstillet på i de kommende 20-30 år at fortsætte med sit hangarskibskoncept, men at det gennem sine analyser og undersøgelser overvejer at slå ind på nye veje for operationer med fly i flådeopgaver.

Overfladekampskibene (Surface Combatants)

Skibstyper

Udover hangarskibe består U.S. Navy's overfladekampskibe af følgende skibstyper: 23)

- | | |
|---------------------|---------------------------------|
| Krydsere | - (<i>Cruisers</i>) |
| Jagere | - (<i>Destroyers</i>) |
| Fregatter | - (<i>Frigates</i>) |
| Patruljekampenheder | - (<i>Patrol combatants</i>). |

De nævnte skibstyper varierer i størrelse fra ca. 17500 tons i deplacement for de største krydsere og til 200 tons for patruljekampenhederne af PEGASUS-kl (plancher III-VI).

Opgaver

Anvendelsen af overfladekampskibene i den anden verdenskrig var primært i en defensiv rolle, idet de blev

23) Schlesinger, *Annual DoD Report FY 1976*, s III-83.

placeret som dækning for vigtige og kostbare enheder (high-value units).

I denne egenskab blev de defensive enheder for hangarskibet, som var eneste offensive enhed. Dette koncept anvendes stadigvæk. Den eneste trussel var den, den sovjetiske ubådsflåde repræsenterede og derfor blev alle enheder bygget primært til antiubådskrigsførelse og med mindre kapacitet til at bekæmpe en overflade- og lufttrussel. Med den stigende lufttrussel blev det i 1960'erne besluttet at udstyre 1/3 af samtlige krydsere, jagere og til dels fregatter med luftforsvarssystemer. I 1970'erne blev det dog erkendt at det var nødvendig at udstyre alle de nævnte enheder med en eller anden form for luftforsvar. 24)

Redesignering af overfladekampskibe (Planche VII)

Fra juli 1975 blev iværksat en redesignering af overfladekampskibe i U.S. Navy med det formål at bringe de amerikanske betegnelser for skibstyper i overensstemmelse med de som anvendes i andre flåder. 25) Dette bevirkede at de fleste af de fregatter som blev bygget i den sidste halvdel af 1960'erne og første halvdel af 1970'erne, heraf en del atomfremdrevne, blev omklassificeret som krydsere. En enkelt klasse af mindre fregatter (COONZ-kl) fik typebetegnelse missiljager (DDG). Af de oprindelige klasser af jagere med og uden missilbevæbning blev typebetegnelser beholdt. Eskorteskibe (DEG/DE) og de nye patruljeenheder (PF) fik typebetegnelse som missilfregatter (FFG) eller fregatter (FF) afhængig af bevæbningen. Patruljekampenheder (patrol combatants) blev tidligere benævnt kanonbåde (*patrol gunboats*).

24) Ibid s III-81.

25) Ibid s III-83.

Forbedring af offensive egenskaber

Nuværende strukturering af krydsere, jagere og fregatter tilsigter fortsat en stor evne til ubådsbekæmpelse. Herudover satses der i disse år på en væsentlig forbedring af enhedernes operative egenskaber i luftforsvarsmæssig henseende samt større våbeneffekt mod overfladeskibe.

Luftforsvarssystemer

Der udvikles systemer til skibene på forskellige niveauer. Det mest avancerede system AEGIS (*Advanced surface to air missile system*) placeres kun i nye krydsere samt i den nye jager DDG-17. Systemet er udviklet som forsvar mod missiler samt avancerede fly på større afstande. 26) Til mellemafstande anvendes et missil benævnt SM-1 (*Standard missile*) og det planlægges bl.a. til PERRY-kl (FFG-7).

PHALANX er et artillerisystem mod missiler og er planlagt indkøbt til 192 af U.S. Navy's skibe. Systemet består af 20 mm kanoner med hurtig skudtakt mod missiler på nær hold. 27)

Antiskibsmissiler

U.S. Navy havde ikke noget egnet antiskibsmissil til rådighed før 1976, idet udviklingen på dette område blev standset i sin vorden i 1959 ved REGULUS-programmets ophør. Med afslutning af HARPOON-missilets udvikling er det sket en væsentlig forbedring, som giver mulighed for at gøre et stort antal skibe mere slagkraftige end tidligere.

26) AEGIS er et integreret våben- og kontrolsystem til brug i den nye klasse af *strike cruiser* (CSGN) og DDG-17.

Som missil anvendes Standard Missile mk 2 (SM-2).

27) Prototype af PHALANX er installeret på USS BIGELOW (DD 912) for teknisk og operativ evaluering. Rapport for produktion skal iværksættes indgik ved udgangen af 1977. Se Annual DoD Report FY 1978, s 112.

HARPOON har en rækkevidde på ca. 60 sømil medens et nyt antiskibsmissil - TOMAHAWK - vil få en rækkevidde på 300 sømil når det er færdigudviklet. Det sidstnævnte missil påtænkes placeret i de nye krydsere og i ubåde. Begge missiler er »cruise-missiles«.

Antiubådssystemer

For at give overfladekampskibene muligheder for at bekæmpe de moderne sovjetiske ubåde, er der iværksat et moderniseringsprogram for sonarsystemer, der hovedsageligt går ud på forbedring af SQS-26 systemet, således at følsomhed øges og forbedrede muligheder for passiv detektion og klassifikation af ubåde opnås. Nye sonartransducere til slæbning efter skibet planlægges. Helikoptere vil blive anbragt i alle nye enheder af SPRUANCE-, PERRY- og CSGN (*strike cruiser*)-kl med henblik på våbenaflevering i overensstemmelse med forøgede detektionsafstande.

Talmæssig udbygning af overfladeskibene

Ved udgangen af 1977 bestod U.S. Navy inklusive aktive enheder af reservestyrken - Naval Reserve Fleet (NRF) - af ialt 199 kampenheder (Planche I):

Krydsere	- 27
Missiljagere	- 39
Jagere	- 61
Missilfregatter	- 7
Fregatter	- 58
Patruljekampenheder	- 7

I perioden 1972-77 har kongressen bevilget et større antal enheder, for at bringe tallet op. Der er således bestilt følgende enheder, som endnu ikke er leveret:

Krydsere	- 3 (CGN VIRGINIA-kl)
Jagere	- 25 (DD SPRUANCE-kl)
Missilfregatter	- 18 (FFG PERRY-kl)
Patruljekampenh.	- 6 (PHM PEGASUS-kl)

Når de nævnte enheder er leveret i begyndelsen af 1980'erne vil tallet på overfladekampskibe være på ca. 250 enheder.

Hovedparten af enhederne er nye. Gennemsnitsalderen er således under 15 år. 28)



PMH 1 - PEGASUS

(Foto: Boeing Aerospace (omp.)

Atomfremdrivning af hovedkampskibe

I forbindelse med den talmæssige opbygning af overfladekampskibsstyrken er der et punkt som binder handlemæssigt i udbygningen. Det drejer sig om en lov vedtaget af kongressen, som hedder »*TITLE VIII of the Defense Appropriation Authorization Act of 1975*«. Ifølge den kræves det, at fremdrivningssystemet for en række skibe

28) Ved udgangen af 1977 er der fortsat 31 jagere (FRAM I GEARING-kl) i tjeneste. Ibid, s 195.

skal være atomdrift, såfremt de skal operere i hangarskibsstyrker. 29) I fremtiden vil det være et krav for krydsere og en del jagere. Såfremt enheder skal operere i selvstændige kampopgaver (dvs. uden hangarskibe), hvor fart og aktionsradius er af vigtighed, gælder det samme. Den eneste mulighed for ændring af denne lov er gennem USAs præsidents anbefaling til kongressen om afvigelse fra dette punkt. 30) Indtil nu er kun den nye krydser (CSGN Strike Cruiser) foreslået atomfremdrevet, medens den nye missiljager (DDG 47) egentlig ifølge loven burde være atomfremdrevet. Begrænsningen økonomisk sætter dog grænser for, hvor meget det er muligt at udbygge U.S. Navy med skibe med denne kostbare fremdrivningstype.

Princippet om udholdenhed

Ved bygning af amerikanske flådeenheder følges et generelt krav om udholdenhed, som er nedfældet i et direktiv som er gældende for udbygning af samtlige af USAs militære styrker den såkaldte »*Title 10 of the United States Code*«. 31) Dette generelle krav, som loven om atomfremdrivning også må ses på baggrund af, har altid bevirket at der ved konstruktion af krigsskibe har måttet tages hensyn til at opholde sig i længere perioder i operationsområder.

I omstruktureringen af sin overfladekampskibsstyrke er der væsentlige punkter som er styrende i denne proces. Da præsident Carter overtog embedet i 1977, blev det af den nye forsvarsminister H. Brown fastslået at de generelle linier fra Fords periode ville blive fortsat.

29) Sec. 802 (2) Department of Defense Appropriation Authorization Act, 1975. Godkendt af kongressen 5 Aug. 1974.

30) Ibid Sec 801.

31) Title 10, United States Code, Chapter 307, Section 3062; Chapter 503 Section 5012, Chapter 807 section 8061.

Uanset at byggeprogrammet ved fremsættelse af den nye 5 års plan til kongressen i januar 1978 er udskudt, indtil analyser om brug af forskellige skibstyper er færdig, vil følgende retningslinier fortsat være gældende:

- udbygning af antallet af enheder
- udbedring af de offensive egenskaber
- forbedring af antiubådskapacitet
- forbedret luftforsvar.

Siden 1970 har de ovennævnte retningslinier været fulgt. På dette tidspunkt bestod overfladekampskibene af 298 enheder.

Ved udgangen af 1976 nåedes det laveste tal på 196 og tallet er nu langsomt stigende med 199 i 1977 og 231 i 1980. (Planche I) Først i midten af 1980'erne vil der være mulighed for at nå tallet fra 1970 såfremt bygningsprogrammet intensiveres.

Amfibieskibene

Sammensætning

De skibstyper, som indgår i denne styrke, kan opdeles i flere individuelle typer, for tiden 8 forskellige, hver med sin opgave under en landgangsoperation. Amfibieskibene varierer i størrelse fra 10000 tons til 39000 tons i displacement.

I 1970 bestod styrken af 97 aktive enheder og nåede laveste tal i 1976 på 62 skibe. (Planche I).

I 1960'erne og indtil begyndelsen af 1970'erne var styrkens løftekapacitet sat til 2 marineinfanteridivisioner (MAF).

Som følge af udrangeringen af enheder fra anden verdenskrig er løftekapaciteten i dag kun lidt over 1 MAF, men der udbygges til $1\frac{1}{3}$ MAF.

Strukturering, med vægt på flystøtte

Ved bygning af nye amfibieskibe er der lagt stor vægt på skibe som er forsynet med flydæk til operationer med helikoptere og V/STOL fly. Den første klasse, IWO JIMA-kl, specielt beregnet til helikoptere blev leveret fra 1961 til 1970. Imidlertid var det operativt ønskeligt at



LHA 1 - TARAWA.

kunne landsætte tropper ved helikoptere samtidig med landsætning fra landgangsfartøjer. Dette har ført til udviklingen af TARAWA-kl, som er udformet som et hangarskib på størrelse med ESSEX-kl. (39.300 tons) med flyvedæk for helikoptere og V/STOL-fly og et dæk for landgangsbåde. Herudover kan svært materiale som kampvogne, artilleri og køretøjer opbevares om bord. Skibet er i stand til at underbringe 1900 marineinfanterister udover besætningen på 900 mand.

Oprindeligt var der planlagt 9 enheder i 1969, men som følge af fordyrelser er 4 enheder annulleret. De 2 første

enheder er operationsklare og de 3 resterende vil være leveret i 1980. I 5-års planen forelagt i 1977 er angivet udskiftning af THOMASTON-kl (LSD), en type beregnet til transport af landgangsfartøjer, med påbegyndelsen af en LX i 1979. 32)

Ændringer i konceptet for amfibieangreb

Hvor amfibiestyrker før blev støttet af artilleribombardement før landgang, er der i de senere år blevet lagt større og større vægt på flystøtte. Denne støtte kan i visse tilfælde fås fra hangarskibsstyrker, men amfibiestyrker er i dag udstyret med jagersly til nærstøtte (HARRIER). Således medbringer 1 division normalt 2 eskadriller fly. Den længe ønskede forlægningsfart på 20 knob for amfibieskibene er nået. Tilbage er problemet med at få forkortet den tid det tager at bringe styrker i land, herunder specielt hastigheden på landgangsfartøjer.

Konklusion

Det vurderes at amfibiestyrken, der med en gennemsnitsalder på 10 år er den mest moderne del af U.S. Navy, gennem sin omstrukturering til skibe med større luftlandekapacitet, fortsat er i stand til at løse sin primære opgave, landsætning på fjendtligt landområde. Den samlede løftekapacitet vurderes dog at være for lidt til opgaver i 2 oceaner.

Den generelle ubådsstyrke (Attack Submarines)

Strukturering

Den generelle ubådsstyrke består af atomfremdrevne og konventionelt fremdrevne både. For de førstnævnte ubådes vedkommende har antallet været jævnt stigende siden 1970 (Planche I), medens konventionelle både er reduceret fra 72 aktive enheder i 1969 til 8 i 1977.

32) Rumsfeld, Annual DoD Report FY 1978, s. 190. LX angiver at typeudvalg ikke er foretaget.

Udviklingen er således stoppet for denne type ubåde, idet den sidst udviklede klasse på 3 enheder, BARBEL-kl, blev leveret i 1959 samtidig med den atomfremdrevne SKIPJACK-kl.

Udviklingen af de atomfremdrevne angrebsudbåde (SSN) er påbegyndt med udgangspunkt i 5 principielle koncepter som blev udviklet i 1950'erne (Planche VIII). Udviklingen koncentreredes om fremdrivningsprincippet og det bemærkelsesværdige ved U.S. Navy's ubådsbyggeprogram er, at der siden 1959 kun er udviklet 4 egentlige klasser af atomubåde.

Den sidst udviklede LOS ANGELES-kl (688-kl) skal ifølge de sidste planer fortsættes indtil midten av 1980'erne, inden en videreudvikling skal påbegyndes. 33)

Bevæbning

Angrebsubådens primære rolle er antiubådskrigsførelse og de våben som er blevet udviklet til dette er missiler (SUBROC) og torpedoer.

Den amerikanske anvendelse af ubåde har primært været i barriereoperationer mod ubåde under passage. I de sidste år er det blevet forsøgt at indpasse ubåden i overfladestyrker som en del af forsvaret af vigtige enheder mod ubådsangreb. Udover antiubådsopgaver skal ubådene nu i højere grad benyttes til bekæmpelse af overfladeenheder med torpedoer og antiskibsmissiler (HARPOON). Der udvikles for tiden en ubådsversion af TOMAHAWK til større afstande.

Angrebsubådene kan sekundært anvendes til minelægningsopgaver.

Angrebsubådene har ikke i det sidste tiår været inde i en egentlige omstruktureringsproces, men har snarere

33) Ibid, s 182.

fulgt en udvikling påbegyndt i slutningen af 1960'erne som har resulteret i stadig øgning af atomdrevne enheder og standsning i udvikling af konventionelle enheder. En følge af øvrige bestræbelser på at opnå besparelser har dog bevirket at LOS ANGELES-kl fortsættes, i stedet for at søge udvikling af en ny klasse ubåde i 1981.

Hjæbeskibe

Hjælpeskibene bestod i 1970 af 194 aktive skibe og nåede i 1976 laveste tal på 116. (Planche I). Hjælpeskibene deles op i 3 generelle kategorier:

- Forsyningsskibe (*Underway Replenishment Ships*)
- Støtteskibe (*Fleet Support Ships*)
- Transportskibe (*Military Sealift*)

Forsyningsskibene udgør den vigtigste del for udførelsen af hangarskibs- og overfladestyrkers opgaver. De bringer forsyninger frem i nærheden af operationsområderne i form af brændstof, ammunition, proviant og reservedele.

Forsyningsskibene skal under konfliktsituationer være i stand til at forsyne overfladestyrker globalt 4 til 5 steder. Dette er i dag ikke muligt som følge af udrangeringen af ældre enheder. De fremskudte depoter samt benyttelse af Military Sealift enheder er nødvendige for at klare fredstidsdeployeringerne af U.S. Navy. 34)

Støtteskibe benyttes i fremskudte midlertidige baser til bjærgning, slæbnings- samt reparationsopgaver for de fremskudte flådestyrker.

Transportskibe benyttes udelukkende til transport af militært udstyr og forsyninger fra havn med undtagelse af brændstof som leveres til andre tankskibe (UNREP-

34) Der benyttes således 16-18 forsyningsskibe og deployeret i fredstid til hver af flåderne i Stillehavet og Middelhavet (7. og 6. Flåde).

ships) på havet. I modsætning til de to førstnævnte kategorier er transportskibene civilt bemanded og opsat i en særlig organisation. (Military Sealift Command). 35)

Modernisering

I erkendelse af manglen især på forsyningskibe udarbejdedes tidligt i 1974 planer for modernisering og udbygning af denne styrke. Det blev vedtaget at igangsætte bygning af følgende skibe:

2 ammunitionstendere	(AE)
3 depotskibe	(AFS)
10 tankskibe	(AO)

USA var under sin søkrigsførelse i anden verdenskrig stærkt afhængig af sin store og udbyggede flåde af hjælpeskibe som gjorde det muligt for U.S. Navy at operere mange tusinde sømil borte fra egne baser i lange perioder.

Dette forhold ændredes noget efter krigen, idet USA erhvervede baser mange steder og nødvendigheden af hjælpeskibene mindskedes noget. I de senere år er flere baser imidlertid af forskellige årsager afviklet og betydningen af en moderne styrke af hjælpeskibe er blevet mere aktuel end før.

MINNEKRIGSFØRELSE

Minebekæmpelse

U.S. Navy's minestrygere samt minebekæmpelsesskibe er reduceret i løbet af det sidste tiår. Der er således kun

35) Military Sealift Command fik navneforandring fra Military Sea Transportation Service 1. Aug 1970. Denne organisation har også som opgave at chartre civil handelsskibskapacitet til transportopgaver for statsmagten.

bemandet 3 oceangående minestrygere af flåden medens 22 bemannes af reservestyrkerne.

Tilbagegangen på dette område må ses på baggrund af udviklingen af helikopteren til denne opgave. Siden 1975 har en eskadrille af SEA STALLION (RH-53 D) været operativ.

Denne eskadrille blev benyttet i 1973 til fjernelse af miner ud for Nordvietnams havnebyer og i 1974 til Suez Kanalen. Helikopterne kan operere fra amfibieskibe af TARAWA- og IWO JIMA-kl, og kan endvidere lufttransporteres med GALAXY (C-5). Det er dog erkendt at helikopteren besidder begrænsede egenskaber i minebekæmpelse og det er derfor foreslået at påbegynde bygning af en ny klasse af minebekæmpelsesskibe (MCM) begyndende med 1 i 1979 og 6 hvert år de næste 3 år. 36)

Minelægning

U.S. Navy har ingen skibe som besidder minelægningskapacitet. Til lægning af de avancerede minetyper som findes, benyttes primært hangarskibsbaserede jagerfly, landbaserede antiubådssly eller ubåde. 37)

Admiral Zumwalt foranstaltede i 1972 også aftaler med U.S. Air Force om lægning af miner ved hjælp af fly fra Strategic Air Command (STRATOFORTRESS). Specielt dette arrangement kan få betydning ved lægning af den nye CAPTOR mine, som primært skal anvendes til ubådsbekæmpelse.

LANDBASEREDE ANTIUBÅDSFLY

Analysen og operative data i de senere år har vist, at

36) Rumsfeld, *Annual DoD Report FY 1978*, s. 190.

37) Ved minelægningen ud for Nordvietnam benyttedes hangarskibsbaserede fly.

landbaserede fly (*Maritime Patrol Aircraft* - MPA) er det mest effektive våben til ubådsbekæmpelse. 38)

U.S. Navy råder over ialt 432 fly af typerne ORION P3 A/B/C. Det må forudses at ubådsbekæmpelse i større udstrækning vil blive overladt til landbaserede fly end tidligere. Gennem armering med et antiskibsmissil (HARPOON) gives der visse muligheder for forsvar mod fjendtlige overfladeskibe. Mulighed for at operere i områder med fjendtlig luftaktivitet vil dog ikke være til stede.

Delkonklusion

Den omstruktureringsproces som begyndte i 1970 for U.S. Navy's vedkommende har været i gang i snart 8 år og har stort set fulgt de oprindelige synspunkter. Den oprindelige plan om at dele de til rådighed værende midler til dels at bygge få, men teknologisk avancerede skibe og dels til bygning af relativt ukomplicerede enheder i stort antal er dog ikke gennemført som planlagt. Årsagen hertil er en generel forøgelse af omkostninger til bygning af krigsskibe i USA som har gjort de avancerede skibe dyrere end beregnet og da de var første enheder i programmet er det gået ud over den nedre del af programmet.

Hangarskibet er fortsat hovedskibet og de andre overfladekampskibe er støtteenheder, men dette kun til en vis grad.

Før omstruktureringen var de sidstnævnte enheder for en stor del rent defensive, nu har de gennem forbedring af offensive egenskaber fået større mulighed for at løse opgaver i lyset af en større trussel.

Princippet om at flere opgaver skal kunne udføres af samme skib, må vurderes at være gennemført konsekvent.

38) Ibid, s 185.

KONSEKVENSER AF OMSTRUKTURERINGEN

Konsekvenser for den afbalancerede flåde

Nedgang i antal skibe

I den omstruktureringsproces som blev iværksat i 1970, var det forventet, at det totale antal flådeenheder i U.S. Navy ville gå stærkt tilbage, som følge af store udrangeringer af skibsmateriel fra krigens tid. En forventet konsekvens af omstruktureringen var en stærk svækkelse af flåden i det mindste i den første del af 1970'erne, medens nye skibe blev udviklet. Det var først forudset at flåden ville nå en forventet styrke i 1980'erne. 39)

I dag består U.S. Navy af enheder med en gennemsnitsalder på mindre end 15 år, men udbygning i antallet af skibe er ikke sket så hurtigt som planer forudså. Dette vækker en del bekymring, for uanset hvor nye skibene er, kan de ikke optræde flere steder på en gang. Der er i de forløbne år blevet gjort noget for at hæve det lave tal, således har kongressen i perioden 1972-77 godkendt igangsættelse af ialt 106 skibe. Som følge af værftproblemer trækker leveringen af enheder ud, dels på grund af ringe produktivitet ved værfterne forbundet med økonomiske problemer. Dette bevirkede at leveringstakten i den ovennævnte periode kun var på 15 skibe årligt, hvor den burde have været 35 for at nå de ønskede tal for udbygningen. 40)

Nedgang i antallet af reserveenheder

I perioden 1950-70 var USA i stand til på relativ kort tid at udruste et stort antal af eskorte- og hjælpeskibe således som det skete under Koreakrigen og under

39) Zumwalt Jr. *On Watch*, s. 59.

40) CNO Admiral Holloway III har i en tale 20 Mar 1975 i US Naval Institute angivet et ønsket tal for udbygning til 600 enheder.

Vietnamkrigen. 41) Efter udrangeringen af ældre enheder er mulighederne herfor begrænset.

Konsekvenserne af at prioritere kvalitet for kvantitet

a. Uanset hensigter har USA altid i sine flådebyggeprogrammer siden 1950 og indtil 1970 prioriteret kvalitet fremfor kvantitet. Hver nye skibsklasse, som blev projekteret, blev altid mere kompliceret og som følge heraf altid større (Plancher III-VI). Det var 3 faktorer som tillod kvalitet fremfor kvantitet:

- (1) U.S. Navy's mulighed for at opretholde et stort styrketal som følge af overskuddet fra anden verdenskrig.
- (2) Den sømilitære trussel var minimal og bestod indtil midten af 1960'erne kun af den sovjetiske ubådstrussel.
- (3) USA's skibsværftsindustri.

Efter 1970 hvor admiral Zumwalt gjorde det helt klart, gennem en beskrivelse samt prioritering af opgaverne, at det var nødvendigt at bygge flere enheder og at dette kun kunne gøres ved at stille mere beskedne krav til visse skibstypers egenskaber, har det af flere grunde ikke været muligt at opnå dette.

b. Det kan være fristende at udmåle en flådes effektivitet ud fra et rent talmæssigt styrkegrundlag og nogle har gjort dette. Dette er blot ikke muligt umiddelbart. De nye enheder er trods alt mere effektive end dem de erstatter.

En beregning foretaget på grundlag af aktive enheder og eksklusive reservestyrker giver følgende samlede tal for displacement, fremdrivning og elektrisk energi: 42)

41) Flådens størrelse har varieret stærkt over de sidste 30 år. Ved afslutningen af anden verdenskrig var der mere end 5000 skibe under kommando. Alle undtagen 600 havde strøget kommandoen og var i reserve i 1950. Under Koreakrigen steg flåden i størrelse, idet de oplagte skibe indgik i aktiv tjeneste igen, og nåede et tal på 1200.

I perioden indtil 1960 faldt tallet igen til ca 800 og steg igen under Vietnamkrigen til 976. Herefter har tallet været dalende.

	1970	1977	% ændring
Antal skibe	769	489	÷ 36%
St. displacement (mill tons)	6,67	5,44	÷ 18 %
Mill. aksehestekræfter	23,87	18,68	÷ 22 %
Elektrisk energi (megawatt)	1949	2029	+ 4 %

Disse tal viser, at selv om flåden talmæssig er gået 36% ned er det samlede displacement kun gået 18% ned, hvilket ligeledes viser at enhederne er vokset størrelsesmæssigt.

Det sidste tal viser en fremgang i produktion af elektrisk energi og dette viser indirekte den fremgang som er sket inden for udstyr som kræver elektrisk energi.

Atomfremdrevne enheder

En bemærkelsesværdig faktor som har givet store konsekvenser for opbygningen af U.S. Navy er kravet om atomfremdrivning for visse enheder. 42) Atomfremdrevne enheder er betydelig dyrere end konventionelt fremdrevne enheder. En atomfremdrevet angrebsubåd koster således mindst 300 mio \$, medens en hvilket som helst atomfremdrevet krydser eller jager vil koste over 500 mio \$.

Konsekvensen vil, dersom dette krav skal opfyldes for de skibe som er i en hangarskibsstyrke, være at udbygnings-

42) Bleechman, Barry M. *Future of the Navy*. United States Naval Institute Proceedings Jan 1977, s 29.

43) Se princippet om udholdenhed side 311.

takten af flåden vil falde og således give en forvridding af den ellers tilsigtede flådestruktur.

Høje skibbygningspriser

I en prioritering af kvalitet fremfor kvantitet har de ovennævnte faktorer haft en væsentlig indflydelse. Herudover ser det ud til, at de enheder som man i sin tid forudså skulle være billige enheder, der muliggjorde et stort antal, i virkeligheden også er forbedret i kvalitetsmæssig henseende, således at priser for bygning af dem er steget kraftigt.

Hvis vi ser på aktuelle priser for de enheder som er under bygning og overslag for de enheder som er foreslået ser vi følgende stykprisskala for en række skibe som kommer til at udgøre ryggraden i U.S. Navy (1977 priser i \$):

SSBN OHIO-kl	- 1800 mio \$
CVN NIMITZ-kl.	- 2200 mio \$
CVC forslag	- 1200 mio \$
CSGN (AEG\$) Gruiser)	- 1100 mio \$
DDG - 17	- 188 mio \$
FFG PERRY	- 150 mio \$
SSN LOS ANGELES-kl	- 500 mio \$

Når det tages i betragtning at afsatte beløb til skibbygning for FY 1977 var 6200 mio \$ ses det umiddelbart at muligheder for et talmæssigt stort program er begrænset. 44)

Konklusion

En konsekvens af omstruktureringen forbundet med en række forstærkede faktorer i retning af teknologisk avancerede skibe og fly på bekostning af udbygning i antal, forårsager en række skævheder i den tilsigtede afbalancering af U.S. Navy, hvilket igen får indflydelse på løsning af opgaver.

44) Bevilgede penge til skibsbygning i 1975: 3,2 milliard \$ og 1976: 3,8 milliard \$.

KONSEKVENSER FOR LØSNING AF HOVEDOPGAVER

Konsekvenser for løsning af opgaver i global henseende

I strategisk henseende står U.S. Navy over for et problem som på ingen anden måde er nyt, men det sættes yderligere i relief på baggrund af det dalende styrketal og opretholdelsen af flådestyrker i Stillehavet såvel som Atlanterhavet. I tilfælde af en større konflikt vil det være nødvendigt at overføre styrker fra det ene område til det andet. Dette vil i så fald ske gennem Panamakanalen, som USA færdiggjorde til dette formål i 1914, for at kunne flytte flådeenheder fra det ene ocean til det andet. I sin planlægning fremgår det, at De forenede Stater har påregnet at kunne indsætte styrker i Europa i tilfælde af konflikt. I deployeringen af enheder til de forskellige flåder i fredstid, er der dog tilsyneladende ikke regnet med dette, idet Stillehavslåden har de største styrker tildelt, medens Atlanterhavslåden kun har en mindre styrke. USAs fremskudte strategi medfører dog at 6. og 7. Flåde tildeles hovedparten af operative enheder.

En vigtig faktor i forbindelse med flytning af skibe gennem Panamakanalen, er hangarskibene. De kan ikke passere kanalen på grund af størrelse og skal således forlægges syd om det amerikanske kontinent.

I tilfælde af en større konflikt vil det, hvad angår amfibieskibe og forsyningskibe, blive nødvendigt at overføre for at kunne løse opgaver. Flytning af styrker således benævnes ofte »swing«-konceptet. 45)

Konsekvenser for de to hovedopgaver

Forinden vi ser på U.S. Navy's muligheder for at opfylde de to hovedopgaver, er det nødvendigt at belyse den relative betydning af disse to opgaver.

45) Schlesinger, *Annual DoD Report FY 1975* s. III - 10.

Særligt i forbindelse med en konflikt i Europa med Sovjetunionen, er der to faktorer som indvirker på den relative betydning af områdebestemt søherredømme og projektion af sømagt. Det første er konfliktniveauet. Anvendes atomvåben eller ikke? Det andet er forholdet mellem længden af krigen i Europa og den tid som behøves for at etablere kontrol over forbindelseslinierne over Atlanterhavet.

Såfremt krigen bliver påbegyndt med et lille eller slet intet varsel, er det svært at afgøre hvilken hovedopgave U.S. Navy i givet fald skal udføre først. Der kan være behov for projektion af sømagt over landområder fra første fase af konflikten for at støtte krigsførslen i Europa. Samtidig med at hangarskibsstyrker sættes ind til dette formål, vil der blive et behov for eskortestyrker for militære konvojer fra USA til Europa. Schlesinger forudså til en konventionel krig i Europa eskorter til følgende konvojer i en indledende fase. 46)

12 hangarskibe	- 60 eskorter
Ambibiestyrke (1 $\frac{1}{3}$ MAF)	- 60 eskorter
10 forsyningskibs- grupper	- 60 eskorter
5 militære konvojer	- 70-75 eskorter.

Dette giver et behov i første måned af krigen på 250-255 eskorter. U.S. Navy har kun 184 skibe til eskortebrug. Herudover kan Coast Guard afgive ca. 12 enheder til eskortebrug. Disse tal angiver, at der blot for at løse eskorte problemet kræves mere end U.S. Navy besidder. Dette kan føre til en situation, hvor det må prioriteres hvilken opgave der må lægges vægt på. Områdebestemt søherredømme er den primære opgave og det må

46) Schlesinger. *Annual DoD Report FY 1975* s 126.

etableres i de havområder der skal anvendes til transport eller som udgangspunkt for andre operationer.

Ved at lægge vægt på primært at tilkæmpe sig søherredømmet over store dele af Atlanterhavet får U.S. Navy's indsats størst betydning, såfremt det drejer sig om en konventionel konflikt, der trækker ud tidsmæssig. At etablere et søherredømme er tidsmæssig en krævende opgave, specielt hvad angår bekæmpelse af ubådstruslen. Dette er gældende så fremt Sovjetunionen har deployeret sine ubådsstyrker til operationsområderne, men i givet fald vil dette også kræve nogen tid og give et vist varsel. Dette vil give mulighed for at vurdere truslen og iværksætte forberedelser herfor f.eks. overflytning af styrker fra andre områder, klargøre forstærkninger m.v. Efter start af konflikt vil Sovjetunionen dersom USA indsætter hangarskibsstyrker i østlige Atlanterhav med projektion af sømagt for øje sandsynligvis forsøge at sætte kombineret angreb ind ved fly-, ubåde- og overfladeskibsstyrker.

De sovjetiske flådestyrker er primært opbygget til dette formål og udstyret med missilsystemer til angreb fra relativt store afstande. Opbygningen af hangarskibsstyrkerne tilstræber på den anden side imødegåelse af angreb af denne art. Spørgsmålet er om et sådant missilangreb vil kunne bryde det system, som er opbygget omkring hangarskibene. 47) Med udviklingen som den sovjetiske flåde er undergået, har den en bevægning som er specielt egnet til angreb mod hangarskibsstyrker. Terminal-

47) »Carrier-task force konceptet« er udviklet med benyttelse af flyet som hangarskibets egentlige offensive våben. Da hangarskibet ikke selv har store defensive systemer opbygget om bord opbygges en styrke af krydsere og jagere som beskyttelse af dette. Længere ude placeres antiubådssly, medens »anti defense«-fly patruljerer i ca. 500 sømil afstand fra hangarskibet. Princippet er således at fly danner ydre forsvarsperimetre medens skibe danner den inderste.

våbnet vil uanset, om det drejer sig om fly-, ubåds- eller overfladeskibsangreb, i de fleste tilfælde være et missil. 48)

U.S. Navy har som beskrevet gjort en stor indsats for at kunne bekæmpe denne trussel, men spørgsmålet er om dette er tilstrækkeligt, således at hangarskibsstyrker kan indsættes i det østlige Atlanterhav med formål at give støtte for allieret krigsførelse i Europa? Netop dette vil ikke være muligt før en eller flere af truslerne er mindsket. Med den anti-luftkapacitet en sådan styrke besidder vil det ikke være muligt, selv med det nye AEGIS, at være i stand til at bekæmpe det antal missiler, der vil kunne afleveres i et koordineret angreb.

Situationen er derimod forskellig når vi ser på opgaver i forbindelse med etablering af søherredømmet i det nordlige Atlanterhav. Truslen mod konvojer vil i indledende fase være stor. Såfremt hangarskibsstyrker anvendes til at mindske denne trussel, vil den på længere sigt først og fremmest komme fra ubåde, idet fly og overfladeskibe vil kunne nedkæmpes over tid. At anvende hangarskibsstyrkerne således er ikke en hensigtsmæssig måde. der findes andre måder at gøre dette på, f.eks. ved indsættelse af landbaserede fly og opbygning af en større krydser/jager/fregat-styrke kunne dette udføres med mindre midler.

Alternativ for »carrier strike«-konceptet

U.S. Navy er gennem sit forlængelsesprogram for hangarskibene (*Service Life Extension Program*) (SLEP)

18) Sovjetunionen har et større areal af antiskibsmissiler som kan benyttes mod hangarskibet f.eks.:

CHARLIE-kl med SS-N-7 rækning 25-30 sømil

NANUCHKA-kl med SS-N-9 rækning 50-120 sømil

KYNDAL-, ECHO-, JULIE-kl med SS-N-3 rækning ca. 100 sømil

BADGER, BACKFIRE AS-6 rækning 135 sømil AS-5 rækning 160 sømil

indstillet på gennem de kommende 20-30 år at fortsætte med »carrier strike«-konceptet. På grund af de store omkostninger forbundet med bygning af denne type skibe og på baggrund af en hastigt fremadskridende flyteknologi, der skulle muliggøre fremstilling af fly med større rækkevidde, forudses det at hangarskibe i fremtiden vil være overflødiggjorte. Det nuværende lille antal hangarskibe er også erkendt at være logiske mål for en fjendtlig angrebsindsats. Såfremt hangarskibet først er elimineret af en styrke, vil muligheden for løsning af opgaver være begrænsede.

Opgaverne for hangarskibsbaseerede fly

For hangarskibsbaseerede fly viste det sig svært at anvende dem i offensive operationer over land på grund af udviklingen i anti-luft våbensystemer under krigen i Vietnam. Problemet blev erkendt i 1970 og det blev nødvendigt at udvikle specielle former for taktik og modforholdsregler for at gøre det muligt for fly at kaste konventionelle bomber. Denne situation gjorde sit til at udvikle et våben, som kunne affyres på stor afstand fra målet (*stand-off weapons*) og det blev anvendt med stort held i sidste fase af krigen.

Våben som afleveres på lang afstand ændrer opgaven for interceptflyene om bord i hangarskibene en del. Det er ikke muligt at nå ud for at nedskyde fjendtlige fly; de vil være i stand til at aflevere våbenet på en afstand som kræver at intercept-flyet skal tilbagelægge adskillige hundrede mil for at nedskyde angriberen. I stedet må han engagere våbenet som er lille og kan bevæge sig på flere forskellige måder.

Der er endvidere mulighed for flere missiler. Resultatet af dette vil være, at der skal anvendes flere fly til dette, hvilket vil gå ud over de flystyrker som skal benyttes til offensive opgaver over land.

Da der i hangarskibene også er fly til antiubådsopgaver, vil resultatet kunne blive et alt for lille antal fly til offensive opgaver.

På grund af den nævnte udvikling i luftforsvar vil disse angrebsfly levere »smarte« våben på større og større afstande fra målet. Som konsekvens af dette kan anvendelsen af hangarskibsbaserede fly meget vel blive indhentet af teknologien i det nærmeste tiår.

Skibenes muligheder for at løse enkeltopgaver (Planche IX)

Det ses af matrixen umiddelbart, at de anførte enheder er i stand til at løse en række enkeltopgaver. Dette er en væsentlig konsekvens af bestræbelserne på bedre bevæbning af skibene. Hangarskibet er fortsat den skibstype som er i stand til at løse flest af de af U.S. Navy påtænkte enkeltopgaver. LPH og LPA (*general purpose* og *amphibious assault*) er ud over sine opgaver i forbindelse med landgangsoperationer i stand til at løse andre enkeltopgaver i forbindelse med etablering af søherredømme. Ved udbygning kunne dette potentiel til overtagelse af visse hangarskibsfunktioner udnyttes til løsning af visse opgaver, f.eks. antiubådskrigsførelse, indsættelse under lokale kriser etc.

For overfladekampskipenes vedkommende kan det konstateres, at deres primære opgaver er i forbindelse med etablering af søherredømme, men at det vil være de samme enkeltopgaver når de indgår i perimeterforsvaret af hangarskibe.

Det kan konstateres at flådeenheder generelt har begrænsede muligheder for overvågning og rekognoscering; dette dækkes primært af satellit.

Overfladeskipenes muligheder for at operere i kystområder vurderes generelt til at være begrænsede på grund af truslen samt problemer i forbindelse med våbenudnyttelsen.

KONSEKVENSER FOR LØSNING AF ANDRE OPGAVER

U.S. Navy's opbygning tilsigter helt klart krigsførelse på det åbne hav. Kun i forbindelse med udførelse af visse projektiionsopgaver, som f.eks. amfibiekrigsførelse, vil dele af flådestyrker operere tæt på landområder. Krigsførelse i kystområder og eventuelt i snævre farvande kræver ændret taktik og i visse tilfælde specielle enheder. Herudover er en del våbensystemer begrænset i deres anvendelse i kystområder. I det følgende foretages en gennemgang af de områder, hvor U.S. Navy, som følge af sin strukturering specielt med krigsførelse på oceanerne, har eller vil få begrænsninger i udførelse af opgaver.

Minebekæmpelse

Modforholdsregler mod miner vil være en vigtig del i en hvilken som helst konflikt med Sovjetunionen, som råder over en betydelig minekapacitet. 49)

Som beskrevet er der sket en kraftig beskæring af antallet af minestrygere i det sidste tiår. I fremtiden regnes også med minekrigsførelse på større havdybder, men på grund af havenes udstrækning vil minelægning kun kunne påregnes i områder, hvor mål nødvendigvis må passere. Dette vil formentlig i fremtiden også bevirke at minelægning vil ske i tilknytning til landområder. Til minebekæmpelse på store dybder planlægger U.S. Navy udvikling af MCM-skibe til imødegåelse af sidste udvikling i sovjetisk minekrigsførelse.

For bekæmpelse af miner på lavere dybder er der tilsyneladende ikke planlagt udbygning af materiel til dette formål. U.S. Navy's samlede styrke til minebe-

49) Rumsfeld. Annual DoD Report FY 1978, s. 183.

kæmpelse repræsenterer i dag kun 1/3 af den styrke som var til rådighed i 1968. 50)

Dette bevirker at amfibiestyrker som nærmer sig landområder for landgangsoperationer, kun har begrænsede muligheder for at sikre sig mod de moderne minetyper, som kan bringes til anvendelse. Til at løfte 1 marineinfanteridivision påregnes anvendt knapt 70 skibe, der hver er på en betragtelig størrelse. Såfremt blot enkelte skibe sættes ud, vil det i givet fald få alvorlige konsekvenser for gennemførelse af operationen.

Konklusion

U.S. Navy's muligheder for at imødegå en massiv sovjetisk mineindsats er begrænset og vil være det i en årrække fremover, selv efter at en udbygning af minebekæmpelsesstyrker blev iværksat.

Begrænsede muligheder for at operere i snævre farvande

I og i nærliggende områder til vigtige strategiske områder for udpassage af sovjetiske flådestyrker, vil de tilliggende landområder ofte give specielle vilkår for flådeoperationer.

Sovjetunionen har traditionelt nogle kritiske områder, hvorigennem de skal passere for at nå ud på verdenshavene, nemlig:

Området Svalbard/Nord-Norge
Danske stræder
Bosperus/Ægæerhavet
Thushima strædet.

I flere af de områder, hvor sovjetiske flådestyrker evt. vil passere, har amerikanske flådestyrker begrænsede muligheder for at operere. Sovjet råder over flådeenheder som er bedre egnede til dette og vil kunne imødegå

50) Ibid. s. 183.

styrker effektivt i dette område. Her tænkes specielt på de mindre missilenheder som OSA og NANUCHKA der er egnede til operationer i kystområder. I farvande med ringere dybde (50-200 meter) vil konventionelle ubåde med held også kunne anvendes.



Små konventionelle undervandsbåde som ARHWALEN udfylder opgaver i områder hvor U.S. Navy ikke er i stand til at operere sine ubåde.

Delkonklusion

U.S. Navy er talmæssigt for lille til at udfylde de forskellige opgaver, der pålægges den i fredstid, såvel som de opgaver som skal udføres i krigstid. I fredstid er flådetilstedeværelse en vigtig opgave som det med begrænsede enheder er svært at løse. Den amerikanske strategi forudsætter at U.S. Navy kan løse opgaver i forbindelse med 1 stor konflikt plus en mindre konflikt et andet sted.

Såfremt en konflikt bryder ud i Europa, hvor Sovjetunionen er involveret, vil det meste af U.S. Navys kapacitet kræves. Det tyder på at U.S. Navy's generelle styrke kun

er dimensioneret til 1 storkonflikt, medens den overordnede strategiske målsætning kræver styrke til $1\frac{1}{2}$. Opbygningen af U.S. Navy sigter på en krig af længere varighed, således at der kan blive tid til overflytning af styrker. Overførsel af forstærkninger over havet vil tage en betydelig tid. Specielt hvad angår styrker til minebekæmpelse er der en markant mangel, hvilket kan hindre amfibieoperationer.

HVILKE KONSEKVENSER BURDE DET FÅ FOR DE ANDRE NATO-LANDES FLÅDESTRUKTUR

Andre NATO-landes flådestruktur

Opgaven

Ved en vurdering hvilke konsekvenser en omstrukturering af U.S. Navy burde få for de andre NATO-landes flåder, vil det være nødvendigt først kort at foretage en analyse af styrkerne med henblik på at fastslå antal og fordelingen i NATOs forsvarsområde. På baggrunden af truslen under en konflikt og tidsfaktorerne forbundet hermed, kan herefter opstilles generelle opgaver for flådestyrkerne i det europæiske område.

Med kendskabet til U.S. Navy's nuværende opbygning og muligheder og fremtidig udvikling bør en vurdering af øvrige NATO-landes flådestyrker foretages. I forbindelse med denne del af opgaven benyttes følgende faktorer som udgangspunkter for løsningen:

- a: U.S. Navy vil i en årrække fremover have for få overfladekampskibe, specielt til eskorteringsopgaver.
- b. U.S. Navy er struktureret for en langvarig konflikt.

- c. For en uvarslet eller en konflikt med kort varsel vil kun 6. Flåde i Middelhavet være til rådighed umiddelbart.
- d. U.S. Navy er begrænset i sine muligheder for at udføre operationer i kystfarvande.
- e. U.S. Navy har en begrænset minebekæmpelseskapacitet.

Flådestyrker

De øvrige 12 flådenationer i NATO råder over ialt ca. 1240 større og mindre skibe, heraf ialt 278 krydsere, jagere og fregatter, 133 ubåde, 154 torpedo eller missilbåde og 314 minestrygere.

Fordeling af styrker

Denne talmæssig store styrke skal opdeles og befinder sig i et af de tre militære hovedkommando-områder i NATO:

- (1) Allied Command Europe (ACE)
- (2) Allied Command Atlantic (ACLANT)
- (3) Allied Command Channel (ACCHAN)

Ad (1). Allied Forces Northern Europe (AFNORTH) er ansvarlig for forsvaret af Danmark, Norge og Slesvig-Holstein samt indsejlerne til Østersøen. Hovedparten af danske, norske og vesttyske flådestyrker er beregnet til forsvar af dette område.

Allied Forces Southern Europe (AFSOUTH) er ansvarlig for forsvaret af Italien, Grækenland og Tyrkiet. Endvidere er denne kommandomyndighed ansvarlig for opretholdelsen af forbindelseslinierne i Middelhavet og Tyrkiets territorialfarvand i Sortehavet. Af flådestyrker er U.S. Navy's 6. Flåde samt Italiens flåde øremærket til AFSOUTH. Grækenland og Tyrkiets flådestyrker indgår i operationer i egne havområder.

Ad (2). ACLANT er ansvarlig for hele det nordatlantiske område fra Nordpolen til krebsens vendekreds i syd. I tilfælde af en konflikt er det dens opgave at deltage i beskyttelse af søforbindelserne over havet og indsættelse af hangarskibsslagstyrker. I fredstid er der ingen styrker underlagt denne kommando udover Standing Naval Force Atlantic.

I tilfælde af konflikt vil U.S. Navy's 2. Flåde og herunder Strike Fleet Atlantic (STRIKEFLTLANT) indgå. I området, vil der med de begrænsede styrker som er til rådighed, blive behov for støtte fra særlig Storbritannien, Canada, Holland, Vest-Tyskland og Frankrig.

Ad (3). Denne kommando fører kontrol med Kanalområdet og den sydlige del af Nordsøen. Mange af de mindre flådeenheder fra Belgien, Holland og Storbritannien er øremærket til dette område. Endvidere er der organiseret samarbejde med franske flådestyrker.

Hvorledes er NATO-landenes flåder i Europa struktureret?

Strategiske Ubåde

Udover USAs styrke af ubåde råder Storbritannien over 4 Polaris-ubåde, der indgår som en del af den samlede styrke. Frankrig har en styrke på 3, som holdes under national kontrol. De to styrker er et beskedent bidrag til vestens samlede »second strike«-force og udbygges for Storbritanniens vedkommende ikke ud over enhederne af RESOLUTION-kl og for Frankrigs vedkommende vil styrken heller ikke blive udbygget væsentligt. 51) Styrken udgør et element i afskrækkelsesopgaven og vil ikke blive medtaget i vurderingen.

Overfladeskibe

Det mest kendetegnende ved flåderne er den vægt, der er lagt på mindre enheder. Specielt må bemærkes, at der

51) Frankrig har 1 SSBN under bygning.

findes et større antal enheder i jager- og fregatstørrelse, hvoraf langt størsteparten har antiubådskrigsførelse som primær opgave. En mindre del af enhederne er udstyrede med gode artillerisystemer, som for større enheder er en del på retur. Dette skyldes bl.a. en omarmering til antiskibsmissiler som for tiden finder sted i en række flåder.

Det er især typerne EXOCET, HARPOON og PENGUIN interessen drejer sig om. Ved en implementering af disse systemer, sker der i lighed med den missilomarmering som finder sted i U.S. Navy en kvalitativ forbedring af skibenes muligheder for at imødegå sovjetiske overfladeskibe.

Antimissilsystemer

NATO-projektet SEA SPARROW, som er under indfasning i en række lande (Norge, UK, Canada, Holland, Danmark og USA), giver skibe en mulighed for forsvar mod flyangreb og til en vis grad missilangreb (*point-defense*).

Antiubådsvåbensystemer

Alle skibe i jager/fregatstørrelse er udstyret med antiubådsvåbensystemer. Generelt er de fleste systemer kun egnede til bekæmpelse af konventionelle ubåde, når helikoptere undtages er rækningen på systemerne for hovedpartens vedkommende inden for 3000 yards og kun enkelte systemer har rækning over 8000 yards. Helikoptere har givet en forøget rækning, men skibenes sensorsystemer som hovedsaglig er aktive sonarsystemer giver en begrænset detektionsafstand.

Antiubådsvåbensystemerne optager forholdsvis megen plads og begrænser andre våbensystemer i skibene.

Det forekommer at være betænkeligt, at der er lagt så stor vægt på systemer som i realiteten kun kan benyttes

mod konventionelle ubåde, hvis der ses bort fra ASW-helikopteren, når det kan konstateres at Sovjetunionen endnu ikke er begyndt nogen masseproduktion af en ny type konventionel ubåd, men derimod satser på konstruktion af atomfremdrevne angrebsubåde. ASW-skibene har kun begrænsede muligheder mod atomubåde med nuværende systemer.

Uubåde

Alle flåder i Europa råder over ubåde undtagen Belgien. Totalt findes 124 ubåde fordelt med 77 oceangående og 47 kystubåde. Den sidstnævnte kategori findes hovedsagelig i Vest-Tyskland, Norge og Danmark og benyttes til indsættelse i Nordsøen, Østersøen og langs den norske kyst.

Ubådsflåden er generelt moderne og egner sig til opgaver i bekæmpelse af overfladeskibe og andre ubåde. Ubådene skaber dybde af søforsvaret såvel i tid som i rum.

Ubådene er bevæbnet med torpedoer af forskellige typer afhængig af anvendelse.

Torpedo- og missilubåde

Der rådes over ca. 150 ubåde, bevæbnede med antiskibsmissiler for de mest moderne ubådes vedkommende, og torpedoer for ældre ubåde. Alle enheder er normalt forsynede med lettere artilleri. Disse hurtiggående enheder er velegnede til søkrigsførelse i indre farvande og kan primært benyttes til bekæmpelse af fjendlige overfladeskibe.

Minelæggere

De flådenationer som har herredømme over vigtige mulige udpassagesteder for sovjetiske flådestyrker, såsom Danmark og Tyrkiet opretholder en relativ stor minelægningskapacitet med henblik på at hindre brugen af

stræderne. Herudover har enkelte andre lande en vis minelægningskapacitet.

Det må forudses at der også i fremtiden vil være brug for minelægning i NATOs søforsvar i Europa.

Ministrygere

Der opretholdes en betydelig styrke til indsættelse mod fjendtlig minelægning - ialt 314 skibe fordelt på oceangående og mindre ministrygere samt »minehuntingers«. Denne styrke er fordelt over hele det europæiske område. Det vurderes at styrken i en indledende fase er tilstrækkelig, idet en minelægning fra Warszawapagtens side i stor målestok vil være besværlig og tidskrævende som følge af de geografiske forhold. Ministrygerne vil få en stor betydning i tilfælde af en konflikt med rydning af lagte spærringer til hindring af indsættelse af amerikanske amfibiestyrker.

Antiubådsfly

Der rådes over en styrke på 154 store fly til antiubådsbekæmpelse. I en række lande, som UK, Canada og Norge, er disse fly integrerede i de forskellige landes flyvestyrker, uanset om de udelukkende benyttes i maritime opgaver.

Styrken udgør et effektivt element i ubådsbekæmpelsen.

Flådeopgaver i Europa under konflikt

Truslen i det europæiske kystområde

I tilfælde af en konflikt vil en sovjetisk trussel i farvande i tilslutning til det europæiske fastland blive aktuel. I tilknytning til disse havområder befinder 3 af Sovjetunionens 4 flåder sig.

Ved starten af en konflikt vil kampene i havområderne formentlig hovedsaglig bestå af en række mindre søslag i kystfarvandene i tilslutning til de sovjetiske flåders områder. I denne forbindelse vil overflade-, luft-, og

ubådstruslen være stor. Afhængig af udfaldet af konflikten vil ubådstruslen og flytruslen også være stor på længere sigt, medens overfladestruslen vil være mindsket.

Flådeopgaver i en indledende og videregående fase

Flådeopgaverne vil variere noget afhængig af konflikten længde. Såfremt det drejer sig om en kortvarig konflikt, vil det hovedsaglig dreje sig om offensivt rettede opgaver med henblik på nedkæmpelse af fjendlige flådestyrker for at sikre sig eget brug af havområderne bl.a. til overflytning af styrker samt for opretholdelse af normale forbindelser. Såfremt dette ikke lykkes vil konflikten trække ud og derved vil en række andre opgaver blive aktuelle.

Med henblik på en fordeling af mulige flådeopgaver til brug for en videre diskussion vil det være praktisk at foretage dette i tilfælde af en kortvarig konflikt og en langvarig konflikt. Følgende opgaver vurderes at være aktuelle:

Kortvarig konflikt (Indledende fase)

- (1) Imødegå fjendlige overfladestyrker
- (2) Bekæmpe ubådstruslen
- (3) Sikre minelægning af vitale spærreområder
- (4) Forsvare søforbindelseslinier i kystområder
- (5) Forberedt på minebekæmpelse
- (6) Forsvare østlige Atlanterhav
- (7) Forsvare sig mod missilangreb

Langvarig Konflikt (Videregående fase)

- (8) Sikre søforbindelser over Atlanterhavet
- (9) Minebekæmpelse
- (10) Sikre energitilførsel

Forslag til strukturobygning

Indledende fase

I en indledende fase af en konflikt må der påregnes indsættelse af til rådighed værende flådestyrker, uden at der kan påregnes forstærkninger af amerikanske flådestyrker, bortset fra de som er øremærkede til dette og befinder sig i europæiske farvande. Indledningsvis må NATO-landenes flåder i Europa påregne at skulle imødegå fjendlige flådestyrker samt være i stand til at forsvare sig mod angreb fra fly. Herudover må der regnes med en ubådstrussel fra konventionelle ubåde i alle områder, hvor operationer er muligt.

De lande, som ligger op til potentielle opmarchområder for sovjetiske flådestyrker, er derfor nødt til at strukturere deres flåder, således at de er i stand til at imødegå fjendtlige overfladestyrker mest effektivt. Da lufttruslen må påregnes at være stor må enhederne gives våbensystemer til forsvar mod luftangreb (*point defense*). De overfladeskibe der skal benyttes i denne funktion behøver ikke stor uholdenhed, deres væsentlige egenskab skal være slagkraft.

For at give dybde i forsvaret bør konventionelle undervandsbåde, der har en stor uholdenhed, benyttes i antiskibsrollen med antiubådsopgaver som sekundær opgave. Bevæbning bør primært være torpedoer med stor rækning og træfsikkerhed. Som sekundært våben til forøgelse af rækning bør installeres anti-skibsmissiler. Torpedobåde bør ameres med missiler til brug i antiskibsopgaver og med et artillerisystem som sekundært våbensystem. For at give disse små enheder muligheder for at forsvare sig mod flyangreb bør enkelte enheder udbygges med et luftforsvarssystem i stedet for artillerisystem og indgå som luftforsvarelement i missilbådsgrupper.

Antiubådskrigførelse

For at kunne imødegå ubådstruslen i østlige Atlanterhav, Middelhavet og Nordsøen bør flådenationer udbygge en overfladeskibsstyrke til at imødegå denne trussel. I videst muligt omfang bør helikoptere benyttes til denne opgave dels baseret på skibe samt ved landbasering.

Landbaserede antiubådskydninger bør indgå til ubådsbekæmpelse i åbne havområder. Det vurderes at styrken ikke behøver udbygning i væsentlig grad udover nuværende antal.

Konklusion

De typer af skibe de europæiske NATO-lande må lægge vægt på er skibe med stor slagkraft og mindre udholdenhed samt brug af fly således:

- (1) Jagere i antiskibsrollen
- (2) Fregatter til antiubådsrollen
- (3) Missilbåde til antiskibsrollen
- (4) Ubåde til forsvar i dybde mod overfladeskibe og ubåde
- (5) Landbaserede fly til ubådsbekæmpelse.

Jagere og fregatter bygges med større fleksibilitet således at de sekundært kan overtage antiskibs- eller antiubådsopgaver. Dette gøres ved brug af helikoptere i større grad end tidligere. Alle overfladekampskibe udstyres med effektivt luftforsvarssystem mod missiler og avancerede fly.

Videregående fase

I en videregående fase af en konflikt vil overførsel af forstærkninger samt forsyninger fra USA være aktuelt. Det drejer sig først og fremmest om tropper og materiel samt genforsyning til de afdelinger som er i kamp. I denne fase bliver det vigtigt at sikre søforbindelses-

linierne over Atlanterhavet. Den største trussel i denne fase må påregnes at komme fra undervandsbådene. Til at bringe dette over havet vil der udover US Military Sealift være behov for et stort antal civile handelsskibe - adskillige tusind. Til beskyttelse heraf kræves et stort antal eskorteskibe - mere end US Navy er i stand til at mønstre til dette formål.

Der vil også være andre søforbindelser, som må sikres af hensyn til energiforsyningen til Europa. Her tænkes specielt på olieforsyningen fra Mellemøsten, som vil blive stærkt påkrævet efter ca. 2 måneders forløb. Dette krav vil lægge beslag på et stort antal eskorteskibe og fly, på et tidspunkt hvor nordlige Atlanterhav i forvejen vil kræve det meste af NATOs kapacitet.

Eskorteskibe til konvojbeskyttelse

I en videregående fase (langvarig konflikt) vil der have været en vis tabsprocent blandt overfladekampskibsstyrkerne i indledende fase. Til sikring af søforbindelserne behøves eskorteskibe beregnet til ubådsbekæmpelse. I nogen tid fremover må det stadig påregnes, at ubåde vil anvende langtrækkende torpedoer til sin krigsførelse mod forsyningskonvojer, men missilangreb må også betragtes som en mulighed. Dette kræver eskorteskibe med mulighed for forsvar af konvojerne mod missilangreb.

Beregning af NATOs samlede eskortekapacitet

Til egentlige eskorteopgaver råder US Navy totalt over ca. 160 enheder (jagere og fregatter), medens de andre NATO-lande tilsammen råder over ca. 260 enheder. I fredstidsdeployeringen vil USA kun have et begrænset antal eskorter i Det nordatlantiske Område skønsmæssigt ca. 35 enheder. 52)

52) 2. Flåde havde i 1975 ca. 20 overfladekampskibe i gennemsnit underlagt.

I en konfliktsituation må påregnes trukket enheder fra Stillehavet så tallet kan hæves til skønsmæssigt 110 enheder. Hvor mange enheder andre flåder kan afgive i området er vanskeligt at beregne, men hvis vi går ud fra at Storbritannien, Holland, Vest-Tyskland, Frankrig og Portugal er de lande som kan afgive enheder kan det skønsmæssigt beregnes, at ca. 120 skibe vil kunne benyttes til dette formål. Det giver ialt 230 eskorter. Dette er beregnet uden fradrag for tab under indledende fase; andre enheder påregnes at have opgaver i tilknytning til europæiske kystområder.

I Middelhavsområdet vil situationen afhænge meget af de flådestyrker, som sættes ind i indledende fase. Såfremt NATO er i stand til at vinde totalt søherredømme i området, vil der kunne trækkes styrker ud i Atlanterhavet, herunder dele af 6. Flåde. Dette vil skønsmæssigt give 30-40 eskorter mere, hvilket bringer totaltallet op på 260-70 enheder. Da det drejer som eskortering af adskillige tusinde handelsskibe kan det umiddelbart ses at tallet er utilstrækkeligt.

Skal NATO-lande i Europa udbygge deres flåder til en kort- eller langvarig konflikt?

Udfaldet af hele konflikten står og falder med krigsførelsen på det europæiske fastland. Det er derfor vigtigt, at NATO er i stand til at imødegå fjenden fra begyndelsen af konflikten. I denne forbindelse er det vigtigt at flådestyrkerne er i stand til at imødegå sovjetisk flådeaktivitet i alle kystområder. Dette vil sikre hæroperationerne samt muliggøre troppeskydningen over vand i visse dele af NATOs forsvarsområde. Såfremt det er muligt at standse eller hindre sovjetisk flådeaktivitet i farvande i tilknytning til det europæiske fastland i en indledende fase, vil muligheder for at sikre

tilgangen af forstærkninger fra USA senere hen være større.

Konklusion

En flådestyrke med vægten lagt på offensive egenskaber med henblik på indsættelse fra begyndelsen af en konflikt vil derfor være at foretrække fremfor udbygning af styrkerne til primært at kunne indsættes i et »slag om Atlanterhavet« - dvs med overvægt af ASW-enheder.

Hvor kan de offensive styrker anvendes?

De europæiske flåder kunne med stor fordel forberede styrkerne til indsættelse i områder i nærheden af de sovjetiske hovedflåder. De offensive styrker skal således primært benyttes til at udligne den sovjetiske overvægt i havområdet i tilknytning til Nord-Norge, i Østersøen og i Sortehavet.

Overfladekampskibe

En strukturering med henblik på kampskibe, som er i stand til at imødegå en fjendtlig overfladetrussel og som er i stand til at imødegå en fjendtlig overfladetrussel og som er i stand til at forsvare sig mod fly og missiler på bekostning af en del af den styrke, som er indrettet med antiubådskrigsførelse primært for øje, synes generelt at være en ændring som må anbefales på baggrund af den større opbygning af sovjetiske overfladekampskibe som kan blive en trussel i europæiske farvande samt på baggrund af at egentlige flådeforstærkninger ikke kan forventes i en indledende fase af en konflikt i Europa.

Hvilke generelle egenskaber bør kampskibene have?

Ved bygning af denne type enheder bør der primært lægges vægt på en enhed i jagerstørelse med et displacement varierende fra 2000 tons - 6000 tons afhængig af specificerede opgaver.

Fartegenskaberne vurderes ikke at være afgørende, men

bør af hensyn til mobilitet ligge omkring 30 knob. Udholdenhed bør ikke være et styrende krav til denne type enhed - aktionsradius anbefales at være i området 3000-6000 sømil med økonomisk fart. Bevæbningen bør primært bestå af antiskibsmissiler (HARPOON/EXOCET el. videreudviklinger) med max rækninger 40-100 sømil.

Herudover bør som sekundært våbensystem installeres moderne fuldautomatisk skibsartilleri med moderne målfølgingsudstyr. Sekundært skal jageren have en begrænset antiubådskapacitet eventuelt i form af platform for ASW-helikopter.

Fregat

Den anden overfladeskibstype bør bygge på en fregat i størrelsen 2000-4000 tons. Enheden skal primært bygges som ASW-enheden. Farten bør være i samme størrelse som for jageren af hensyn til mobilitet.

Enheden udstyres med moderne sensorsystem til ubådsdetektion samt med datasystem som muliggør samarbejde med fly og helikoptere. Som ekstra sensorsystem og som transportmiddel for terminalvåbenet benyttes en helikopter.

Enheden skal udstyres med missilsystem til forsvar mod missil- og flyangreb. Endvidere bør et enkelt missilsystem installeres til forsvar mod overfladeskibe. Dette kan f.eks. gøres ved installering af et enkelt 4-kanister med HARPOON-missiler og ildledning integreret med anden ildledning.

Store overfladekampskibe

Kun de større NATO-lande i Europa som Frankrig, Vest-Tyskland, Italien og Storbritannien bør bygge enheder på krydserstørrelse. Skibe i den størrelsesorden vil i praksis blive opbygget med adskillige

amerikanske grundtræk som stor udholdenhed, stor våbenbeholdning og med avanceret elektronisk udstyr. I stedet for bygning af enheder efter udelukkende egne nationale krav burde et samarbejde med USA evt. indledes, med henblik på opnåelse af større ensartethed. Hangarskibene har været på retur siden 1960'erne, men der er stadigvæk stærke fortalere for dem i de større flådenationer. Der tales nu om udvikling af mindre hangarskibe i form af VSTOL og STOL skibe. Den britiske INVINCIBLE-kl er et eksempel herpå. 53) Hvilke opgaver denne type skibe vil kunne løse bedre end landbaserede fly, foreligger ikke klart. Der kan rejses en hel del skepsis over for dette koncept, som synes at være udviklet som følge af HARRIER-flyet, med henblik på at få en maritim udgave af dette fly. Der er tegn på at flyteknologien snart vil gøre denne form for flydende flybaser forældede.

Ubåde

Der bør fortsættes med videreudvikling af moderne konventionelle ubåde til indsættelse i og nær kystområder til dækning af områder hvor US Navy ikke er i stand til at operere med deres atomdrevne både.

De større NATO-flåder bør udvikle oceangående atomdrevne ubåde, men som følge af den høje prioritet det har i US Navy, bør der lægges mindre vægt i andre flåder på dette område. Gennem opretholdelsen af en betydelig ubådsstyrke præsenterer NATO et antiubådsproblem over for Warszawapagten, der vil kræve betydelige ressourcer.

Minekrigsførelse

Minelægningskapaciteten må bevares indtil videre. Nye

53) INVINCIBLE-kl som vil koste ca. 150 mio \$ vil kunne have en flystyrke om bord på ca. 15 fly eller helikoptere. Skibet er endvidere bygget til at varetage kommandofunktioner til søs for maritime flyoperationer.

typer af læggeplatforme med større mobilitet bør derimod overvejes. Her tænkes specielt på luftpudefartøyer som kan operere uafhængigt af havne eller evt. på fly som efter læsning af miner kan bruges i andre transportopgaver.

Minebekæmpelseskibe

Der bør fortsat struktureres med henblik på opretholdelsen af en minebekæmpelseskapacitet. Det ser ud til at minestrygning med helikopter ikke repræsenterer noget egentlig gennembrud på dette område, derimod ser der ud til at være mere fremtid i bygning af minebekæmpelseskibe dels med dykkere og andet specialudstyr til mineuskadeliggørelse.

Missilbåde

I områderne langs den norske kyst, Østersøen og det Ægæiske hav bør opretholdes relativt store styrker af hurtiggående missilbåde som udover missiler bør have et luftforsvarssystem.

Samordnet strukturering

NATO-landenes flåder er ikke homogent opbygget, hvilket vil være en alvorlig hindring for koordineret indsats i tilfælde af en konflikt. Derfor burde de europæiske NATO-lande på baggrund af US Navy's begrænsninger, specielt hvad angår varsel og muligheder for at operere i kystområder, lægge generelle retningslinier for strukturering af styrker. Det bør i langt større grad ske ved fællesprojekter, der tilsikrer bygning af de mest hensigtsmæssige skibe. Bygning af skibe bør også sættes i gang på en måde, der sikrer større flådestyrker i de områder hvor NATO er i stor numerisk underlegenhed.

Delkonklusion

US Navy er struktureret til at deltage i en konflikt i Europa med et langt varsel og har begrænsninger på operationer i kystfarvande. Der bør i højere grad lægges vægt på enheder som kan imødegå den voksende fly- og overfladeskibstrussel og i mindre grad vægt på udelukkende enheder til ubådsbekæmpelse. De europæiske NATO-landes flåder skal endelig primært være struktureret for indsats i en indledende fase og i mindre grad på en videregående fase af en konflikt.

HOVEDKONKLUSION

USA og de øvrige NATO-landes flåder er hovedsaglig struktureret efter de individuelle krav som følger af landenes strategiske placering og i langt mindre grad som følge af overordnede NATO-målsætninger og planer for forsvaret.

Et gennemgående træk i NATO-flådernes struktur er de dominerende flåders indflydelse på opbygningen af de mindre landes flåder, der i større eller mindre grad har bevirket en kopiering af US Navy's og Royal Navy's flådestruktur.

I USA's og i det hele taget NATO's planlægning, har der været lagt vægt på, at der ville blive et langt varsel før konflikten opstår. Derfor er NATO-flåderne opbygget generelt med henblik på en konflikt af en længere varighed og har i alt for stor en grad struktureret flådestyrker med henblik på en beskyttelse af konvojer fra USA over Atlanten til Europa.

I en årrække har der været fokuseret på ubådstruslen, uden at foretage ændringer som følge af den stadig voksende trussel fra missiler som nu er placeret i et stort antal i mange sovjetiske ubåde, fly og overfladekampskibe. Det er derfor tankevækkende, at et effektivt forsvar mod antiskibsmissilet ikke er slået igennem endnu i udbygningen af våbensystemer på størsteparten af NATO-landenes skibe.

Den sovjetiske flåde er opbygget med henblik på en stor slagkraft i en indledende fase og har en mindre udholdenhed. Derfor burde NATO i højere grad udbygge sine styrker til at imødegå dette og i mindre grad lægge vægt på et langt varsel og en langvarig konflikt i lighed med anden verdenskrig.

Til slut bør konsekvensen af US Navy's begrænsede muligheder i kystområder drages, således at andre NATO-lande udbygger sin kapacitet på dette område.

**DDG47***(Baker)*

ANTAL ENHEDER I U.S.A's FLÅDE 1970-1980
(INCL. AKTIVE RESERVESTYRKER)

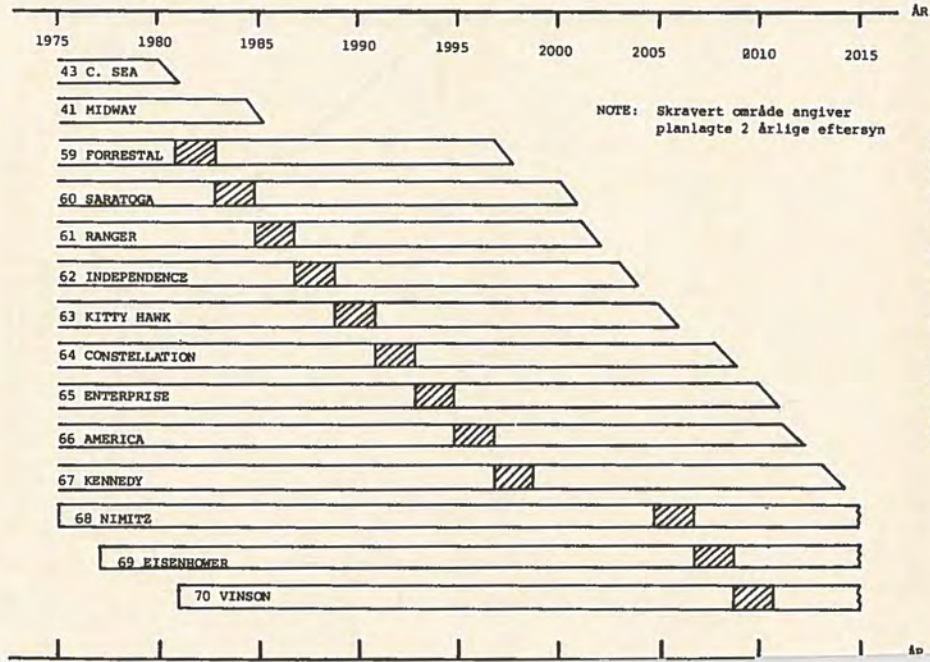
		1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
1	BALLISTISKE MISSILUBÅDE	41	41	41	41	41	41	41	41	41	42	43
2	HANGARSKIBE	19	17	16	14	14	13	13	13	13	13	13
3	KRYDSERE	30	30	29	27	28	27	26	27	28	28	29
4	MISSILJAGERE	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39
5	JAGERE	154	122	110	102	80	62	59	61	70	78	78
6	MISSILFREGATTER	6	6	6	6	6	6	6	7	7	7	14
7	FREGATTER	53	60	68	67	64	58	58	59	58	58	58
8	PATRULJEKOMBATTANTER	16	21	19	17	14	14	8	7	9	13	13
9	ANGREBSATOMUBÅDE	46	54	57	60	61	67	74	77	72	73	80
10	KONV. UBÅDE	58	46	32	24	13	10	8	8	7	4	3
11	ANFIBIESKIBE	97	63	71	66	65	65	62	65	66	67	68
12	MINERKRIGSFØRSELSSES- SKIBE	64	45	38	36	31	25	25	25	25	25	25
13	HJÆLPESKIBE	194	184	174	144	135	126	116	117	118	118	120
14	TOTALT ANTAL	817	728	700	643	591	553	535	545	553	562	583

NOTE: FOR KRYDSERE, JAGERE OG FREGATTER ER TABELLER FREMSTILLET VED EKSTRAPOLATION FOR PERIODEN 1970-75
SOM FØLGE AV ÆNDRING I TYPEBETEGNELSER JUL 1975.

PLANCHE II

HANGARSKIBES FORLÆNGELES PROGRAM

(Service life extension program-slep)



(Kilde DOD Defense Plan FY 1978)

PLANCHE III

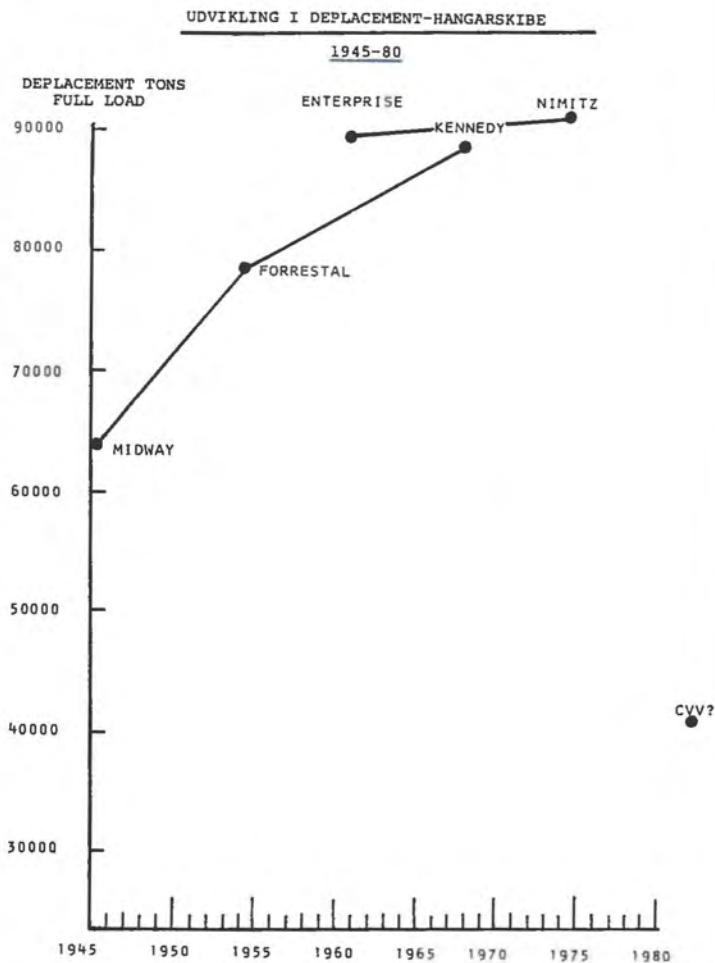


PLANCHE IV

UDVIKLING I DEPLACEMENT-KRYDSERE - 1945-80

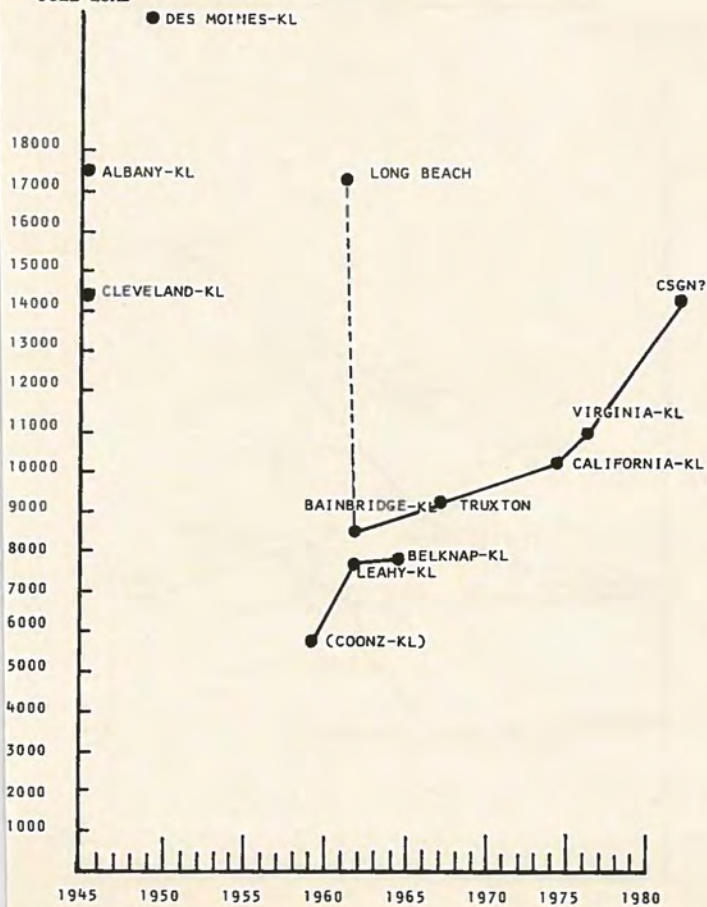
DEPLACEMENT TONS
FULL LOAD

PLANCHE V

UDVIKLING I DEPLACEMENT JAGERE/FREGATTER - 1945-80

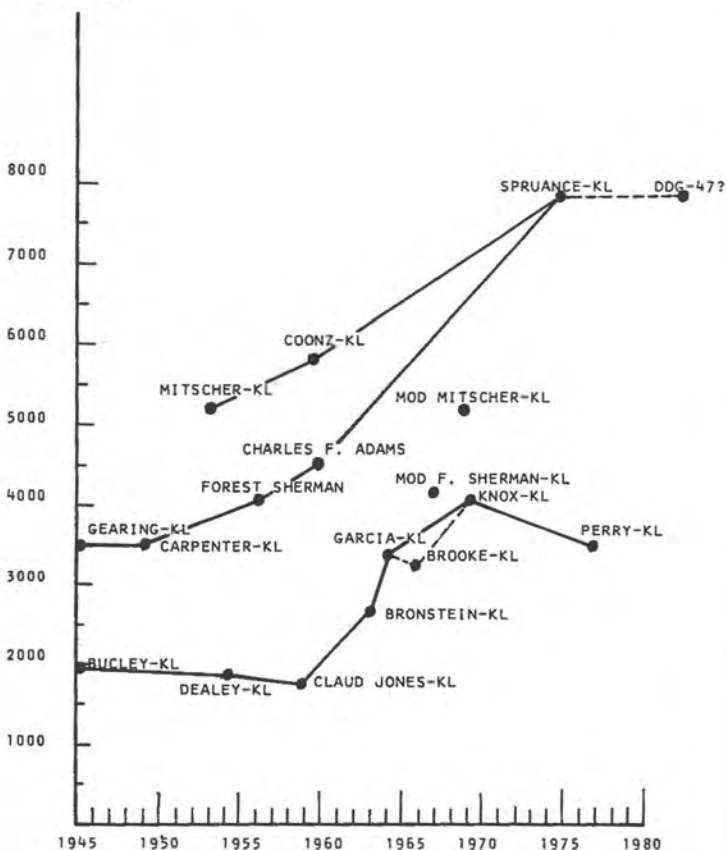
DEPLACEMENT TONS
FULL LOAD

PLANCHE VI

UDVIKLING I DEPLACEMENT-UBÅDE - 1945-80

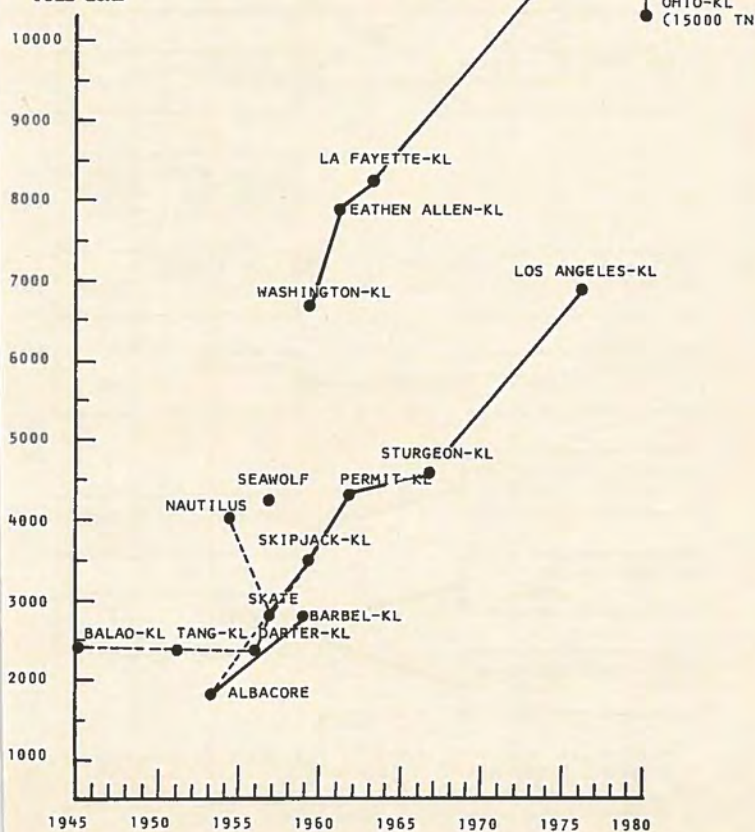
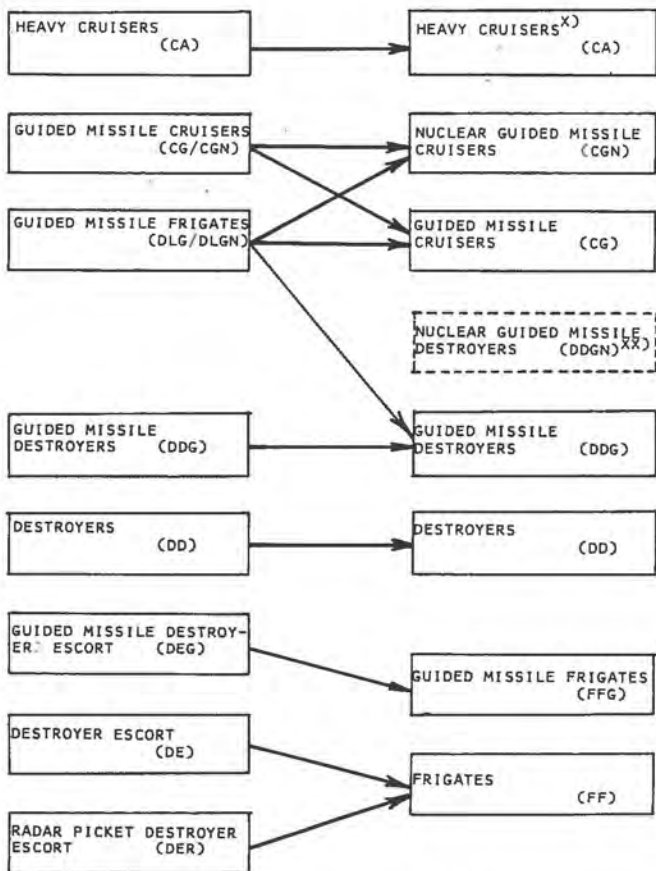
DEPLACEMENT TONS
FULL LOAD

PLANCHE VII

ÆNDRING AF TYPEBETEGNELSER FOR OVERFLADEENHEDER

JULI 1975



X) BENYTTES KUN SOM "FIRE SUPPORT". 5 ENHETER ER OPLAGT I RESERVE. INGEN AKTIVE.

XX) DGN FINDES IKKE I U.S. NAVY. TITLE VIII FORESKRIVER DOG ATOMKRAFT HVIS ENHEDEN SKAL INDGÅ I STRIKE FLEET.

Submarine Development in U.S.A.

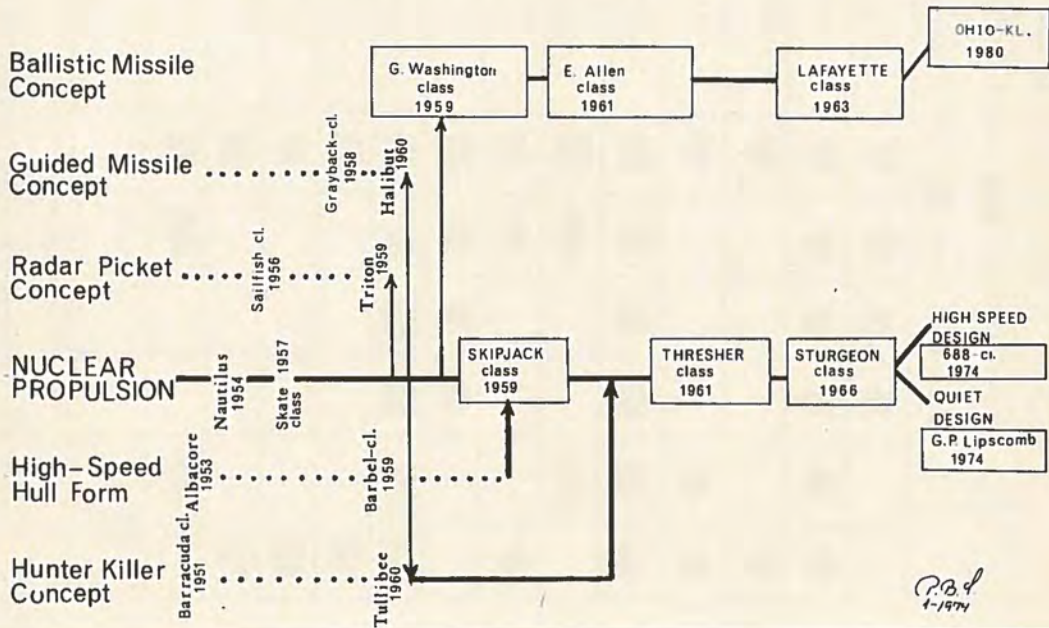


PLANCHE IX

KONSEKVENSER AF STRUKTUR FOR LØSNING AF OPGAVER 1978

US NAVY

ENHEDER OPGAVER	US NAVY					
	CV	CG	DDG DD	FFG FF	SSN	LPA LPH
Taktiske atomangreb	■	▬			▬	
Interdiction	■					▲
Amfibieangreb	●					■
Flystøtte (Close Air Support)	■					●
Antiubådskrigsførelse	■	▲	■	■	■	●
Forsvar mod missiler	■	■	▲	●		
Forsvar mod fly ^{x)}	■	●				●
Anti-skibsoperationer (afstand > 60 søm)	■	▬			▬	
Anti-skibsoperationer (afstand < 60 søm)	■	■	■	■	■	●
Minelægning	▲				●	●
Minebekæmpelse	▲ ^{xx)}					▲ ^{xx)}
Overvågning	▲	●	●	●	●	●
Anti-skibsoperationer i kystområder	▲	●	●	●		

■ Enheder er bedst egnet (primær funktion) ● Begrænsede muligheder

▲ Egnet (sekundær funktion) ▬ Fremtidig mulighed

x) Med langtrækkende våben (stand-off)
xx) Kræver stationering af minetryknings-helikopter

BIBLIOGRAFI

- Bagley, Worth, H, »Sea Power and Western Security, *The Next Decade*«, International Institute of Strategic Studies, *Adelphi Paper no 139*, Winter 1977.
- Blechman, Barry, »The Future of the Navy«, *US Naval Institute Proceedings*, January 1977.
- Canby, Steven L., »The Wasteful Ways of NATO«, *Survival* Jan 73.
- Congressional Budget Office: »Planning US General Purpose Forces: The Navy.« *Budget Issue Paper*, Government Printing Office, Washington 1976.
- Congressional Budget Office: »The US Sea Control Mission: Forces, Capabilities and Requirements«, *Background Paper*, Washington 1977.
- Congressional Research Service, »US - Soviet Military Balance«, *Defense: Selected documents*, 1977.
- De la Mater, Stephen, »The Carrier«, *US Naval Institute Proceedings*, October 1976.
- Documentation, »The New US Defense Programme«, International Institute for Strategic Studies, *Survival*, May 77.
- Holloway, James R, »The US Navy: A Bicentennial Appraisal« *US Naval Institute Proceedings*, July 1976.
- Holloway, James R, »CNO Statement: For the Subcommittee on Defense, 20 July 1976.
- Holz, Robert, »The Aerospace Budget 1979«, *Aviation Week & Space Technology*, 30 January 1978.
- Janes Fighting Ships*, Volume 1969-1977.
- Karber, Phillip A, »The State and the Future of US Naval Forces in the North Atlantic.« *New Strategic Factors in the North Atlantic* by C Bertram & J Holst, Universitetsforlaget 1977.
- Keen, Timothy J., »A New Kind of Navy«, *US Naval Institute Proceedings*, January 1978.
- Leopold, Reuwen, »Designing the Next Aircraft Carriers, *US Naval Institute Proceedings*, Dec 1977.
- Military Balance 1977-78*, International Institute for Strategic Studies, London 1977.
- Munier, Joseph P. »US Naval strategy of the Future«, *Strategic Review*. Spring 1976.
- Newell, John R, »The Breakdown in Naval Shipbuilding«, *US Naval Institute Proceedings*, Januar 1978.
- Rickover, H G, »Nuclear Warships and the Future«, *US Naval Institute Proceedings*, January 1975.

Rumsfeld, Donald H, »Which Five-Year Shipbuilding Program?« *US Naval Institute Proceedings*, February 1977.

Rumsfeld, Donald H. »Annual Defense Department Report FY 1978« US Government Printing Office, Washington DC 1977.

Salzer, Robert S, »The Surface Forces« *US Naval Institute Proceedings*, November 1976.

Schlesinger, James R, *Annual Defense Department Report FY 1975*. Washington, 1974.

Schlesinger, James R, *Annual Defense Department Report FY 1976*. Washington 1975.

Teplinsky, B, *America's Naval Programmes, International Institute for Strategic Studies, Survival March/April 1973*.

Turner, Stansfield, »The Naval Balance: Not Just a Numbers Game«, *Foreign Affairs*, January 1977.

Zumwalt, Elmo R, »On Watch«. New York Times Book Co 1976.



BOGANMELDELSER

The great admirals Richard Hough, 271 sider, Lst 6,50. Weidenfeld & Nicolson. 11 St. John's Hill. London SW 11.

Englænderen Richard Hough er en velkendt sømilitær forfatter og anmelder af maritim historie og er som saadan blandt andet medlem af *Council of the Navy Records Society*. Blandt hans bøger er maaske de mest kendte »*The Potemkin Mutiny*«, »*An Authorised Life of Admiral Lord Fisher*« og »*Captain Bligh and Mr. Christian*«.

I »*The Great Admirals*« gennemgaard forfatteren 21 af verdens mest fremragende flaadeføreres biografier og omtaler samtidig 4 aarhundreders kampe til søs, lige fra Middelalderens søslag i Middelhavet til Anden Verdens-

krigs vældige kampe i Stille-Havet, hvori disse mænd alle har spillet en afgørende rolle.

To af disse flaaðeførere kan dog maaske næppe kaldes admiraler i almindelige forstand, idet de deltog i kampene mere i kraft af deres kongelige byrd end som egentlige admiraler. Saaledes var »*Kristendommens Forkæmper*« i slaget ved Lepanto i 1571 mod tyrkerne, »*Generalkaptajnen for alle spanske Flaader*« Don Juan de Austria, og Gustav III af Sverige som den sidste konge, der personlig deltog i et søslag, nemlig i svenskernes sejr i Slaget ved Svensksund over russerne i 1790.

Et særtilfælde var Hertugen af Medina Sidonia, som blev udnævnt til fører af Kong Philips spanske flaaðer nærmest ved en fejltagelse og imod sin vilje, og hans operationer til søs blev da heller ikke særlig vellykkede.

Blandt de resterende 18 admiraler maa i kronologisk rækkefølge nævnes Sir Francis Drake, Hollænderen Admiral Maarten Tromp, dernæst Vice-admiral Viscount Horatio Nelson, Admiral of the Fleet Earl Beatty og Admiral of the Fleet Earl Cunningham, som alle med fuld ret kan kaldes store admiraler i kamp.

Lord-Admiral of England Lord Charles Howard of Effingham, franskmanden Admiral Thomas Comte de Crasse og den tyske Storadmiral Alfred von Tirpitz maa nærmest karakteriseres som store administratorer, medens Admiral Togo fra Japan, Admiral of the Fleet Earl Jellicoe of Scapa og Admiral Raymond Spruance fra U.S. Navy var fremragende taktikere. Endelig kunne General-at-Sea Robert Blake og Fleet-Admiral Chester W. Nimitz omend berømte maaske helt have været udeladt i forfatterens liste over søkrigere, da begge mere havde overledelsen i land.

Man leder imidlertid forgæves efter andre ligesaa berømte admiraler, f.eks. den franske Admiral Pierre de

Suffren de St. Tropez, som udmærkede sig i kampene i Ostindien imod den engelske Admiral Sir Edward Hughes. Man savner ogsaa en af Syvaarskrigens største admiraler, Edward Lord Hawke samt f.eks. Admiral Chas. Saunders fra Quebec's erobring, Admiral of the Fleet Sir John Jervis fra St. Vincent, Admiral Rodney fra Vestindien for ikke at glemme Admiral Franz von Hipper, der udmærkede sig i Nordsøslaget i 1916 som chef for de tyske slagkrydsere.

At vi i Danmark forgæves maa søge efter danske søkrigere hos Hough, som f.eks. Niels Juel fra Slaget i Køge Bugt i 1677 skyldes maaske, at historikere stadig diskuterer, ikke resultatet, men selve slagets forløb og i særdeleshed, at ingen indtil dato har kunnet opspore Niels Juels egen rapport om slaget. - Muligvis fordi den aldrig har været skrevet, idet man i »*Post-Tidninger*« af 4. 7. 1677 kan læse, at »*Admiral Juel gaf sig icke saa megen tid, at hand hid indtil kunde giøre Majestæten nogen fuldkommen beretning om dette slag...*» (Tidsskrift for Søværnen Maj 1978 pag. 159.)

At forfatteren foruden sin indgaaende omtale af store admiraler ogsaa er kommet ind på vaabnernes udvikling og de skibstyper, der har deltaget i søkrigen igennem tiderne bør ligeledes nævnes, lige fra haandvaaben. i nærkampe fra Middelalderens galejer til vore tiders store slagskibe med 16-tommers kanoner og en rækkevidde paa over 20 miles for ikke at tale om de vældige aircraft carriers.

Bogen »*The Great Admirals*« er opdelt i 7 afsnit og har over 100 sort-hvide gode illustrationer samt 16 smukke farvebilleder foruden 7 kort, hvilket medvirker til, at bogen varmt kan anbefales enhver, der er interesseret i verdens søkrigshistorie.

Frits Hammer Kjølens.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i maj/juni 1978

**ADMINISTRATION, UNDERVISNINGSVÆSEN
M.V.**

Annapolis. The United States Naval Academy. Catalog
1978-1979. Washington 1978. 208 s. ill. index.

Mathiesen, S.A.: Østersøregionen - i går - i dag - i morgen.
En bibliografi. Kbh. 1978. 60 s. kort.

HISTORIE.

Black Americans in the Navy. Washington u.å. (1977).
48 s. ill.

Bruun, Henry & Georg Simon: Dansk historisk bibliografi
1913-1942. Bd. VI, Registre. Kbh. 1977. 664 s.

Fink, Troels: Da Sønderjylland blev delt 1918-1920. Bd.
I: Forberedelserne. Bd. II: Grænsestriden. 2 bd. Tønder
1978. 288 + 208 s. kort.

Kneebone, Donald: Famous Sea Battles. London 1968. 128
s. ill. index. bibl.

Liebe, P. I. & E. Borgstrøm: Københavns Befæstning og
Forsvarssagen i Tidsrummet 1865-1922. Kbh. 1977. 48 s.
(Bibliografi).

Maine, René: De la rame a la voile. Lepante - Trafalgar.
(Nouvelle Histoire de la Marine Tome 1). Editions
Maritimes & D'Outre-Mer 1977. 392 s. ill.

McCollum, Kenneth G. (ed.): Dahlgren. Dahlgren, Va.
1977. 190 s. ill. index.

Militærhistoriens hvem forsker hvad. (2. udg.). Kbh. 1977. 40 s.

Militærhistorisk Konference '77 - en rapport. Kbh. 1977. 102 s.

MOBA gennem 25 år. Torpedobådenes Mobile Base 1953-1978. Kbh. 1978. 36 s. ill.

Pontoppidan, F. C.: NIELS JUEL's rejse til Sydamerika (foredrag). u.sted. u.å. 16 s. maskinskr.

Rasmussen, Peter Hertel: The Soviet Naval Air Force Since 1945. Kbh. 1978. 35 s. bibl.

Saabye, E. J.: Skibets kavalkade. Sejlskibe gennem tiden. Kbh. 1978. 96 s. ill. bibl.

Stevnsfort 2. juni 1953-1978. St. Heddinge 1978. 12 s. ill.

Symonds, Craig L. (ed.): Charleston Blockade. The Journals of John B. Marchand, U.S. Navy 1861-62. Newport 1976. 288 s. ill. index. bibl.

U.S. Coast Guard. Efforts in Research and Development. Washington u.å. (1977). 72 s. ill.

Wadtland, Jørgen: Hverdagsliv, Struktur, Teknik og Organisation i Den Dansk-Norske Sømagt 1701-1800. (Gruppeopgave til Kbh.'s Universitet). Kbh. 1978. 62 s. ill. bibl. dupl.

West, Francis J.: Small Unit Action in Vietnam Summer 1966. Washington 1977. 144. s. ill.

2. VERDENSKRIG

Cappelen, Hans: Vi ga oss ikke. En Nacht- und Nebel-fange forteller. Oslo 1945. 206 s.

Ebbesen, Niels (Aage Heinberg): Danmark under jorden. Stockholm 1944. 160 s.

Patridge, Colin: Hitler's Atlantic Wall. Guernsey 1976. 144 s. ill. index. bibl.

Pontoppidan, F. C. (red.): Hvad der hændte i 2. verdenskrig. Udklip - scrapbog u.sted. u.å. ca. 90 s.

Updegraph, Jr., Charles L: U. S. Marine Corps Special Units of World War II. Washington 1977. 106 s. ill.

PERSONALHISTORIE.

Hauge, Yngvar: Kongen av Norge 1931-1947. Oslo 1960. 272 s. ill.

Hauge, Yngvar: På Norges trone 1906-1930. Oslo 1958. 238 s. ill.

Jarlsberg, F. Wedel: 1905 Kongevalget. Oslo 1946. 320 s. ill. personelindex.

Jarlsberg, F. Wedel: Reisen gjennom livet. Oslo, 1932, 428 s. ill. personindex.

POLITIK.

Dahlerus, Birger: Sidste forsøg. Kbh. 1945. 160 s.

Holtermann, Henrik: Skibsværfter som rustningsindustri. (Eksamensopgave til Københavns Universitet). Kbh. 1978. 51 s. ill. bibl. dupl.

STRATEGI & TAKTIK.

Hayes, John D. & John B. Hattendorf (eds.): The Writings of Stephen B. Luce. Newport 1975. 262 s. ill. index.

SKIBE, SKIBBYGNING M.M.

Breyer, Siegfried & Gerhard Koop: Die Schiffe und Fahrzeuge der deutschen Bundesmarine 1956-1976. München 1978. 482 s. ill. index. bibl.

Murphy, A. L.: Rockets, Dynamators, Jet Motors. Los Angeles 1944. 170 s. ill. index.

Trident System. Washington 1977. 16 s. ill.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Annapolis. The United States Naval Academy. Catalog 1978-1979.

U.S. Government Printing Office. Washington 1978. Udover en historisk redegørelse for årene 1845-1978, gives der i håndbogen alle oplysninger om den amerikanske søofficersskole, lige fra dagligt time-skema til undervisningsplaner, skolestab og lærere, lønninger og fritidsmuligheder m.m.

Man kan som dansker måske undre sig over, at time-skemaet for i hvert fald det første år fastsætter undervisning fra 0755-1145, frokost 1220-1315, og derefter fortsat undervisning til kl. 1505.

Fra 1505 kan visse kadetter være optaget af arbejde i laboratorier, og øvrige med sport eller andre personlige gøremål.

Efter middag kl. 18.30 følger en studieperiode fra 2000-2300.

Danske kadetter fra tiden indtil 1950'erne kan genkalde visse ting i erindringen.

Troels Fink: Da Sønderjylland blev delt 1918-1920. Bd. I-II. Institut for Grænseregionsforskning. Tønder 1978.

De 2 bind har undertitlerne »Forberedelserne«, der omfatter tiden oktober 1918 til maj 1919, og »Grænsestriden«, der omfatter tiden maj 1919 til januar 1920. Et tredje og afsluttende bind omfattende tiden januar-juli 1920 er planlagt og vil forhåbentlig udkomme i 1979. På grundlag af et omfattende kildemateriale, hvoraf en stor del ikke hidtil har været benyttet, har professor Troel Fink skildret de væsentlige faser i genforeningens historie indtil januar 1920. Emnet er belyst alsidigt og afbalanceret, med skyldig hensyntagen til såvel den danske som den tyske part i opgøret. Endelig er der foretaget en nærmere analyse af den måde, hvorpå det slesvigske problem blev behandlet på fredskonferencen i Versailles. Som Troels Finks øvrige bøger: Interessant læsning.

Yngvar Hauge: På Norges trone 1906-1930 og Kongen af Norge 1931-1957.

H. Aschehough & Co. Oslo 1958 & 1960.

Bøgerne er - blandt flere andre - modtaget som gave fra kommandørkaptajn F. C. Pontoppidan, og hermed er Hauge's trilogi om Kong Haakon samlet i biblioteket, idet den første: »Fra korvettens dæk til Norges trone« blev erhvervet ved udgivelsen i 1955.

Kommandørkaptajnen deltog som kadet i krydseren HEIMDAL's togt til bl.a. Arendal i 1904, og har sammen med bøgerne givet en interessant beskrivelse af skibsreder Smith's »udnævnelse« af daværende Prins Carl til Norges konge. Prins Carl var premierløjtnant og 3. kommanderende om bord på HEJMDAL.

Episoden er kort omtalt i den første bog i trilogien, hvor det bl.a. hedder:

»Under høj stemning ved en middag slo skibsreder Smith prins Carl på skulderen og ropte med sin store, rungende røst: »De skulle egentlig vært konge av Norge, De!«

Kommandørkaptajn Pontoppidan har nedfældet sin erindring i bl.a. følgende ord:

»Efter Middagen ankom 24 Kadetter og et tilsvarende Antal unge Damer til Kaffen og senere til Dans og Souper. Blandt de sidst ankomne var Prinserne Aage og Axel, der som Aspiranter var med paa Togtet. Vejret var henrivende, Parken smuk og stor, de unge Piger søde og danselystne, Traktementet udmærket, saa det blev helt igennem en uforglemmelig aften. Det kunde selv under disse fornøjelige Forhold ikke undgaas, at Talen faldt paa Norges Politik og det stærke Ønske om at frigøre sig fra Sverige, helst som et fuldstændigt selvstændigt Land uden Personalunion.

Under Kaffeserveringen eller under Souperen - jeg mindes ikke nøjagtigt hvor det var - greb een af Gæsterne, en stor stærk Skibsreder, Prins Carls Haand og sagde meget højt: »Der har vi Fa'en hakke mig Manden«; det var den Version, som vi opfattede, og som senere paa Togtet blev et Slagord, naar vi skulde udpege en Mand til eet eller andet Arbejde. Jeg har senere hørt en norsk Version, ifølge hvilken der blev sagt: »Du skal Fanden pine mig bli' Norges Konge«; men hvilken af de to Versioner, der er den mest korrekte, så var det første Gang, at Prins Carl blev nævnt som norsk Kongsemne. Det var en ganske morsom Episode, men først Aaret efter blev den historisk, da Prins Carl blev Konge af Norge. Kongen mindedes Episoden hele sit Liv og skal have sagt, at det egentlig var Skibsrederen i Arendal, der havde udraabt ham til Konge første Gang.«

Kommandørkaptajnen slutter sin lille redegørelse således:

»Den norske Minister, baron Wedel-Jarlsberg, hævder - og med rette - at det var ham, der opfandt Prins Carl og var med til at gøre ham til Norges Konge; men uofficielt var det SMIDT, der allerførst udraabte ham.«

Kenneth G. McCollum (ed.): Dahlgren. Naval surface Weapons Center, Dahlgren, Virginia, 1977.

Indtil 1918 lå den amerikanske flådes forsøgscenter i Maryland, men forskellige uheld, der gik ud over den lokale befolkning, nødvendiggjorde en flytning, hvorfor DAHLGREN blev etableret i Virginia som flådens forsøgscenter, opkaldt efter kontreadmiral J.A. Dahlgren (1809-1870), »det moderne søartilleris fader«.

Bogen giver DAHLGREN's historie i interview-form, idet 13 gennem tiderne ansatte videnskabsmænd og søofficerer hver især inden for sit område bidrager hertil.

Peter Hertel Rasmussen: The Soviet Naval Air Force Since 1945.

Det kgl. Garnisonsbibliotek, Kbh. 1978.

Ligesom Marinens Bibliotek, har Hærens hovedbibliotek, Det kgl. Garnisonsbibliotek, mange studerende blandt sine lånere. En af dem er Peter Hertel Rasmussen, der med nærværende »Extended essay for the M.A. degree in War Studies« har afsluttet sit studium i England.

I første afsnit gives en historisk redegørelse, hvorefter følger en oversigt over organisation og materiel i dag. Der afsluttes med luftstyrkernes opgaver og de mulige ændringer og udviklinger i den næste 10-års periode.

A.H.

EFTERLYSNING

I tidsskriftet for 1974, pag. 517, bragtes i serien »Portrætter af tidligere søofficerer« et billede af

Johan Ludvig von Erlach

Ved en beklagelig fejltagelse er det ikke blevet registreret hvorfra billedet stammer. Det menes, at en af tidsskriftets læsere har gjort kommandørkaptajn J. Teisen opmærksom på billedets eksistens og/eller har sendt kommandørkaptajnen billedet.

I anledning af en henvendelse fra en marinehistoriker, bosat i Australien, er Marinens Bibliotek interesseret i at få opklaret oprindelsen til billedet.

Evt. oplysninger bedes meddelt Marinens Bibliotek, Overgaden o. Vandet 62 B, 1415 København K., tlf. (01) 543293.

A. Holm
KK-RE, bibliotekar



FREMSKRIDT ELLER TILBAGESLAG?

Kommentar til et foredrag af oberst Nils Berg

*Mig ka' han ikke sitte pigtråd
omkring.
Storm Petersen.*

Redaktionen har bedt mig kommentere generalløjtnant G. K. Kristensens foredrag i Pædagogisk-psykologisk forening for forsvaret. Jeg fremsførte i den efterfølgende diskussion nogle kritiske bemærkninger. Da redaktionen mener, at en uddybning af kritikken har interesse, føler jeg at burde følge opfordringen.

En arbejdsgruppe og dens skæbne.

Først skal jeg oplyse, at min adkomst til at kritisere er, at jeg som formand for en af Forsvarskommandoen nedsat arbejdsgruppe har lagt navn til et forslag til forsvarskommandodirektiv vedrørende ledelsesprincipper for forsvaret. Min grund til at kritisere er, at det udsendte direktiv efter min opfattelse indeholder sådanne ændringer af forslagets indhold og form, at jeg stærkt må kvie mig ved at føle medansvar for det.

Dette så meget mere som jeg før fordelingen af direktivet har råbt vagt i gevær. I et brev til arbejdsgruppens medlemmer gjorde Forsvarschefen disse bekendt med den form, man ville give direktivet. I en svarskrivelse,

hvori jeg først kort begrundede mit standpunkt, meddelte jeg Forsvarschefen, at jeg fandt det »mindre heldigt, om ledelsesprincipperne udsendes i den form, slutbehandlingen har givet dem. Den videre procedure bør efter min opfattelse være, at arbejdsgruppens forslag tilbagesendes denne bilagt Forsvarskommandoens eksplicit formulerede ønsker om ændringer (supplement til kommissoriet).« Denne meningstilkendegivelse er forblevet ubesvaret, og direktivet er fordelt.

Allerede ved fremsendelsen af forslaget udtrykte arbejdsgruppen den opfattelse, at Forsvarskommando, såfremt den ikke umiddelbart kunne tiltræde forslaget, burde inddrage arbejdsgruppen i behandling af eventuelle ønsker om ændringer. Gennem arbejdet med problemerne i 24 halvdagsmøder med mellemfaldende hjemmearbejde havde arbejdsgruppen nemlig dannet sig den opfattelse, at den nok sikrest og hurtigst ville kunne overskue virkningerne af eventuelle partielle ændringer, og at Forsvarskommando, hvis den ville handle uden konsultation, let kunne komme til at optræde som en elefant i en porcelænsbutik. Disse bange anelser har desværre vist sig at være realistiske.

Man kan egentlig undre sig over, at Forsvarskommando i slutbehandlingen har valgt at ignorere arbejdsgruppen. For sammensætningen syntes at indicere, at man ville tillægge dens mening betydelig vægt. Bortset fra formanden kom gruppen til at bestå af chefen for Forsvarsstabens Operationsstab, generalmajor O. K. Lind, chefen for Forsvarets Kursusinstitution, oberst J. Juel Pedersen, chefen for Militærpsykologisk Tjeneste, kommandørkaptajn B. Rieneck, en sektionschef af oberstløjtnants-/kommandørkaptajnsgrad fra hver af de tre værnstabe og en sektionschef af oberstløjtnantsgrad fra Forsvarsstabens Personelaflodning. Hertil kom en orlogskaptajn og en major til at varetage sekretær-

funktionen. Man kan ikke sige, at Forsvarskommandoen har fundet medlemmerne i bageste geled af sagsbehandlere. Da jeg i diskussionen efter general Kristensens foredrag fremførte disse betragtninger, blev jeg imødegået med en bemærkning om, at man jo havde så mange arbejdsgrupper. Da jeg hørte denne reformulering af l. Jantelov: »Du skal ikke tro at du er noget«, blev jeg klar over, at den ære, Forsvarskommandoen har vist mig ved at bede mig være formand for arbejdsgruppen, ikke var så stor, som jeg i min naivitet havde troet.

Ændringer i forslaget er omfattende og væsentlige.

Arbejdsgruppens forslag til ledelsesprincipper er ikke kendt i større kredse i forsvaret. De ikke indviede kan derfor ikke vide, om der er fornuftig proportion i min kritik af det udsendte direktiv. Jeg vil forsøge at vise, at rettelserne i forslaget ikke blot drejer sig om en ændring af et »som« til et »der«.

Forsvarschefen har ganske vist i sit brev til arbejdsgruppens medlemmer anført, at der - bortset fra princip 14 - er indholdsmæssig identitet mellem de to versioner, og general Kristensen hævdede i diskussionen efter sit foredrag det samme, men indrømmede dog senere - uden at konkretisere - at der på enkelte afgørende punkter var ændret af principielle grunde.

For en overfladisk betragtning vil de to versioner fremtræde ens, idet direktivet som forslaget er inddelt i et forord, en indledning, selve principperne og en liste med ordforklaringer, og idet selve principperne er opstillet efter samme grundstruktur og stort set omhandler samme emner. En systematisk sammenlignende undersøgelse vil imidlertid vise, at direktivet nok så vidt har fulgt forlægget, men at der er foretaget mere end 200 rettelser i forslagets tekst. En del af disse rettelser er af

rent sproglig karakter, en del er ombrydninger, og en del udeladelser.

Nogle af de sproglige rettelser er næppe forbedringer. Ombrydningerne medfører ofte en anden tankerække og dermed en anden mening.

Udeladelserne bringer ofte én i tvivl: Er den pågældende passage blot utilsigtet faldet ud? Er den anset for overflødig? Er den betragtet som uønsket eller urigtig? Rettelserne betyder for selve princippernes vedkommende, at otte af dem - ud over princip 14 - indholdsmæssigt ikke er identiske med forslaget. Det drejer sig om principperne 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12 og 13. Det ændrede indhold fremtræder ikke altid forståelsesmæssigt klart. Over 200 rettelser umuliggør naturligvis en fuldstændig sammenlignende gennemgang af de to versioner, men jeg vil senere give nogle eksempler.

Vurderingsproblemet.

Om noget nyt repræsenterer et fremskridt, må afgøres ved en vurdering i forhold til den hidtil eksisterende tingenes tilstand.

Det er noget nyt, at der nu foreligger offentliggjorte, principielle værnsfælles retningslinier for, hvorledes ledelse (-lederskab) skal udøves. Jeg betragter dette som et fremskridt og er altså så vidt enig med Forsvarskommandoen. Fremskridtet består for mig først og fremmest i, at der foreligger en offentliggjort policy. På fremskridtets konto kan måske noteres, at det er en tidssvarende adfærd i disse bevisførelsens tider at klargøre for sig selv og andre, hvor man egentlig står, når det gælder de vigtige ledelsesproblemer.

Vigtigere er det imidlertid at vurdere, om direktivets indhold repræsenterer et fremskridt. For hvad skal vi vurdere i forhold til?

General Kristensen lader os i stikken. Han beskriver et tomrum efter Frederik den stores ikke gældende fastholdelses-anvisninger, efter det i 1973 ophævede Tjenestereglement for Hæren og inden for en juridisk ramme bestemt af Forsvarsordningen, Grundloven og Militær Straffelov. Og så lader han ledelsesprincipperne falde lige som ned fra himlen til os. Det er naturligvis rigtigt, at de nævnte retlige bestemmelser siger noget om forsvarets opgaver og de vilkår, de skal løses under. Men de er og bliver jo kun jura. Grundlaget for ledelsesprincipper ligger højere - eller dybere om man vil. Det er af filosofisk art.

Generalen synes især at være glad for Militær Straffelov, idet det efter hans udsagn *»ikke (er) tilfældigt, at Forsvarets Ledelsesprincipper gør brug af denne lovs terminologi i relation til fordeling af ansvar og forpligtelser som beskrevet ved forholdet foresat - undergiven.«*

Det er måske en filosofisk betragtning, når generalen pointerer den sammenhæng, der er mellem krigsføringens principper og ledelsesprincipperne. Jeg skal ikke bestride, at der er en sammenhæng af den af ham beskrevne karakter, men kunne have ønsket, at det i samme åndedrag var understreget, at de to sæt principper for en streng analytisk betragtning intet har med hinanden at gøre. Krigsføringens principper er rent taktisk-operationelle, ledelsesprincipperne omhandler alene interpersonelle relationer.

Altså: Generalen giver os intet grundlag for at vurdere, om direktivet efter sit indhold repræsenterer et fremskridt. Er der et sådant grundlag?

Vurdering af direktivet.

Da direktivet vedrørende ledelsesprincipper er en ny foreteelse, kan vurderingen ikke foretages ved en

sammenligning med en lignende tidligere publikation. Derimod er en vurdering nok mulig ved at undersøge, om direktivet fortsætter den udviklingslinie, som er markeret ved Hærkommandoens pædagogiske Arbejdsgruppe (ARDO), oprettet 1961, Udvalget vedrørende Befalingsmandsuddannelsen og Arbejdsklimaet i Forsvaret (Klimaudvalget, Højbyudvalget), nedsat 1964, vejledningen Ledelse og Uddannelse, 1969, samt grundbogen Samarbejde i Forsvaret, 1975.

Det havde været naturligt, om generalen i sit foredrag med et par ord havde nævnt, hvorledes direktivet ligger i forhold til denne udviklingslinie. Forsvarskommandoen gav nemlig i slutningen af 1976 arbejdsgruppen vedrørende ledelsesprincipper følgende kommissorium, for så vidt angår grundlaget for arbejdet.

B. Arbejdsgruppen skal bygge på grundholdningerne i

*- Ledelse og Uddannelse (Hærkommando) og
- Samarbejde i Forsvaret (Grundbog for Menige, 1975).*

Disse holdninger er bl.a.

- Lederen/ledelsen har ikke alene ansvaret for, at opgaven løses, men at den løses bedst muligt, hvilket bl.a. er ensbetydende med, at det samarbejde, der betinger opgavens løsning, skal have størst mulig effekt.

- Lederen/ledelsen må smidigt tilpasse sig situationens vekslende krav, da ledelsesaktivitet indgår som en del af et kompliceret socialt spil.

C. Arbejdsgruppen skal sikre sig, at Ledelsesprincipperne får fornøden sammenhæng med Pædagogiske Principper for Forsvaret.

Medens arbejdsgruppens forslag helt udfylder de nævnte dele af kommissoriet, er det min vurdering, at Forsvarskommandoen i forhold til den ovennævnte udviklingslinje (og sit eget kommissorium) har foretaget en kraftig opbremsning. Det bygger jeg på den ilde-lydende optagelse af ordene »*Militær Straffelov*« i selve direktivet og de i det hele lidt autoritære overtoner, direktivet i forhold til forslaget rummer. Det bygger jeg på foredragets underskregning af direktivets overensstemmelse med bestemmelser fra det 19. århundrede og undladelse af at stille det i relation til udviklingen i det 20. århundrede. Det bygger jeg på den ignorering af grundbogen Samarbejde i Forsvaret, som bl.a. udeladelsen af forslagens passus om de lededes ønskværdige deltagelse i styringen er et udtryk for. Som et yderligere indicium betragter jeg endelig generalens ytring i diskussionen efter foredraget om, at Klimaudvalget er passé, situationen i dag er en helt anden.

Ledelsesprincipperne skal jo gælde for alle funktionsområder, altså også for uddannelsen. De er dermed - også - overordnede pædagogiske principper. Jeg føler mig ikke ganske overbevist om, at ledelsesprincipperne med sin overbetoning af det operative område og med den valgte sprogtone bygger en naturlig bro til de pædagogiske principper fra 1976.

Bemærkning til forordet.

Af direktivets fire afsnit behandler general Kristensens foredrag kun afsnittet om selve principperne. Hvilket naturligvis også er hovedsagen. Men da hverken forord eller indledning er fyldstof, men danner en nødvendig baggrund for forståelsen af principperne, vil jeg i det følgende knytte nogle bemærkninger også til disse afsnit.

Jeg foretager et skønsomt udvalg inden for de mere end 200 rettelser, men gør opmærksom på, at en del væsentlige ændringer lades uomtalt.

Jeg begynder med forordet. Som underskrevet af Forsvarschefen må det anses for særlig betydningsfuldt. Jeg kunne knytte fem væsentlige bemærkninger til det, men skal nøjes med én.

Midt i direktivets forord står:

(De undergivne (de ledede)) skal kende de problemer, der knytter sig til den foresattes ansvar. Herved får de forudsætninger ikke blot for at kunne handle på hensigtsmæssig måde i overensstemmelse med den foresattes dispositioner, men også for som deltagere i samarbejdet at kunne give selvstændige bidrag til opgavens løsning.

Den tilsvarende tekst i udvalgets forslag lød:

(De ledede) skal kende de problemer, der knytter sig til at have ansvar som leder. Herved får de forudsætninger ikke blot for at kunne handle på hensigtsmæssig måde i overensstemmelse med lederens dispositioner, men også for som deltagere i samarbejdet om opgavens løsning at kunne give anvendelige selvstændige bidrag til styringen af aktiviteterne.

Direktivets omformning af den sidste sætning er en væsentlig og beklagelig afsvækning af forslaget tekst. (Jeg kom til at tænke på bisætningsforvanskningen i 2. udgave af Clausewitz: Vom Kriege). Læseren af direktivet skal nu helt hen i ordforklaringen til Styring for at se, at også de ledede kan bidrage til styring. Dette angiver imidlertid ikke en policy, men fremstiller kun en teori.

Ændringen er selvfølgelig ingen tilfældighed. General Kristensen burde i sit foredrag have givet en redegørelse for Forsvarskommandoens syn på dette centrale problem.

Bemærkninger til indledningen.

Forslagets indledning er i den grad forvandlet gennem ombrydninger, udeladelser og andre rettelser, at arbejdsudvalgets droit moral til teksten (hvis det havde en sådan) er krænket på det groveste. Personlig føler jeg intet medansvar for den tekst, der er kommet ud af det. Jeg skal kommentere to punkter.

Det ene er to af udeladelserne fra forslagets tekst. Udeladelserne repræsenterer klare, negative oplysninger om Forsvarskommandoens policy. De i direktivet udeladte tekster er:

Lederen skal være klar over sin holdning til mennesker og opgaver. Han skal have vilje og evne til at kommunikere denne til de ledede på en sådan måde, at det virker koordinerende og styrende.

og:

Lederen skal være beredt til også at lade andre øve indflydelse.

Disse udeladelser betragter jeg som udtryk for tilbageslag i udviklingen.

Det andet punkt, jeg vil omtale, er en tekststramning. Arbejdsudvalgets forslag indeholdt som sidste afsnit i indledningen følgende afsnit:

Ledelsesprincippernes forudsætninger

Omverdenen og de ledere er ikke begreber med et fast, permanent indhold. Dette varierer med tid og sted. Ledelsesprincipper må derfor også variere med tid og sted.

Danske ledelsesprincipper er bestemt af, at Danmark er et vestligt demokrati, en retsstat, et nordisk land, et land med kristne og humanistiske traditioner, et velfærdssamfund osv.

Bag ledelsesprincipperne og under disse ligger som en del af den kulturelle omverden en række forudsætninger og grundholdninger af moralsk og filosofisk natur.

Denne meget korte tekst er essensen af en diskussion gennem flere møder i arbejdsgruppen. For at give næring til en diskussion om ledelsesprincipper med perspektiv og dybde i anså vi det for formålstjenligt at give disse omrids af nogle meget væsentlige problemstillinger.

Forsvarskommandoen har imidlertid kogt teksten ned til følgende, som i øvrigt er flyttet hen i anden sammenhæng:

Forsvarets ledelsesprincipper er bestemt af, at Danmark er et vestligt demokrati og tilhører den vesteuropæiske kulturkreds.

Man kan naturligvis forsvare stramningen med et *Sat sapienti!* (*Lad det være tilstrækkeligt for den forstandige!*) Men mon ikke Forsvarskommandoen overvurderer forstandighedens udbredelse og derfor har forvandlet brød til sten?

Bemærkninger til principperne og til foredraget.

Afsnittet, der indeholder selve ledelsesprincipperne, er som tidligere nævnt opstillet i det væsentlige i overensstemmelse med udvalgets forslag. Rettelsernes antal er imidlertid legio, og da de ikke alle er udtryk for *Bessermachen*, er der indholdsmæssige forskelle fra forslag til direktiv.

Jeg vil komme ind på nogle af disse i det følgende, hvor jeg igen kan knytte fremstillingen til general Kristensens foredrag, hvis hovedafsnit jo er en gennemgang princip for princip.

Men forinden da nogle generelle bemærkninger.

Det er tidligere nævnt, at man i direktivet har valgt at anvende Militær Straffelovs terminologi foresat - undergiven. Arbejdsgruppen havde foreslået termerne leder - ledet bl.a. ud fra det synspunkt, at ordene foresat - undergiven låser tanken fast til den samarbejdsmodel, der kan beskrives med ordene befalingsret - lydighedspligt, og at lederskab også betjener sig af andre samarbejdsmodeller. (Arbejdsgruppens tankegang har på ulogisk vis overlevet i direktivets ordforklaring under ordet Leder.) At lægge sig på udtrykkene foresat - undergiven anser jeg af både logiske og psykologiske grunde for en mindre lys idé. Men da jeg godt kan overleve trods en lidt ubehagelig skurren i ørerne, skal jeg ikke fordybe mig i emnet.

Dernæst: Det første - fremhævede - punktum i hvert princip er essensen af princippet. Arbejdsgruppen valgte i princippet at formulere denne essens som et bud til lederen, uden at det dog er gennemført med slavisk konsekvens. F.eks.:

Lederen skal smidigt vælge ledelsesform efter situationen.

I direktivet er valgt en upersonlig opsummering som princip, men heller ikke Forsvarskommandoen er forfaldet til konsekvensmageri. Det tilsvarende eksempel lyder:

Situationen er afgørende for ledelsesformen.

Bortset fra at smidigheden er faldet ud i denne formulering, kunne den forlede læseren (lederen/den foresatte) til en deterministisk skæbnehengivelse. Der

er ingen personlig appel i den, som der er i arbejdsgruppens formulering.

Jeg foretrækker gruppens oplæg, men kan nok leve med princippet i den valgte løsning - hvad grunde man så har haft til ændringen.

Og nu til de enkelte principper og generalens foredrag! Pladsen tillader desværre kun spredt fægtning.

ad princip 1: Forsvarets enheder skal kunne kæmpe.

General Kristensen lægger i sin motivering vægt på spørgsmålet om forsvarets troværdighed.

Jeg vil gerne hertil føje, at dette princip reelt er det eneste, der gør det foreliggende sæt principper til noget for forsvaret specifikt.

Alle de øvrige principper vil kunne anvendes i en hvilken som helst organisation. Det er i sidste instans forsvarets opgave, der giver det identitet i forhold til andre samfundsorganisationer.

Medens ledere på de operative og uddannelsesmæssige funktionsområder i dagligdagen nok vil erindre princippet, rummer det en særlig appel til de administrative ledere, som lettere kan komme til at glemme, hvad sagen egentlig drejer sig om.

ad princip 3: Hvor enkelt skal motiveres til at gøre sin indsats.

Generalens motivationsbegreb forekommer mig så ejendommeligt, at det vil kræve megen plads at diskutere hans kommentar, hvorfor jeg afstår.

Den form, Forsvarskommandoen har givet princippet, forekommer mig i forhold til forslaget slap og udflydende.

ad princip 4: Alle skal inddrages i et meningsfyldt og effektivt samarbejde.

Generalens kommentar er misvisende. Princippet drejer sig ikke om lov om samarbejde og økonomiministerens

cirkulære. Pladsen tillader ikke en nøjere udredning, men interesserede henvises, for så vidt angår begrebet Samarbejde, til direktivets ordforklaring, og for så vidt angår hele problematikken til grundbogen Samarbejde i Forsvaret.

Det er i øvrigt nok uheldigt, at direktivet her anvender ordet »enhed«. Derved udelukkes princippet anvendelse på store dele af uddannelses- og administrationsområderne.

ad princip 5: Situationen er afgørende for ledelsesformen.

Til min bemærkning ovenfor, der havde et generelt sigte, vil jeg føje en kommentar til generalens omtale af Skibsrådet. Om dette har så meget med situationsbestemt ledelse at gøre, vil jeg lade stå hen.

Det er naturligvis rigtigt, at vi »dengang som nu« har et system, hvorefter en enkeltperson, chefen, »har det fulde ansvar«. Han kan ikke smide ansvaret fra sig ved at krybe i skjul bag et skibsråd. Men vælger chefen at høre et skibsråd som et led i beslutningsprocessen, har han dermed begrænset sin frihed i beslutningsfasen. Han er nemlig forpligtet til i sine overvejelser at tage hensyn til de fremførte meninger og argumenter. Han skal nok beslutte suverænt, men kan ikke gøre det arbitrært. Fører hans beslutning til handlinger, der får retsligt efterspil, vil skibsrådsprotokollen nok blive studeret.

Med understregningen af enkeltpersons-ansvarligheden skal ikke glemmes, at kollektiv ledelse og ansvarlighed også kan forekomme og fungere, selv i militære systemer. Som eksempel kan jeg henvise til den af Søe-Lieutenant-Selskabet i 1977 udgivne publikation *Slaget i Køge Bugt 1. Juli 1677*. Der omtales Niels Juels krigsrådsprotocol, hvori alle de højere officerer ombord på flåden ved deres underskrift måtte erklære sig medansvarlige i de afgørelser, der blev truffet. En vigtig krigsrådsafgø-

relse blev truffet den 30. juni 1677, altså dagen før den strålende danske sejr.

ad princip 6: Den foresatte skal opbygge en personlig autoritet. Jeg tror, min opfattelse af begrebet personlig autoritet er en anden end generalens. Dette skyldes nok, at mit hele begrebskompleks (samarbejde, ledelse, indflydelse, autoritet) svarer til direktivets ordforklaringer, medens generalens forekommer mig hjemmegjort. Selvgjort er imidlertid ikke altid velgjort. Jeg må henvise læseren til kritisk selvstudium, men skal anføre to ting.

Når generalen »betragter det at lede som at øve indflydelse på andre menneskers meninger, holdninger og adfærd«, er det et karakteristikon, men som definition betragtet for vid. Ud fra direktivets ordforklaring til Leder kunne man mere præcist sige, at at lede er at handle med henblik på at løse den opgave at samle en (sin) gruppes anstrengelser og indsats mod de fælles mål.

Generalens betragtning om, at soldaten, der kan slå en proper næve og gerne gør det, skulle have formel autoritet, forstår jeg ikke. Så skulle Orkan-Ole i Nyhavn også have formel autoritet, når han afkræver mig min tegnebog.

ad princip 11: Samarbejde skal opbygges og vedligeholdes.

I denne formulering er princippet nærmest intetsigende. Dette hænger sammen med, at man ikke bruger sit eget samarbejdsbegreb fra ordforklaringen, men et snævrere begreb med lyriske overtoner. Interesserede henvises i øvrigt til grundbogen Samarbejde i Forsvaret, hvor man bl.a. kan læse, at samarbejdsdiskussionen går på, *hvordan* vi skal samarbejde, og ikke på, *om* vi skal samarbejde. Arbejdsudvalgets forslag lød da også helt anderledes: *Godt samspil skal opbygges og vedligeholdes.*

Og forslaget fortsatte:

Lederen skal opbygge og vedligeholde et godt samspil med de ledede og mellem disse indbyrdes ved at informere, engagere og kommunikere åbent samt ved at forebygge og bilægge konflikter. En hensigtsmæssig åben kommunikation fra de ledede forudsætter gensidig tillid.

Den valgte formulering af direktivet skaber uklarhed både om forståelsen af princippet i sig selv og om dets relation til princip 4.

ad princip 13: Medansvar for opgaveløsning skal udvikles.

Hvis ordet medansvar skal have reel mening, kan jeg kun læse denne tekst sådan, at Forsvarskommandoen ønsker, at man skal arbejde hen mod tilstande, hvor også de ledede skal have del i ansvaret for løsning af fællesopgaver. Dette er imidlertid næppe hensigten, når man erindrer sig generalens understregning andetsteds af, at ansvaret udelt er lederens.

Arbejdsudvalgets forslag uddeler da heller ikke en sådan narresut, men siger.

De ledendes ansvarsfølelse for opgaveløsning i fællesskab skal udvikles.

Bemærkning til ordforklaringen.

Forslagets ordforklaringer går - bortset fra en enkelt udeladelse (som kan accepteres) - uforandret igen i direktivet. Dette skal jeg ikke beklage, Så er da et arkimedisk punkt bevaret i direktivet.

Men som anført nogle steder i det foregående har ændringer i principteksten medført visse uoverensstemmelser mellem denne og ordforklaringerne.

Resumerende slutbemærkninger.

Jeg kan resumere min kommentar således:

- Jeg betragter det som et fremskridt, at der for det centrale område, der hedder ledelse (³ lederskab), nu foreligger en offentliggjort policy.

- Både Forsvarschefen og Forsvarsstabschefen har lagt vægt på at betone den indholdsmæssige identitet af arbejdsudvalgets og Forsvarskommandoens udformninger af ledelsesprincipperne. Det er sikkert venligt ment, men ikke rigtigt. De to versioner er ikke indholdsmæssigt identiske.

- Det er beklageligt, at det foreliggende direktiv efter sit indhold ikke ubetinget kan karakteriseres som et fremskridt. På væsentlige områder er udviklingslinien gennem den sidste snes år brudt, således at en opbremsning, måske endda et tilbageslag kan anes.

- Direktivet er blevet til ved at bruge skelettet i arbejdsudvalgets forslag og nogle af dets formuleringer. Ombrydninger, strygninger, tilføjelser og andre rettelser i stort tal har imidlertid skabt et stilmæssigt blandet produkt med en del indholdsmæssige uklarheder. Især i indledningen har ombrydninger og strygninger af væsentlige tankegange ikke alene bidraget til uforståelighed, men fjernet ånd og dynamik fra teksten.

- Forsvarskommandoen ville have opnået et bedre resultat ved at betjene sig af sit arbejdsudvalg også i den sidste behandlingsfase.

Jeg har hermed afsluttet den ønskede kommentar. Jeg har valgt en form der svarer til princippet om den åbne kommunikation, og håber, at mit indlæg af alle læsere vil blive oplevet som et sagligt bidrag til en diskussion med det formål at klargøre sig og fastsætte principper, der kan tjene til, at forsvarrets ledere stedse kan fungere bedre og bedre.

IRAN

af premierløjtnant T. S. Jørgensen

Redegør for opbygningen af Irans flåde efter den anden verdenskrig, og vurder på denne baggrund Irans hensigter og mulighederne for at virkeliggøre disse.

Indledning.

Denne opgaves overskrift siger noget om, hvad opgaven går ud på, men den siger intet om opgavens løsning. En mere sigende titel ville have været

»Kongernes sidste argument«

disse tre ord indeholder egentlig alt, hvad denne opgave handler om. Næsten alle de omhandlede lande har et monarkisk styre, derfor ordet kongerne. En konge kan for at gennemføre sin politik bruge mange forskellige argumenter, derfor ordet argumenter. Endelig indeholder ordet sidste det essentielle i opgaven, nemlig våbenmagt, for våbenmagt er det middel, hvormed kongerne søger at nå deres mål, hvis alle andre argumenter svigter. Så tilsammen siger disse tre ord mere om opgaven end den lange titel. Til sidst lige historien bag disse ord. Det siges, at have været indskriften på en kanon Ludvig XV lod opstille ved indgangen til Versailles (1).

1) Den Hvide Revolution p. 152.

Begrænsninger.

Da opgaven omhandler verdens nok hurtigst ekspanderende militære magt, vil mange af de givne tal nok ikke længere passe, nye momenter kan være kommet ind, planer ændret o.s.v.; men helhedsindtrykket af udviklingen vil nok være det samme. Derfor er det ikke så væsentligt om et tal f.eks. skal være 10 eller 12 torpedobåde.

Opgaven indeholder endvidere en del generelle facts om Iran. Dette skyldes, at landet som helhed ikke er så kendt i Danmark, som f.eks. et vesteuropæisk land eller Israel. Håbet med disse informative oplysninger er derfor, at de hjælper med til at forstå Iran og landets problemer.

Det Kaspiske Hav er ikke behandlet i opgaven, da Iran har en aftale med Sovjetunionen om, at landet ikke har bevæbnede skibe i dette farvand. Det Kaspiske Hav har derfor ingen interesse i denne opgaves sammenhæng.

Opgaven er koncentreret om nutiden og fremtiden fremfor fortiden, da jeg opfatter opgaveteksten således, at hovedspørgsmålet er Irans hensigter og muligheder. Endelig er det væsentligst de generelle problemer, der behandles, fremfor detailspørgsmål, da hensigten er at beskrive den overordnede udvikling i området.

I teksten anvendes af plads- og nemhedshensyn følgende forkortelser:

IIN: *Imperial Iranian Navy*

IIAF: *Imperial Iranian Air Force*

CENTO: *Central Treaty Organization.*

Geografiske forhold.

Iran har et areal på 1.650.000 km², eller udtrykt på en anden måde, samme størrelse som den del af USA, der ligger øst for Mississippi eller fem gange så stort som

Vesttyskland. Indbyggertallet er ca. 35 millioner, en stor befolkning i forhold til de omkringliggende arabiske stater.

Kort over Iran.



Kilde: Wehrkunde p. 630.

På et kort ligner Iran en sømagt, eller ihvertfald et land med stærke maritime interesser. Ser man derimod på historien, viser det sig, at dette ikke er tilfældet; Iran har altid været en kontinentalmagt (2). Forklaringen på dette er 2 store bjergkæder, der indrammer landet. I nord og nordvest bjergkæden Elburs, og i syd Zagroskæden. Zagroskæden, der visse steder når op i 7000 fods højde, strækker sig helt ud til kysten, således at forlandet mellem bjergene og havet kun udgør nogle få kilometer (3). Dette forland er karakteriseret ved store sandstrande, mudderbanker og mangrovesumpe, ind imellem afbrudt af klippepartier. På omkring 1/3 af denne kystlinie kan man lande med de lokale småbåde. Langs den sydlige kyst ligger 65 af landets 67 havne, de 2 sidste ligger ved det Kaspiske Hav. Af disse 65 havne er imidlertid kun 8 i stand til at modtage større skibe (4).

Iran har efter 2. verdenskrig i stadig stigende grad ændret sin kontinentalstatsopfattelse. Dette skyldes, at havet, grundet bjergene, er den eneste transportvej, der kan klare de store mængder varer, der skal transporteres i forbindelse med opbygningen af landet. Dette illustreres bedst ved at nævne, at kun 5 veje forbinder det indre land med kysten, og det er bestemt ikke motorveje, samt at kun 1 jernbanelinie fører fra det indre Iran ud til kysten, nemlig til Abadan helt oppe i bunden af Gulften.

Langs med sydkysten går der en enkelt vej af yderst varierende standard. Iran satser imidlertid hårdt på, at forbedre infrastrukturen i landet.

Befolkningstætheden langs sydkysten er stærkt varierende; gående fra ca. 35 personer pr. km² i bunden af Gulften, til mindre end 1 person pr. km² i det østligste område. Sydkysten er som helhed tyndt befolket.

2) Wehrkunde p. 628.

3) Proceedings, juli 1973 p. 53.

4) Proceedings, juli 1973 p. 53.

Den Persiske Golf er meget lavvandet og derfor velegnet til minekrig, men ikke til ubåde. Hormuz-sundet, der forbinder Gulfen med det Indiske Ocean, er på det smalleste sted kun 33 km bredt. Sundet er visse steder også velegnet til minekrigsførelse. Sejlrenden i Hormuz-sundet er dyb, mellem 35 og 90 meter, men selve sejlruten forløber på Omans territorium (5).

Den iranske flådes opbygning og udvikling.

Materiel. Ved afslutningen af 2. verdenskrig blev Iran igen en selvstændig nation, efter at have været besat af englænderne og russerne siden 1941. Umiddelbart efter krigen eksisterede der faktisk ingen iransk flåde, først i 1946 overtoges fra den indiske flåde 3 kanonbåde på 330 t (6). Disse både var således rent faktisk starten på den nye iranske flåde.

Gennem resten af 40erne, 50erne og begyndelsen af 60erne udbyggedes flåden langsomt, da landet hverken havde behov for et stærkt militær, i et område hvor englænderne sørgede for ro og stabilitet, eller økonomiske muligheder for at opbygge et stærkt forsvar, da oliepriserne endnu var lave. De skibe den iranske flåde modtog i disse år, var for det meste engelske og amerikanske enheder skænket gennem de våbenhjælpeprogrammer, der var på deres højeste i denne periode. I 1959 bestod IIN af 1 fregat, 1 korvet, 17 små patruljebåde samt et par hjælpeskibe (7).

I 60erne kom der rigtig gang i olieproduktionen i Iran, og landet begyndte at mærke oliepengene strømme ind. En del af disse penge blev anvendt på flåden, således at denne i 1968 bestod af: 1 destroyer, 1 fregat, 3 korvetter, 6 minestrygere, 23 patruljebåde samt nogle hjælpe-

5) T. f. Sjövasen nr. 5 1976 p. 224.

6) Janes 1946-47.

7) Weyer 1959.

skibe. Herudover havde man i ordre 4 fregatter, 2 korvetter samt hjælpeskibe (8). Den kraftige escalation den iranske flåde var ude for i slutningen af 60'erne er således tydelig. Denne opbygning fortsatte med stadig øget intensitet i 70'erne, specielt efter oliekrisen i 1973. De nye enheder er udstyret med det mest moderne materiel der findes på markedet, så der er i dag ikke tale om nogen andenklassers marine, udstyret med gammelt materiel, men om en af verdens mest moderne flåder.

Herudover har Iran været interesseret i flere andre skibstyper, eksempelvis et af de hangarskibe, den amerikanske flåde stryger kommando på i disse år (Essex- og Midway-klasserne) (10). Endvidere har Iran i 1976 været interesseret i både den engelske Invincible-cl. helikopter krydser, samt senere i den såkaldte »Harrier Carrier« på 8000 t, af hvilke 4 stk. har været på tale (11).

Iran forhandler endvidere om køb af 12 stk. vesttysk/hollandske klasse 122 fregatter, de 8 skal i givet fald bygges i Holland og de 4 i Vesttyskland (12).

De iranske enheder er alle yderst moderne, den iranske DD-993 type vil således få bedre AA-våben, samt mere avancerede radarsystemer end den tilsvarende amerikanske Spruance-class (2 stk. Standard SS/SAM launcher, samt bl.a. SPG-60 3-dimensionelt radarsystem).

De ældre enheder moderniseres kontinuerligt, f.eks. har de 2 Palang-cl. destroyere fået Standard missiler samt et avanceret EW udstyr (13). To af Saam.cl. fregatterne, der modtoges i 1971-72, er i 75-77 blevet moderniseret i

8) Janes 1968-69.

10) Proceedings, januar 1978 p. 43

11) SIPRI 1977 p. 319.

12) Radioavisen 27. februar 1978. Marine-Rundschau 1978 p. 477, p. 545.

13) Janes 1977-78.

England med nyt kanonsystem og nyt SSM system (Seakiller Mk. 2 med en række på 13 sømil, i stedet for Mk.1, der havde en række på 6 sømil).

I 1978 er sammensætningen af IIN følgende (9):

Skibstype	Antal	Deplacement	Våben
Spruance(DD-993) cl. destroyere	4 (første i 82)	7800 t	2-Standard SS/SAM 2-5-inch/54 kanon 1-ASROC 2-Triple Mk 32 torpedorer 1-Sen King Helo
Arctis(ex-UK Battle- cl. destroyere	1	2352 t	4-Standard launchere med 8 missiler 1-Quadruple Seacat SAM 4-4,5-inch kanon 4-40mm kanon 1-Squid DB mortar
Babr, Falang (ex-US Allen M. Sumner cl. DD)	2	2200 t	4-Standard launchere med 8 missiler 4-5-inch kanon DB 2-Triple Mk 32 torpedorer 1-Helo
Saam-cl. FF (Vosper Mk.5)	4	1110 t	1-Quintuple Seakiller SSM 1-Triple Seacat SAM 1-4,5-inch kanon 1-Limbo DB mortar
Begondor-cl. FS	4	900 t	2-3-inch kanon 2-40mm kanon DB
Tang-cl. ubåde	3 (første i 79)	2100 t	8-53cm torpedorer
U-209-cl. ubåde	6 (under bygning, lev. i 1981-85)	1400 t	8-53cm torpedorer
Kamar-cl. (La Combattante II)	12 (første i 79)	249 t	2-dobbelte Harpoon launchere 1-76mm Oto Melara 1-40mm kanon
Wellington(SW.7) cl. Hovercraft	6	33 t	Maskinkanoner 4 kan udstyren med SSM
Winchester(SR.16) cl. Hovercraft	8	10 t	Maskinkanoner
Flådetanker (UK Olven-cl.)	1 (lev. i 79)	21100 t	1-76mm kanon 2-40mm kanon 3-Helo
Landing Ships Logistic	2 (1 und. konstr.) (4 bestilt i 77)	2500 t	4-40mm kanon
Forrynings- skibe	2 (1 und. konstr.)	3250 t	-
Verkadestskib	1	7826 t	2-3-inch kanon
Minestrygere	5	180-320 t	1-20mm kanon
FaTruljebåde	7	85-105 t	1-40mm kanon
Landgangsfartø	1	160 t	-

Note 9: Proceedings januar 1978 p.45. Janen 1977-78. Marine Rundschau 1978 p.477.

De tre ex-US Tang-cl. ubåde er ifølge Jane's 1977/78 erhvervet med henblik på optræning af ubådspersonel. Dette personel skal så senere bemane en større ubådsstyrke. Denne styrke skal formentlig bestå af tyske klasse U-209 både af hvilke der som nævnt allerede er bestilt 6, men Iran overvejer at købe yderligere 10.

IIN har, udover det almindelige skibsmateriel, verdens største operationelle hovercraft styrke, bestående af ialt 14 enheder. Seks er af typen Wellington BH.7, der kan armeres med Surface-to-surface missiler, eller medføre 175 fuldtudrustede soldater. De otte øvrige hovercrafts af typen Winchester SR.N6 kan hver medføre 20 soldater (14).

IIN har ikke tidligere været i besiddelse af egentlige marinesoldater, men er nu i færd med eller har opbygget en styrke på 1-3 batalioner (15).

Flådens flyvevåben er også i kraftig udvikling. Man satser på helikopteren i minestrygningsrollen, og har til det brug købt 6 stk. Sikorsky RH 53D, hvoraf de tre er leveret. Flåden påtænker, at anskaffe yderligere 6 helikoptere af denne type (16). Flådens flyvevåben har til overvågnings- og antiubådsrollen 6 stk. P-3F Orion fly (3 stk. P-3C Orion er i ordre) og 20 Sea King helikoptere.

Desuden råder flåden over 2 Fokker Friendship fly samt 25 helikoptere af forskellig type. Disse fly er beregnet til forsynings- og persontransport.

Hvilken økonomisk baggrund, der er nødvendig for at udbygge en flåde i dette tempo ses af et enkelt priseksempel: 4 stk. DD 993 (Spruance-cl.) koster ialt ca. 14,5 milliarder kr. (17).

14) Fifteen Nations p. 38.

15) Jane's 1977-78 siger, 1 batalion ved at blive oprettet. The Military Balance siger, 3 batalioner eksisterer nu.

16) SIPRI 1977 p. 320.

17) Marine Rundschau 1978 p. 413.



SPRUANCE - cl.

Alt ialt er indtrykket af IIN's materiel et billede af en flåde, der har eller får det mest avancerede udstyr, der er på markedet inden for alle materielkategorier, samt en flåde der er inde i en udbygning så stærk, at denne ikke kan sammenlignes med nogen anden flådes.

Baser. Den iranske flådes største base er Bandar Abbas, beliggende i Hormuz-strædet; her ligger bl.a. det maritime hovedkvarter. Basen udbygges til stadighed, i takt med tilgangen af nye skibe og forøgelsen af personellet. Der har vist sig at være en flaskehals i produktionen af boliger til personellet, så det har været nødvendigt for IIN, at købe de to italienske passagerskibe Michelangelo og Raffaello, hver på 46.000 t og bygget 1965 (18). De to skibe skal bruges som kaserne-skibe, det ene i Bandar Abbas, det andet på basen ved Bushire. Bushire er lokaliseret midt på Irans Gulf-kyst, og har bl.a. en flyveplads. Herudover er der yderligere 2 mindre baser i Gulf-området, begge beregnet til lette

18) Proceedings, januar 1978 p. 47.

enheder. Den ene er Khorramshahr tæt ved den iraqiske grænse, den anden Kharg på øen af samme navn (19). IIN har 2 træningsbaser ved det Kaspiske Hav. Disse baser er blevet udvidet i takt med opbygningen af de militære skoler.

Ud mod Oman bugten har Iran i 70'erne opbygget en kombineret luft- og flådebase ved navn Chah Bahar. Basen er påregnet færdig 1980. Den omfatter både havn, forsyningslagre, reparationsværfter og boligområder, og beregnes at komme til at koste godt 5 milliarder kroner. Basen er bygget til IIN's kommende oceangående flåde (20). I 1977 meddeltes det imidlertid, at yderligere udbygning var stillet i bero, da basen fuldt udbygget ville få for stor kapacitet (21).

Iran har også maritime støttepunkter udenfor landets grænser. I 1972 forhandlede Iran med Mauritius, og fik tilladelse til at udnytte basefaciliteter på øen. Iran har også vist interesse for Maldiverne, hvorfra englænderne har trukket sig tilbage. Endvidere siges det, at Iran i 1974 indgik en aftale med Sydafrika, om tilladelse til at bruge basen i Simonstown (22).

Uddannelse. Uddannelsen af personallet er IIN's store problem. Det har vist sig meget lettere at købe det nyeste og mest avancerede udstyr, end at uddanne officerer og andet personel til at betjene og vedligeholde dette. De specielle problemer Iran står over for er (23):

- a) en forventet fire-dobling af personallet fra 1975-80
- b) 60% af befolkningen er analfabeter

19) Janes 1977-78. Proceedings, januar 1978 p. 46, T. f. Sjöväsen nr. 5 1976 p. 226.

20) T. f. Sjöväsen nr. 5 1976 p. 250.

21) Marine Rundschau 1977 p. 42.

22) T. f. Sjöväsen nr. 5 1976 p. 250.

23) Proceedings, januar 1978 p. 47.

- c) lavere løn end i tilsvarende civile stillinger
- d) ringere skoleuddannelse ved indkaldelsen til forsvaret, end i f.eks. vestlige industrilande
- e) lang tjenestepligt, 11 år ved starten og meget vanskeligt at forlade flåden inden 20 år
- f) historisk set har Iran altid støttet sig til hæren, hvorfor flåden kun har ringe interesse i befolkningen.

Det øjeblikkelige uddannelsesproblem søges løst gennem uddannelse af iranere i USA (ca. 1000 om året), og England (ca. 100 om året). Samtidig udbygger Iran både sit civile og militære skolevæsen meget kraftigt (24), og håber således, at blive »selvforsynende« med uddannelsespladser i løbet af nogle år. De foreløbige tal, der foreligger fra IIN's skoler viser, at de opnåede uddannelsesresultater er fuldt på højde med dem der opnås af US Navy (25).

Et andet problem i IIN er generationskløften. De officerer der begyndte i IIN da den var en lille marine, er nu dem der sidder på de høje poster, og disse officerer har svært ved at følge med i den rivende udvikling der foregår. En ting der gør dette moment endnu værre, er den hyppige udskiftning der foregår af højere officerer, af frygt for kupforsøg. Den hurtige udvikling har endnu en alvorlig skyggeside: korrupsion. Der har været flere tilfælde af korrupsion i IIN. Det hidtil værste tilfælde afslørede i 1976, hvor både flådechefen og stabs-

24) Den Hvide Revolution p. 99-118.

25) Proceedings, januar 1978 p. 47.

chefen blev afsat, og idømt 5 års fængsel for bedrageri i størrelsesordenen 60-80 millioner kroner, i forbindelse med bygningen af en havn. Yderligere 15 søofficerer var indblandet i sagen (26).

På grund af de her nævnte problemer, er uddannelsen det sted hvor IIN har sværest ved at følge med den hurtige udvikling, og i fremtiden vil det sikkert mere være rekrutteringen og uddannelsen af personellet, der begrænser vækstraten og effektiviteten, end økonomien og dermed materiellet.

Irans hær og flyvevåben.

Hæren. (27) Hærens personeltal er ikke gennem 60erne og 70erne blevet øget i samme grad som flådens og flyvevåbnets, men hæren har været udsat for en tilsvarende materieludvikling, og er i dag en højt udviklet, stærkt mekaniseret styrke. Hæren består af 220.000 mand med over 2000 helt moderne kampvogne, foruden 1000 af lidt ældre, men dog stadig brugbare typer, ca. 2500 pansrede mandskabsvogne samt store mængder af moderne artilleri, missiler og andet udstyr.

En stor del af artilleriet er af sovjetisk oprindelse.

Udover de almindelige enheder, råder hæren over en luftbåren brigade samt en Special Forces brigade. Disse enheder er beregnet til hurtig indsats i hele Gulfområdet, og er derfor udstyret med 600 helikoptere, der både kan transportere tropperne og give ildstøtte. Udover disse 600 helikoptere består hærens flyvekommando af ca. 100 fastvingede transport- og observationsfly.

26) *Marine Rundschau* 1976 p. 182.

27) Dette afsnit er skrevet på grundlag af: Brasseys p. 77-79. SIPRI 1977. *The Military Balance* 1977-78.

Før Iran kom til en gensidig forståelse med Sovjet i begyndelsen af 60'erne, var hæren koncentreret langs grænsen til Sovjet. Efter denne forståelse er kommet i stand, og Iran får våben for gas fra Sovjet, er de iranske hærstyrker trukket væk fra den sovjetiske grænse, og er nu i stedet koncentreret langs grænsen til Iraq.

Shahen har i flere år haft ca. 1500 mand i Oman, for at hjælpe sultanen der med at bekæmpe et oprør. Dette har bødet lidt på manglen på kamperfaring i den iranske hær. Iran har ikke været i krig siden krigen med Rusland i 1812 og 1826.

Flyvevåbnet. (28) Flyvevåbnet er den værnsgren Iran foreløbigt har satset mest på, IIAF er i dag et af verdens mest moderne flyvevåben, og vil muligvis indenfor de nærmeste år opnå en styrke, der kun overgås af de to supermagter, når man sammenligner antal fly og flytyper. Det bedste udtryk for flyvevåbnets størrelse får man nok ved en almindelig talopstilling:

- 160 F-5E Tiger II
- 200 F-4A/E Phantom
- 40 F-14A Tomcat
- 57 C-130E/H Hercules
- 5 Boeing 747 (jumbojet transportfly)
- 10 Boeing 707-320L (tankerfly)
- 30 lette transportfly
- 50 helikoptere af forskellig type
(herudover haves i ordre: 40 F-14A,
160 F-16A, 4 Boeing 747 og ca. 90 helikoptere).

28) Dette afsnit er skrevet på grundlag af: SIPRI 1977, The Military Balance 1977-78, Brasseys p. 79-80.



F-14A TOMCAT

Det mest interessante ved flyvevåbnet er F-14 og F-16 flyene, der repræsenterer det såkaldte High-Low cost system amerikanerne har opbygget. Iran er et af de meget få lande, udover USA selv, der har haft råd til dette system. Shahan siger selv, at han valgte F-14 fremfor F-15, der egentlig er den dyre del af High-Low systemet, fordi F-14 er i stand til at medføre det yderst avancerede Phoenix-missil, hvad F-15 ikke kan (29).

Et andet interessant aspekt ved flyvevåbnet er erhvervelsen af de 10 tankerfly, hvilket øger aktionsradiusen for F-4 og F-5 flyene til 1400 sømil. Dette betyder, at disse fly nu kan dække hele den nordvestlige del af det Indiske Ocean.

Udover det her nævnte råder flyvevåbnet over utallige typer af missiler, både luftbårne og jordbaserede, beregnede til alle formål.

Irans militærpolitiske udvikling og situation.

Fase 1: 1945-1963. Denne periode er præget af tilknytningsforholdet først til USA, og fra 1955 USA og CENTO.

Tilknytningen til USA startede umiddelbart efter krigen, hvor Sovjet dels prøvede at indsætte en kommu-

29) Brasseys p. 78.

nistisk regering i Tehran (30), dels forsøgte at annektere den nordlige Azerbajjan provins. USA pressede Sovjet til at opgive disse mål, men ikke så meget for at støtte Iran, som for at forhindre Sovjet i at opnå et gammelt strategisk mål, nemlig adgang til det Indiske Ocean og oliefelterne i Mellemøsten.

Tilknytningen til USA fortsatte, og øgedes efter at CIA i 1953 hjalp shahen med at generobre magten fra nationalistlederen Mossadeqh (31).

I 1955 oprettedes CENTO-pagten med deltagelse af Iran, Iraq, Pakistan og England. USA støttede pagten som led i containmentpolitikken overfor Sovjet, og indgik delvist i pagten (deltog i udvalg under pagten), desuden indgik USA bilaterale aftaler med de enkelte medlemslande (32).

Shahen så CENTO som en forholdsvis sikker garant for Irans sikkerhed, og anså det derfor for tilstrækkeligt med en moderat styrkelse af forsvaret.

Fase 2: 1963-1973. Da USA i begyndelsen af 60erne opgav containment-politiken overfor Sovjet, mistede CENTO-pagten noget af sit formål, og shahen tvivlede på, at USA i alle tilfælde ville komme Iran til hjælp mod USSR. Endvidere var det tvivlsomt om en sådan hjælp ville nå frem i tide.

Iran havde ingen mulighed for alene at føre krig mod Sovjet, og shahen valgte derfor, at føre en politik baseret på godt naboskab overfor Sovjet. Denne politik kom første gang til udtryk i samarbejdsaftalen af 1963, og er siden blevet fortsat (33).

I 1965 kom CENTO-landet Pakistan i krig med Indien. USA støttede ikke Pakistan under krigen, men stoppede våbenleverancerne til landet og holdt sig passiv. Shahen ønskede at hjælpe Pakistan som CENTO-medlem, men

30) Brasseys p. 73-74.

31) Berlingske Weekend 6. januar 1978 p. 7.

32) Brasseys p. 69.

33) Wehrkunde p. 631-32.

USA hindrede dette med det argument, at konflikten lå udenfor CENTO-pagtens rammer (34). Dette gjorde et kraftigt indtryk på shahen, der herefter mistede troen på,

Forsvarsudgifter for Iran, Iraq og Saudi-Arabien.

1957-1977 i millioner US \$, angivet i 1973 priser og kurser.

	Iran	Iraq	Saudi-Arabien
1957	203	140	-
1960	290	201	-
1963	292	261	207
1964	323	299	202
1965	434	366	212
1966	598	374	386
1971	944	557	569
1973	1823	747	1079
1974	4077	2062	1464
1975	5568	1573	(2784)
1976	6712	1261	(3974)
1977	4636	1172	(3342)

() = SIPRI beregning.

Kilde: SIPRI 1977 p.228-229, SIPRI 1978 p.148-149.

34) Brasseys p. 71.

at de andre CENTO-lande ville eller kunne komme Iran til hjælp i en regional krig. Dette betød, at Iran selv måtte have et forsvar, der var stærkt nok til at afvise angreb på landet fra de omkringliggende stater, selvfølgelig med undtagelse af Sovjet. Iran øgede derfor nu sit forsvarsbudget kraftigt.

Den oprustning der begyndte i 1965, forstærkedes i slutningen af 60'erne og begyndelsen af 70'erne grundet flere faktorer, dels Englands bekendtgørelse om, at landet ville trække sine militære styrker tilbage fra området i 1971, og derved efterlade Gulfen som militært tomrum, dels flere oprørsforsøg i den arabiske verden, først og fremmest Nord-Yemen og Oman, oprørsforsøg der hurtigt kunne brede sig og ødelægge stabiliteten i området. Endelig følte Iran sig i stigende grad omgivet af fjender i form af kommunistiske lande, først Sovjet, dernæst Iraq, fra 1973 Afghanistan yderligere forstærket i 1978, samt en stadig fare for et kup i Pakistan. Når disse faktorer sammenholdtes med en stadig øget sovjetisk flådetilstedeværelse i det Indiske Ocean så situationen faretruende ud for Iran (35).

Fase 3: 1973-. Fra 1973 begynder en helt ny fase i Irans forsvarspolitik, idet shahen i en tale erklærer, at Iran anser en stor del af det Indiske Ocean for at være iransk interessessfære (36). Denne politiske ændring betød en kraftig forøgelse af forsvarsbudgettet, for at gøre det muligt, at skaffe materiel til at kontrollere det enorme område med, og dermed skabe et fremskudt forsvar, der ville forhindre, at Iran blev lukket inde i den Persiske Gulf (37).

35) Europa-Archiv p. 376 Wehrkunde p. 632.

36) Europa-Archiv p. 377.

37) T. f. Sjöväsen p. 247.

Siden 1972 har Iran også søgt at få et bedre forhold til de omkringliggende stater, man har fået en aftale med arvefjenden Iraq, man har opgivet kravet på Bahrein, man har opgivet den åbne støtte til Israel, og man arbejder tæt sammen med Pakistan. Dette skyldes, at Iran ønsker ro og stabilitet i Gulf-området, for at kunne koncentrere sig om det Indiske Ocean.

I marts 75 foreslog Iran endog et vist forsvarssamarbejde i Gulften. Dette forslag blev i princippet godkendt af de øvrige Gulf-stater i maj 1975. Forslaget indeholdt følgende punkter:

- a) begrænsning af fremmede magter i området
- b) territorial integritet
- c) ikke-angrebspagt indbyrdes
- d) hjælp mod oprør
- e) fri sejlads
- f) søgrænser

Men siden da har forslaget kun gjort svage fremskridt, grundet uenighed om den praktiske udførelse staterne imellem, f.eks. er Kuwait og Iraq uenige om den fælles grænse (38).

I det Indiske Ocean har Iran øget de diplomatiske forbindelser med kyststaterne, samt indgået bistandsaftale med flere lande, bl.a. Indien der for øjeblikket er den stærkeste sømagt i området. Formålet med den diplomatiske offensiv er, at få randstaterne til at arbejde sammen, men med Iran og Indien som ledere (39). Målet er, at få skabt et fredens hav i det Indiske Ocean, med de

38) Conflict Studies p. 12-13.

39) Europa-Archiv p. 381.

Flådetal, Indien, Iraq, Iran og Saudi-Arabien.

	Indien	Iraq	Iran	Saudi-Arabien
Bangarskibe	1			
Krydsere	2			
Destroyere	3		3	
Fregatter	25		4	
Korvetter		3	4	
Missilbåde	8	10		1
Torpedobåde		12		3
Patruljebåde	8	4	20	1
Ministrygere	8	2	5	
Landgangsskibe	1		4	
Landgangsbaade	6		2	
Hovercrafts			14	
Ubåde	8			

Kilde: The Military Balance 1977-78

Note: Alle tallene er taget direkte fra "Military Balance", i håb om at evt. fejl ophæver hinanden, samt for at kunne sammenligne direkte. Der kan således forekomme afvigelser i antal af en skibstype i forhold til andetsteds i opgaven.

regionale magter som garanter for stabiliteten. Dette skulle så medføre, at supermagterne kunne holdes ude af oceanet. Foreløbig accepterer Iran dog USA's tilstedeværelse i området, som modvægt mod de sovjetiske flådestyrker i oceanet (40).

I 70'erne er CENTO endvidere blevet genoplivet, efter at have ført en hensygnende tilværelse i 60'erne. Men

40) Iran's domestic and foreign policy, p. 118-120.

pagten har fået en ændret struktur. Fra tidligere at være et led i containment-politiken er pagten i dag blevet et symbol på regionalt samarbejde, mere eller mindre afhængigt af støtte udefra (41).

Den militærpolitiske situation i den Persiske Golf og det Indiske Ocean.

Gulf-staterne. Den kraftige iranske oprustning har skabt nervøsitet i de arabiske nabolande. Hvad er Irans planer?

Denne nervøsitet har resulteret i en oprustning i faktisk alle de mellemøstlige lande, men først og fremmest i Saudi-Arabien og Iraq; med det resultat, at Melleøsten i dag er det område i verden, der relativt opruster kraftigst. Specielt Saudi-Arabien anerkender ikke umiddelbart Irans førerstilling i området, men siger, at stabiliteten ikke kan dikteres af en enkelt stat, og at områdets sikkerhed i første række angår »den arabiske nation« (42). Saudi-Arabien har derfor øget sine forsvarsudgifter i en sådan grad, at de nu næsten har samme størrelse som Irans. Saudi-Arabien vil dog ikke i længden have mulighed for at følge med Iran, da landet kun har en befolkning på 7 millioner, mod Irans 35 millioner.

Men Saudi-Arabien har en arabisk befolkning i modsætning til Iran. Dette faktum kan give Iran problemer i forbindelse med intervention i et arabisk land i Gulfen. En sådan intervention ville i givet fald kræve Saudi-Arabiens samtykke. Dette er dog ikke noget problem i øjeblikket, da landene for tiden har sammen-

41) Brasseys p. 83.

42) Europa-Archiv p. 378.

faldende interesser, der består i, ingen ydre indblanding i Gulf-spørgsmål (43).

Supermagternes rolle i området. (44) USSR har siden sidst i 60'erne haft en stadig øget flådeaktivitet i det Indiske Ocean. Antallet af skibsdage, for egentlige krigsskibe, er steget fra 529 i 1968 til 2487 i 1973.

USSR har haft baser i Somalia, men disse er nu nedlagt efter bruddet mellem de to lande i slutningen af 1977. Til gengæld har Sovjet nu fået baser i Ethiopien. Herudover har Sovjet sandsynligvis visse basefaciliteter i Aden. I Syd-Yemen har Sovjet ankerpladser samt muligvis en flyveplads. I Iraq har Sovjet bygget en base i Umm Qasr, men den bruges tilsyneladende ikke ret meget. På Mauritius har sovjetiske fiskere ret til at gå i havn. I Indien har Sovjet, ifølge ubekræftede rygter, tilladelse til at gå ind i visse havne, samt foretage reparationer der. Foruden disse baser har USSR et antal permanente forøgningsbøjer placeret i Oceanet.

Det generelle billede, der tegner sig af den sovjetiske flådetilstedeværelse i området, er en koncentration omkring Oman havet. Dette skyldes uden tvivl, at USSR kan rammes af strategiske missiler affyret fra netop dette område (45).

Den amerikanske flådes aktivitet i det Indiske Ocean er mindre end den sovjetiskes; dette ses bedst af skibsdageantallet, der for 1973 var 1410 dage. Til gengæld har USA sikrere baseforhold end USSR, idet USA har atollen Diego Garcia midt i oceanet. Basen er sikker, fordi atollen ikke har nogen indfødte beboere, der kan rejse krav om selvstændighed. Desuden har USA tilladelse til, at benytte baser i Australien. I en krisesituation ville landet uden tvivl også få lov til at benytte faciliteter både i Syd-Afrika, Saudi-Arabien og

43) Conflict Studies p. 9 Europa-Archiv p. 378.

44) Dette afsnit er baseret på artiklen i T. f. Sjöväsan.

45) Conflict Studies p. 11-12.

Iran, da USA altid har støttet disse lande mere eller mindre. Fra Diego Garcia udfører amerikanerne overvågning, først og fremmest ved hjælp af fly. USA's tilstedeværelse i området skyldes ønsket om, at kunne øve indflydelse, samt ønsket om, i givet fald at kunne beskytte de vitale olieforsyninger til Vesten.



WINCHESTER SR. N6

Irans hensigter.

Iran har, som tidligere nævnt, i dag verdens største flåde af hovercrafts. Disse hovercrafts kan bruges både som patruljefartøjer, egentlige kampfartøjer, samt til troppe-transporter. Det er især den sidste funktion, der er interessant i denne sammenhæng, for hovercrafts er den eneste type fartøj, der kan komme helt ind til kysten overalt i Gulf-området. Dette skyldes Gulfens lave vand, samt meget flade kyster med store mudderbanker. De

iranske hovercrafts giver således landet mulighed for at udføre »projection of power ashore«, med den amerikanske adm. Turners ord, i hele Gulf-regionen. Til egentlige kampoperationer i Gulften har IIN yderligere de 4 fregatter af Saam-cl., de 4 korvetter af Bagandor-cl., foruden de 12 missilbåde der leveres i 1979. Disse enheder er sammenlagt stærkere end nogen flåde noget Gulf-land kan præstere i øjeblikket. Iran er således med disse enheder i stand til at udføre »naval presence« og »sea control« i hele Gulften. Men ingen af de her nævnte enheder er, grundet deres størrelse, egnet til at operere uden for Gulften.

IIN besidder ingen specielle minelæggere, selv om farvandet i Gulften er velegnet til minekrig. Det har ikke været muligt at få oplyst, hvor mange af overfladeenhederne, der kan lægge miner. Til strygning af lagte miner er IIN bedre udrustet, med 5 minestrygere samt 6 (senere 12) helikoptere til samme formål. Denne styrke viser, at IIN anser en minekrig for mulig, og at man i fremtiden vil satse på helikopteren i minestrygningsrollen.

De i de ovenstående afsnit nævnte enheder, samt deres antal, sat i forhold til de omgivende landes styrker viser, at Iran i øjeblikket har rollen som regional stormagt i Gulften, og ønsker at beholde den.

IIN har i 70'erne især satset på de større enheder. Man har, eller er i færd med at erhverve sig 7 landgangsskibe af en størrelse, så de er i stand til at operere i det Indiske Ocean. Man har bestilt store hjælpeskibe samt de 4 Spruance-cl. destroyere. Iran overvejer som tidligere nævnt, også at købe et antal V/STOL carriers.

Disse enheder viser, at Iran efter at have skaffet sig søherredømmet i selve Gulfen, nu ønsker at have en flåde, der kan operere uden for Gulfen i det Indiske Ocean. Bygningen af de store hjælpeskibe viser endvidere, at det er shahens mening, at lade flåden operere i lang tid, langt ud på oceanet.

En af Irans sidste nyhvervelser er 3+6 oceangående ubåde (46), der menes at danne fortroppen for en større ubådstyrke. Både disse nye ubådes størrelse, samt det faktum, at Gulfen er lavvandet viser, at det er hensigten, at disse ubåde skal operere i det Indiske Ocean, samt at en evt. fremtidig ubådsstyrke ligeledes skal operere der.

Irans hensigt med erhvervelsen af disse store enheder kan være, som shahen selv siger, ønsket om at kunne beskytte den neutrale skibsfart, der fragter olie fra Iran og de øvrige arabiske lande til Vesten og Japan, samt at vise supermagterne, at det ikke er nødvendigt, at de har krigsskibe i det Indiske Ocean. Landene omkring dette er selv i stand til at sikre roen og stabiliteten. Hensigten kan også være mere ambitiøs, nemlig at Iran, fra at være den regionale stormagt i Gulfen, nu ønsker at blive den regionale stormagt i det Indiske Ocean, muligvis sammen med Indien.

Den sidste mulighed er nok den mest sandsynlige, da det ikke er en absolut nødvendighed for Iran at beskytte tankskibene. For nok er Iran afhængig af salget af olie, men Vesten og Japan er langt mere afhængige af at få olie, og vil hurtigere mærke manglen på olie end Iran manglen på olieindtægter. Derfor må disse modtagerlande være dem, der har størst grund til at ønske olieruterne frie, og dermed størst grund til at beskytte dem. Endelig kan man sige, at den begyndende opbygning af en større ubådsstyrke øger sandsyn-

46) De 6 ubåde af 209-klassen er således de største der endnu er bygget af denne klasse. Deres aktionsradius er således dobbelt så stor som de græske ubåde af 209-typen.

ligheden for, at Irans hensigt er en anden end blot at beskytte skibsruterne, for ubåde er ikke velegnede til at eskortere og sikre tankskibe med. Heller ikke flyvevåbnets køb af tankerfly peger i retning af planer om konvojering, for jagerbombere er ikke velegnede til at beskytte en konvoj mod ubåde, hertil ville langtrækkende ASW-fly være mere hensigtsmæssige, men sådanne fly har Iran kun få af.



ARTEMIZ

Irans hensigt med flådeopbygningen må være, at blive en regional stormagt i det Indiske Ocean, måske endda på længere sigt den regionale stormagt i området, og som sådan være i stand til, at udføre de fire hovedopgaver for en flåde: »strategic deterrence« (i dette tilfælde kun konventionel deterrence i form af massive flådestyrker, da Iran ikke besidder nukleare våben eller ballistiske missiler), »sea control«, »projection of power ashore« og »naval presence«.

I tilfælde af, at det skulle vise sig umuligt at blive en stormagt ad denne vej, har shahen ladet en bagdør stå

åben, nemlig alliancer. Shahen holder fast ved CENTO, samt snakker om et forbund mellem alle randstater ved det Indiske Ocean. I et sådant forbund vil den stærkeste militærmagt, rent naturligt, få et stort ord at skulle have sagt, og shahen ønsker derfor, at Iran skal være den stærkeste magt i området, og dermed få stor indflydelse på et sådant forbund.

Men alliancevejen i det Indiske Ocean er kun en nødløsning; for Iran vil stå mere frit som selvstændig magt, og alligevel have næsten samme indflydelse på randstaterne gennem, at besidde de største militære styrker.

Iran ønsker derimod at blive i CENTO, som ekstra sikkerhed for, at andre lande, og helst også USA, vil blive involveret i en evt. krig med USSR, som Iran aldrig vil kunne hamle op med alene.

Irans muligheder for at gennemføre hensigterne.

Det Indiske Ocean. For at blive en stormagt i Det Indiske Ocean kræves en stor flåde, en flåde meget større end den Iran har i dag. Det er tvivlsomt, om Iran har råd til at bygge en sådan flåde, selv med de enorme olieindtægter landet har. Et eksempel på de økonomiske problemer er afbestillingen af 2 af de oprindeligt bestilte 6 stk. Spruance-cl. destroyere. Et andet, at udbygningen af Chah Bahar basen er stillet i bero.

Grunden til, at Iran kan få økonomiske problemer er først og fremmest, at Iran har satset så voldsomt på flyvevåbnet, med så dyre og avancerede fly, at der ikke indenfor det nuværende forsvarsbudget er plads til både en stor flåde og et stort flyvevåben. Shahen kan nok ikke øge forsvarsbudgettet ret meget yderligere, da det så vil være nødvendigt, at skære ned på det udviklings-

program landet er midt i, og nedskæring af det vil medføre øget risiko for uro og oprørsforsøg i landet. Et andet problem, der vil gøre det meget vanskeligt for Iran at ekspandere yderligere militært, er uddannelsessituationen. Det er begrænset, hvor stor en del af den uddannede befolkning, der kan sættes ind i militæret, uden at det går kraftigt ud over den civile sektor, og dermed udviklingen i landet.

Det er endvidere tvivlsomt, om USSR vil se godvilligt på udvidelsen af den iranske magtssfære, til at omfatte store dele af det Indiske Ocean; for USSR har store strategiske interesser i dette område, da det er velegnet som afskydningssted for ubådsbaserede ballistiske missiler rettet mod USSR. Desuden ønsker Sovjet øget indflydelse i dette, grundet olien, vigtige område.

Det er også usandsynligt, at USA vil acceptere en yderligere kraftig udvidelse af den iranske magtssfære, da USA for det første, ligesom det øvrige Vesten, er afhængig af en stabil olieforsyning, og amerikanerne kan ikke være sikre på, at shahens oliepolitik er den samme som USA'. For det andet har USA altid støttet Saudi-Arabien, så amerikanerne risikerer at miste denne allierede, hvis Iran bliver alt for stærkt, og endelig for det tredje, ønsker USA ikke spændingen øget i området. Det vil være umuligt for USA, at trække sig ud af området så længe Sovjet er der, for derved vil oceanet nemt blive sovjetisk interessessfære, hvad USA ikke kan tillade.

Den anden potentielle stormagt i området, Indien, vil sikkert heller ikke bryde sig om, at Iran blev den stærkeste militære magt i området; men det er muligt, at Indien og Iran kunne enes om en aftale hvorefter området skulle deles mellem dem.

Det er således usandsynligt, at det vil lykkes Iran, at blive den regionale stormagt i det Indiske Ocean, men tilbage

er så muligheden for en allianceløsning, en alliance mellem randstaterne til Det Indiske Ocean.

Denne mulighed er nok tilstede, men meget vanskelig realiserbar, da det vil være næsten umuligt, at få etableret enighed mellem så mange lande, hvoraf en del i forvejen er arvefjender (f.eks. Indien og Pakistan). En anden løsning ville være en mindre alliance mellem f.eks. Iran, Indien og Syd-Afrika; men denne løsning vil skabe øget spænding i området, da en del stater vil blive nervøse over en sådan alliance, først og fremmest de mellemstore stater som Saudi-Arabien og Pakistan. Det er derfor utænkeligt, at USA vil kunne acceptere en sådan alliance.

Det er derfor usandsynligt, at det vil lykkes Iran, at få afgørende indflydelse på udviklingen i det Indiske Ocean.

Den Persiske Golf. Her er Iran i øjeblikket langt den stærkeste magt, men landets førerstilling er ikke accepteret af alle de øvrige Golf-lande. Først og fremmest Saudi-Arabien accepterer ikke dette, og har derfor øget sit forsvarsbudget kraftigt. Det betyder, at Iran ikke i fremtiden kan regne med, at beholde den fuldstændige militære overmagt i området. Saudi-Arabien vil dog aldrig få et lige så stærkt militær som Iran, grundet den lille befolkning. Heller ikke Iraq accepterer Irans førerstilling, hvorfor også dette land har øget sine forsvarsudgifter væsentligt.

En anden faktor der taler imod, at Iran vil kunne holde positionen som områdets stormagt er, at landet ikke er



SAAM-cl. efter ombygning

arabisk. Dette medfører, at Iran kan komme i en situation, hvor landet for at kunne intervenere i et arabisk land, må have tilladelse til aktionen, først og fremmest fra Saudi-Arabien, og i det øjeblik Iran skal spørge om lov til noget, har landet ikke den ubestridte førerstilling længere.

Irans eneste mulighed, for at bevare førerstillingen i Gulfen, er derfor en krig mod de arabiske lande, hvor Iran tvinger sine ønsker igennem. En sådan krig vil imidlertid ikke kunne accepteres af de vestlige lande, da disse landes olieforsyninger afhænger af ro og stabilitet i området.

Iran har derfor ikke noget andet alternativ end, at affinde sig med, at landet mister den absolutte førerstilling i Gulf-området.

Konklusion.

Iran vil muligvis, omend med besvær, være istand til, at opbygge en flåde, der vil kunne hævde landets interesser som stormagt i det Indiske Ocean, men dette vil være uacceptabelt for supermagterne, samt delvist for Indien.

Iran vil derfor blive tvunget til, at opgive sit krav om at blive accepteret som den regionale stormagt i det Indiske Ocean.

I den Persiske Gulf vil Iran ikke kunne opretholde sin absolutte førerstilling ved fredelige midler alene, grundet den kraftige modstand i Saudi-Arabien og Iraq.

Irans eneste mulighed for at holde førerstillingen i Gulften vil derfor være en krig mod de arabiske stater. En sådan krig vil imidlertid være uacceptabel for USA og Vesten, hvorfor Iran ikke kan tillade sig dette, da landet er afhængigt af et godt forhold til de vestlige lande.

Dette betyder, at for shahen vil »kongernes sidste argument« kun være et argument på lige fod med andre argumenter, og derfor ikke have nogen afgørende indflydelse på den politiske udvikling i området.

Irans fremtid som den regionale stormagt er umulig og landet må affinde sig med i fremtiden at være en stor regional magt, men ikke den regionale stormagt.

PL T. S. Jørgensen udarbejdede denne opgave som eksamensopgave på Søværnets Officersskole foråret 1978.

*Bibliografi.**Årbøger:*

Jane's Fighting ships 1946-47

Jane's Fighting ships 1968-69

Jane's Fighting ships 1972-73

Jane's Fighting Ships 1977-78

Weyers Flottentaschenbuch 1959

Brassey's Defence Yearbook 1976-77. p.68-83. A.J.

Cottrell: »Iran and the Central Treaty Organization«.

IISS: The Military Balance 1977-1978.

SIPRI Yearbook 1975

SIPRI Yearbook 1976

SIPRI Yearbook 1977

SIPRI Yearbook 1978

Tidsskrifter:

Berlingske Weekend avis 6. januar 1978. Ole Sippel:
Shahen, portræt af en enevoldshersker.

Conflict Studies, maj 1976. D. L. Price: »Stability in the
Gulf: »The Oil Revolution«.

Europa-Archiv, 29. årgang 1974. p. 373-383. U. Braun:
»Iran als Führungsmacht im Mittleren Osten«.

NATO's Fifteen Nations, aug.-sept. 1975. p. 36-46. C.
Latour: »Hovercrafts & Hydrofoils«.

Orient, vol. 17, 1976. p. 88-114: U. Steinbach: »Irans
Rolle im Arabischen Nahen Osten und Indischen
Ozean«.

Proceedings, juli 1973. p. 48-60. V.J. Croizat: »Stability
in the Persian Gulf«.

Proceedings, januar 1978. p. 41-50. T.F. Green: »Buil-
ding a Navy in a Hurry«.

Tidskrift i Sjöväsendet nr. 5 1976. p. 221-254. B. Daggfeldt: »Iran-Indiska oceanens nya sjömakt«.
Wehrkunde, december 1973. p. 628-635. R. Kriebel:
»Der Iran und seine militärpolitischen Probleme«.
p. 635-637. R. Boehe: »Die Modernisierung der Kaiserlich Iranischen Marine«.
Marine-Rundschau, årgang 1976 og 1977.

Større værker:

Mohammad Reza Pahlavi Aryamehr, Shahanshah af Iran: »Den hvide revolution«. København 1971.
Sampson, Anthony: »De syv søstre«. København 1976.
The Center for Strategic and International Studies.
Special Report Series: No. 8, februar 1969: »The Gulf, Implications of British Withdrawal«.
Iran's Domestic and Foreign Policy. Excerpts from Speeches and Interviews of His Imperial Majesty. Washington august 1976.
Area Handbook for Iran. 1971.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i juli/august 1978.

BIBLIOGRAFI & BIBLIOTEKSVÆSEN, RETSVÆSEN M.V.

Krigsarkivet. En Handleddning. Helsingfors 1977. 50 s. ill. + Guide to the Military Archives of Finland. Helsingfors 1977. 58 s. ill.

Riis, H. G.: Internationale stræder. (Hovedopgave på Forsvarsakademiet). Kbh. 1978. 44 s. + 60 s. bilag. kort. bibl. maskinskr.

HISTORIE.

Adam, Carlo: Marine Belge. Bruxelles 1963. 100 s. ill.

Den almindelige Søkrigshistorie 1775-1815 udarbejdet til Brug for Undervisningen paa Søofficersskolen efter Kay Reinhard: Kortfattet Haandbog i almindelig Søkrigshistorie. Kbh. 1946. 60 s. + 2 skitser. dup. 4^{o*}.

Christensen, Benny: Skibsværft og flådebase. Træk af Petersværfts tidlige historie. Næstved 1978. 62 s. ill.

Custance, Reginald: The Ship of the Line in Battle. London 1912. 214 s. kort. planer. 4^o.

Holm, Johan Chr.: 1801-2.april-1951. Særtryk af NOR-DISK NUMISMATISK UNIONS MEDLEMS-BLAD, APRIL 1951. Kbh. 1951. 10 s. ill.*)

Johnson, Edward C.: Marine Corps Aviation: The Early Years 1912-1940. Washington 1977. 106 s. ill. index. 4^o.

MacIntyre, Donald: Famous Fighting Ships. London 1975. 160 s. ill. index. 4^o.

Pemsel, Helmut: Atlas of Naval Warfare. An Atlas and Chronology of Conflict at Sea from Earliest Times to the Present Day. London 1977. 176 s. ill. kort. index. bibl.

Plumridge, John H.: Hospital Ships and Ambulance Trains. London 1975. 204 s. ill. bibl. index.

Revue Internationale d'Histoire Militaire. Nr. 35. Paris 1976. 272 s. ill. kort.

Revue Internationale d'Histoire Militaire. Nr. 37. fasc. 1, 1976 & 2 + 3, 1977. Paris 1976 & 1977. 90 + 82 + 106 s. kort.

Revue Internationale d'Histoire Militaire. Nr. 38. Tokio 1978. 248 s.

Revue Internationale d'Histoire Militaire. nr. 39. Rome 1978. 332 s. kort.

Royal Danish Navy. Ships of the Fleet. Kbh. 1978. 40 s. ill.

Schalenbach, Paul: Die deutschen Hilfskreuzer 1895-1945. Oldenburg 1977. 144 s. ill. kort. 4^o.

Schmalenbach, Paul: Die deutschen Hilfskreuzer 1895-1945. Oldenburg 1977. 144 s. ill. kort. 4^o.

Schultz, J. H.: Søbefæstningen. Optræk af original fra 1894. Kbh. 1978. 23 s. + 7 skitser. dupl. 4^o.

The Submarine in the United States Navy. Washington 1963. 24 s. ill. 4^{o*})

The U.S. Coast Guard: Its Mission and Objectives. Washington 1977. 68 s. ill.

Wesche, H.-H.: Taktisk udvikling til søs i de sidste 50 år. (Uddrag af: Et hundredårs minde - Det krigsvidenskabelige selskab 1871-1971, pag. 75-123). Kbh. 1971. 48 s*)

1. VERDENSKRIG.

Barnett, Correlli: The Swordbearers. Studies in Supreme Command in the First World War. London 1963. 388 s. ill. index. bibl. *)

Lüdecke, Winfried: »Dresden«. Nach-Mitteilungen von Offizieren und Mannschaften. Leipzig 1917. 96 s. ill.

Reynolds, F. J. & C. W. Taylor (eds.): Collier's Photographic History of the European War. New York 1917. 128 s. ill. 4^o.

2. VERDENSKRIG.

Ambrosius, H.H. m.fl.: Unser Kampf in Norwegen. München 1940. 224 s. ill. kort.

Andersen, O.: Tyske kystbefæstningsanlæg på Bornholm. Kbh. 1978. 23 s. ill. kort. bibl. (dupl). 4^o.

Dickson, R.K.: Naval Broadcasts. London 1946. 92 s. ill.

Field, James A., jun.: The Japanese at Leyte Gulf. The Sho Operation. Princeton Univ. Press 1947. 162 s. ill. kort. index. *)

King, Cecil: Rule Britannia. London 1941. 280 s. ill. kort. index. *)

Middlebrook, Martin & Patrick Mahoney: Battleship. The Loss of Prince of Wales and the Repulse. London 1977. 366 s. ill. index. bibl.

PERSONALHISTORIE.

Kolyshkin, I.: Submarines in Arctic Waters (Memoirs) Moskva 1966. 254 s. ill.

Wessel-Tolvig, E.: Søværnets gymnastiklærere 1809-1978. Kbh. 1978. 106 s. ill.

POLITIK. EFTERRETNINGSVÆSEN.

Andersen, Harald Westergård: Dansk politik i går og i dag. Fra tredivernes krise til EF. Kbh. 1972. 276 s. index. ill.

Danmarks militær-politiske Stilling. (En ufuldent Stabsstudie). Kbh. 1933. 87 s. maskinskr. *)

Donnelly, Charles H.: National Security Management Review 1965-1966. Highlighting Salient Developments and Problems. Washington 1966. 200 s. *)

Gram, Victor: Danmarks forsvar under tilpasning. Kbh. u.å. [1967] 30. s. ill. *)

The Great Powers and the Nordic Countries 1914-1945 - The Organisation of the Military High Command During the Second World War. 14 foredrag + program og deltagerliste fra Internationalt Symposium i Helsingfors 1978. 1978. maskinskr. 4^o.

Haagerup, Niels Jørgen: Nedrustning, sikkerhed og forsvar. (FKO PUB 493-75). Kbh. 1978. 40 s. ill.

Jones, R. V.: Most Secret War. London 1978. 556 s. ill. index.

Sandler, Rickard: Chiffer. En bok om litterära och historiska hemligskrifter. Stockholm 1943. 168 s. *)

Understanding Soviet Naval Developments. Washington 1978. 106 s. ill. bibl. 4^o.

Wahlström, Göran: Flottan och pansarskeppen. En betraktelse och appell i Sveriges trygghetsfråga. Stockholm 1935. 108 s. ill.

Zacharias, Ellis M.: Secret Missions. The Story of an Intelligence Officer. New York 1946. 434 s. index. *)

STRATEGI & TAKTIK.

Eccles, Henry E.: Operational Naval Logistics. Rhode Island 1959. 218 s. ill. index. 4^{0*})

Farago, L. (ed.): The Axis Grand Strategy. Blueprints for the Total War. Harrisburg 1942. 614 s. index. bibl. *)

Håndbog i manuelt søkrigsspil. Udarbejdet ved Søværnets operative Kommando. Århus 1968. forsk. pag. (ca. 125 s.) suppl. 4^{0*})

Rasin, B.: Ubåtar och Ubåtsjakt. Stockholm 1958. 136 s. ill.

Schelling, Thomas C.: The Strategy of Conflict. Cambridge, Mass. 1963. 310 s. index. *)

Wilson, Andrew: War Gaming. Harmondsworth 1970. 202 s. index. *)

SKIBE, SKIBSBYGNING, M.M.

A Century of Warship Development. Særtryk af Jane's Fighting Ships 1967-68. 31 s. ill.

La construction Navale Francaise. The French Shipbuilding Industry. Paris 1950. upag. ill.

Tegning, visende et Par directe virkende Marine-Maskiner af tilsammen 100 Hestes Kraft med tilhørende Kjedler, fra Fregatten »Jylland«. (Lystryk af original tegning). Kjøbenhavn 1859. 1 s.

FJERNKENDING.

Dunn, Laurence: Liners and Their Recognition. London 1953. 160 s. ill. index.

Dunn, Laurence: Ship Recognition. Merchant Ships. London 1961. 132 s. ill. index.

ATOMENERGI & ATOMVÅBEN.

Beckmann, Peter: Faren ved IKKE at indføre atomkraft. Kbh. 1977. 192 s. ill. index. *)

Weizsäcker, C.F. von: Atomenergie und Atomzeitalter. Frankfurt a. Main 1957. 166 s. *)

ARKTISK LITTERATUR.

Steenen, R. Steen: Færøske Stednavne. Thorshavn 1936. 71 s. korrektur - dupl.

DIVERSE.

Arley, Niels & K. Rander Buch: Sandsynlighedsberegning med Anvendelse paa Statistik, Fejlteori og Udjævningsteori. Kbh. 1940. 166 s. index. bibl. *)

Håndbog for Undervandsbaadsofficerer. Kbh. 1918. 201 s. ill. 4^o.

Heegaard-Poulsen, P.L.: Hjemmeværnet. (FKO PUB 193-16). Kbh. 1978. 60 s. ill.

Sjöofficerssällskapet i Stockholm 1 11 1819 - 1 11 1919. Stockholm 1949. 56 s. ill. *)

*Marinens Bibliotek har med tak modtaget en del af afdøde kontreadmiral H. M. Petersens bogsamling. Udover de med * mærkede bøger, er modtaget en del tidsskrifter m.m.*

Kommentarer til nyanskaffelser.

O. Andersen: Tyske befæstningsanlæg på Bornholm. Forlaget Sixtus, Kbh. 1978.

En lille, interessant beskrivelse af det planlagte og påbegyndte, men ikke fuldførte anlæg af et 38 cm kystbatteri ved Dueodde.

Benny Christensen: Skibsværft og flådebase. Træk af Petersværfts tidlige historie.

Historisk Samsfund for Præstø Amt. Næstved 1978.

I det - såvel hvad angår indhold som typografisk udførelse - nydelige skrift, skildres Petersværfts historie fra 1777 og indtil dets funktion som egentlig skibsværft sluttede mindre end 10 år senere.

Grundlæggeren af Petersværft havde i sin ansøgning i 1777 til Kommercekollegiet om anlæggelse af værftet anført, at dette kunne blive til nytte i tilfælde af krig på grund af sin beliggenhed. Sommeren 1807 påbegyndtes bygning af huse og skure. I skriftets anden del beskrives på en fængslende måde flådens anvendelse af Petersværft, som bl.a. oplægningsplads for kanonbåde 1807-14.

Der er i dag endnu minder fra den tid, hvad mange illustrationer i skriftet bevidner. Officershuset er intakt, ligesom der er spor af bolværk og ophaler-slidsker.

R.I. Jones: Most Secret War. Hamish Hamilton. London 1978.

Bogen har i reklamen undertitlen: »Britisk Scientific Intelligence 1939-1945«. Forfatteren, der siden 1946 har været professor ved universitet i Aberdeen, var i årene op til 2. verdenskrig ansat i forsvaret som videnskabelig medarbejder. Han afslørede de radiosystemer, som

tyskerne anvendte ved deres bombardementer af Syd-England i 1940. Hans organisation fandt frem til modforholdsregler mod tyskernes anvendelse af radar og af V1 og V2 - våbene.

Bogen er tilegnet alle dem i det tysk-besatte Europa, der i det skjulte og helt af egen fri vilje risikerede tortur og livet for den videnskabelige efterretningstjenestes skyld, som f.eks. danskeren Thomas Sneum og daværende kaptajn-løjtnant Hasager Christiansen, der sørgede for, at England fik billeder og tegninger af tyske radaranlæg på Fanø henholdsvis V1-bomben.

Cecil King: Rule Britannia. The Studio Publications, London 1941.

Bogen er udkommet i juni 1941 og giver - nærmest i causeri-form - dels en skildring af 2. verdenskrigs første år, dels et tilbageblik i Englands søkrigshistorie. Herudover krydres læsningen med mange småhistorier og anekdoter.

Donald MacIntyre: Famous Fighting Ships. The Hamlyn Publ. Group, Ltd., London 1975.

Den i 1954 som captain RN afskedigede engelske søofficer har i nærværende bog skildret 10 forskellige krigsskibe over en periode af 100 år, begyndende med Drake's flagskib REVENGE mod den spanske armada i 1588 og sluttende med det amerikanske hangarskib ENTERPRISE, som indlagde sig uvisselig hæder under den 2. verdenskrig.

Herudover omtales den franske REDOUTABLE (1792-1805), de amerikanske CONSTITUTION (1797-1828 (1881)) og WASHINGTON (1941-1947), den japanske MIKASA (1902-1921), de tyske SEYDLITZ (1913-1919) og SCHARNHORST (1936-1913) og de engelske

WARSPITE (1913-1945) og ARK ROYAL (1937-1941).

Martin Middlebrook & Patrick Mahoney: Battleship. The Loss of the PRINCE OF WALES and the REPULSE. Allan Lane Penguin Books, Ltd., London 1977.

Det er ikke den første bog, der er skrevet om Englands tab af PRINCE OF WALES og REPULSE den 10. december 1941 udfor Malayas kyst. Men det er den første bog om hændelsen, der bl.a. er baseret på nu frigivne dokumenter fra England og fra Japan.

Forfatterne har endvidere opsporet 193 officerer og menige, der var ombord i de engelske krigsskibe i 1941, og et antal, der bl.a. var tjenstgørende på flådebasen i Singapore. Interviews mere end 30 år efter de aktuelle begivenheder skal nok tages med lidt reservation, men de giver dog et værdifuldt tilskud til beskrivelsen, også fordi der fremdrages episoder, som ikke fremgår af de officielle rapporter.

Helmut Pemsel: Atlas of Naval Warfare. An Atlas and Chronology of Conflict at Sea from Earliest Times to the Present Day. Arms and Armours Press, London 1977.

Engelsk (og revideret) oversættelse af: Von Salamis bis Okinawa. Med over 250 kort, suppleret med diagrammer og tabeller, er bogen såvel en all round indføring i mere end 2000 års søkrigsførelse som en praktisk anvendelig opslagsbog.

John H. Plumridge: Hospital Ships and Ambulance Trains. Seely, Service & CO., London 1975.

Hvilken flåde, der først anvendte hospitalsskibe, er vanskeligt at sige; det påstås, at der i den spanske armada 1587-1588 var 15 af dem. Der er imidlertid nøje

oplysninger om hospitalsskibe i den engelske flåde fra 1608.

Forfatteren, der er pensioneret oberstløjtnant og har været tjenstgørende i en årrække i den engelske hærs lægekorps, har i bogens første 80 sider givet en historisk redegørelse for den engelske flådes hospitalsskibe.

Det sidste hospitalsskib HMHS MAINE blev ikke erstattet af et andet, da det udgik af flådens tal i 1951. Vil der fremover blive brug for et hospitalsskib, vil kongeskibet BRITANNIA hurtigt kunne forandres til hospitalsskib.

Revue Internationale d'Histoire Militaire, nr. 38 1978. Tokio 1978.

Heftet omhandler den japanske militær-historie, med interessante kapitler om bl. a. den japanske flåde-strategi fra 1891 til 1915, den tysk-sovjetiske krigs indflydelse på japansk-amerikanske forhandlinger og japanske planer for 2. verdenskrig.

E. Wessel-Tolvig: Søværnets gymnastiklærere 1809-1978. Kbh. 1978.

Den 1. november 1809 påbegyndte matroserne C.F. Frandsen og H.P. Mortensen, som de første fra Søetaten, en uddannelse som gymnastiklærere ved det i 1801 oprettede »Det militære Gymnastiske Institut«.

Kaptajn løjtnant af B-linien i Søværnet E. Wessel-Tolvig har i bogen samlet data om de ialt 101 personer fra Søværnet, som siden har modtaget uddannelse som gymnastiklærere.

Herudover omtales kort Gymnastikskolens historie og dens chefer gennem tiderne.

Meddelelse fra Søe-Lieutenant-Selskabet

Redaktør af »Tidsskrift for Søværnen«:

Orlogskaptajn S. Ditlevsen

Redaktørsuppleant:

Orlogskaptajn P. B. Sørensen

Redaktionsudvalg:

Orlogskaptajn H. J. Garde

Orlogskaptajn A. Sørensen

Orlogskaptajn P. Schriver

Orlogskaptajn B. Riis-Hansen

Revision:

Kommandørkaptajn H. J. Jørgensen

Kommandørkaptajn K. Thygesen.

Revisorsuppleant:

Orlogskaptajn J. H. Ahlers.

Voldgiftsråd:

Kontreadmiral J. Petersen

Kommandør O. J. Odder.

Det stående udvalg:

Kontreadmiral F. Heisterberg Andersen

Kommandørkaptajn P. Broberg

Orlogskaptajn P. Kofoed

Referat af mødet udsendes i december nr. af tidsskriftet.

Henrik Muusfeldt

Tøjhusmuseets foredragsrække

1978/79

Store hærførere

I rækken indgår følgende foredrag:

Lektor, mag. art. Niels M. Saxtorph:

Julius Cæsar

Tirsdag 10. OKT 1978

Museumsdirektør Finn Askgaard:

Zizka, husiternes fører

Tirsdag 24. OKT 1978

Museumsinspektør K.S. Nielsen

Johan Rantzau

Tirsdag 7. NOV 1978

Museumsinspektør Inga Fl. Rasmussen

Frederik den Store

Tirsdag 21. NOV 1978

Museumsinspektør Ole Louis Frantzen:

Napoleon I

Tirsdag 6. FEB 1979

Oberstløjtnant K.V. Nielsen:

Pétain

Tirsdag 20. FEB 1979

Oberstløjtnant O.R.H. Jensen:

Guderian

Tirsdag 6. MAR 1979

Major K.G.H. Hillingsø:

Giap

Tirsdag 20. MAR 1979

*Alle foredrag afholdes i Tøjhusmuseets foredragsaal kl. 20.00
pr.*

ET 50 ÅRS JUBILÆUM

af kommandørkaptajn H. E. Lensbøl

Med den tekniske udvikling vi har oplevet i de senere årtier, er man tilbøjelig til at glemme, at søværnet indenfor visse områder har materiel af meget ældre årgang.

Da vore fortets hovedarmering i 1978 har 50 års jubilæum, synes det værd at omtale dette.

Kanonen har den tyske modelbetegnelse SKC M/28. Den forekommer og har forekommet i flere forskellige affutager. På Stevnfort findes kanonen i dag i dobbelt tårnaffutage, på Langelandsfort i enkeltskjoldaffutage.

Det fortæber sig i det dunkle, hvor kanonen egentlig er konstrueret, idet det må tages i betragtning, at Tyskland i 20-erne lod udføre en del konstruktions- og udviklingsarbejder i udlandet, for at kunne komme uden om Versaillesfredens, i denne henseende, snærende bånd.

Men visse ting tyder på at kanonen er udviklet fra den 150 mm kanon M/23, der i ti enkeltskjoldaffutager var hovedarmering i artilleriskibet »Niels Juel«. Begge kanoner har således kilemekanisme og ladning i hylster, hvilket var nyskabelser i dette kaliber i 20-erne.

Det skal i denne forbindelse nævnes, at »Niels Juel« skulle have været armeret med to 305 mm og otte 120 mm pjecer. Kontrakt var afsluttet med Krupp i Tyskland, men uforudsete leveringsproblemer i forbindelse med forløbet af 1. verdenskrig, gjorde det nødvendigt, men muligt at overføre kontrakt og forskudsbetaling til et andet land og tillige ændre kontrakten til tolv 150 mm pjecer.

Nogle få data vedrørende de to pjecer kan belyse udvikling og slægtskab.

	rørlængde	kaliber	rekyl længde	V_0	elevation
M/23	1/45	149,1 mm	400 mm	835 m/s	$\% 10^0 + 30^0$
M/28	1/55	149,1 mm	400 mm	870 m/s	$\% 10^0 + 35^0$

Fire af »Niels Juel«s pjecer blev opstillet på Bangsbofort af den tyske besættelsesmagt. Men ammunitionsbeholdningen var så begrænset, at det fra dansk side blev nødvendigt at fremskaffe mere efter anden verdenskrig.

Med meget små ændringer bl.a. afkortning af ladningshylsteret blev det muligt at anvende ammunitionen fra M/28 i M/23, dette må også tages til indtægt for det tekniske slægtskab.

Kanonen blev udviklet til hovedarmering i Krydsere og mellemarmering i lommeflagskibe og slagskibe. I Krydsere af K-klassen samt »Leipzig« og »Nürnberg« blev den installeret i triple tårnaffutage. På foto næste side ses de agterste tårne i krydseren »Køln« under noget deprimerende omstændigheder i Wilhelmshaven i foråret 1945.



»Nürnberg« kom senere under navnet »Admiral Makarov« til at sejle under den russiske østersøflådes flag. I slagskibene »Bismarck« og »Tirpitz« forekom kanonen i dobbelt tårnaffutage og i »Scharnhorst« og »Gneisenau« tillige i enkeltskjoldaffutage. Sidstnævnte skib har specielt interesse for søværnet, idet Stevnsfortets dobbelttårne oprindelig var installeret i »Gneisenau«, der ses på omstående foto.



Efter at have været installeret i et batteri til forsvar af Grådyb ved indsejlingen til Esbjerg, blev tårnene i begyndelsen af 50-erne installeret på Stevnfort. På nedenstående foto ses tårnene på Stevnfort 1978.



Kanonen må fra den tyske marines side havde været betragtet som en succes, idet den blev installeret i såvel dobbelt tårnaffutage som enkeltskjoldaffutage i jagerne Z23-30, Z31 - Z34 og Z37-39. Da Z31 efter krigens

afslutning fortsatte som fransk »Marceau«, Z33 som russisk »Provorny«, Z38 som britisk »Nonsuch« og endelig Z39 som amerikansk »DD 939« må kanonen siges, at have fået en vis udbredelse i efterkrigstiden. På nedenstående foto ses Z32, der gik tabt juni 1944 ved grundstødning i nærheden af Quessant under kamp med RCN Haida og Huron.



Langlandsforts pjecer må antages at stamme fra en fortsættelse af produktionen af kanonen i enkeltskjoldaffutage, idet denne i stort antal blev opstillet som kystartilleri i »Atlantvolden«. Nogle af pjecerne på Langlandsfort stammer f.eks. fra et kystbatteri, der var under anlæg på Fyns Hoved i 1945.

Tiden er løbet fra det kaliber i skibe, missilerne har overtaget området. Det samme gælder for kystartilleri, de største kanoner ved moderne kystartilleri er i kaliber 120 mm, men med avanceret ammunition opnås en rækkevidde på mere end 25 km.

(Fotografierne er med stor velvilje fremskaffet af Forsvarets Fjernkendingsskole).

NEKROLOG

Kommandørkaptajn Niels Thor Michaelsen.

Født i Maribo den 26. marts 1888 som søn af grosserer Ludvig Valdemar M. og hustru Nicoline, f. Thorsen. Han blev kadet i 1905, secondløjtnant 1909, premierløjtnant 1910, kaptajnløjtnant 1920, orlogskaptajn 1927, fik bevilget sin afsked 31. marts 1939, 1. april s.å. udnævnt til kommandørkaptajn i reserven og indkaldt samme dag. Afsked af reserven i 1953.

Som ung løjtnant var han med skonnerten INGOLF på Vestindien i 1909-10 og 1912-13, kom på søværnets officersskole i 1913, men dette kursus blev forkortet ved sikringsstyrken i 1914.

Under sikringsstyrken var han i 1914-15 chef for NORDKAPEREN, i 1916 næstkomm. i ISLANDS FALK under Island, derefter i OLFERT FISCHER og atter torpedobådschef i 1917-19. Fra juli 1919 havde han tjenestefrihed for at være regnskabsinspektør i Almindeligt Handelskompagni, Sibirisk Kompagni, hvilket blev afbrudt ved udløbet af oktober p.g.a. den russiske revolution.

Han var med kadet- og elev skibene HEIMDAL, INGOLF og VALKYRIEN i årene 1921-23 og blev næstkomm. ved Dæksofficerselevskolen i 1924-27. De tre af fire somre var han næstkomm. i elevskibet, GEISER, sommeren 1925 i NIELS JUEL i eskadre, hvor der var togt til Finland, Estland og Letland. Fra 1927 fyrinspektør og få måneder vagerinspektør for fra juli 1931 til april 1932 at gøre tjeneste ved fyr- og

vagervæsenet, da de to tjenestegrene blev slået sammen. Chef for LOSSEN i to mdr. i 1932 og for HVID-BJØRNEN på Island og Grønland i 1933 og derefter landtjeneste til han søgte sin afsked i 1939. Som kommandørkaptajn i reserven gjorde han først tjeneste ved Flådestation Kbh. og var fra maj 1942 til 29. august 43 sømilitær distriktschef i Frederikshavn. Den dag fulgte han eksemplet fra København ved at beordre lods- og mineeftersøgningsskibet SKAGEN sænket i Skagen havn og brænde sine tjenestebiler m.v.

Af en landmilitær tysk standret blev han den 3. sept. ikendt 3 års fængsel - han protesterede og fik sagen indanket for den kommanderende tyske admiral i Kbh., blev den 10. sept stillet for en sømilitær krigsret og her frifundet. Kort efter blev han med værnenes øvrige befalingsmænd frigjort fra internering.

Juli til august 1945 var Michaelsen ansat i Statens civile Luftværn i Skagen og blev så atter indkaldt for fra aug 1945 til okt 1954 at være chef for marinedistrikt Jylland Nord, fra 1948 benævnt Nordjyske og fra 1951 Kattegats marinedistrikt. I årene 1946-47 var et stort antal tyske ministrygere baseret i Frederikshavn, hvor marinedistriktet havde til opgave at bevogte det spærrede havneområde. Han blev antaget til fortsat tjeneste i 1½ år efter sin afsked fra reserven. Under sin tjeneste var han i 4 år medlem af havnekommissionen i Frederikshavn og i 6 år af søretten i Hjørring.

Efter sin endelige afsked flyttede Michaelsen til København og blev i 1959 opfordret af chefen for Marinens Bibliotek, kommandørkaptajn Kiær til at deltage i en gennemgang af marinens arkiv i Rigsarkivet, hvilket gennem 4 år gav ham mange timers arbejde og interesse for historiske data. Det resulterede i to artikelsier i T.f.S., en kort om fregatterne NAJADEN fra 1796 og

1811, en længere om fregatten BORNHOLM's »fatale rejse« - sidstnævnte lykkedes det til hans store sorg ikke at få udgivet som bog.

Efter 58 års ægteskab mistede Michaelsen sin hustru i april 1972, hvilket gik uhyre stærkt ind på ham. Fra den dag gik det helbredsmæssigt tilbage, til han afgik ved døden den 15. juni 1978. Han blev bisat fra Holmens kirke og begravet på Holmens kirkegård.

J. T.

MEDDELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

I henhold til selskabets love § 21 offentliggøres hermed en kortfattet årsberetning for det 194. forsamlingsår.

DØDSFALD

Tre af selskabets medlemmer er afgang ved døden i det forløbne forsamlingsår. Det er:

Kommandørkaptajn N. C. Brammer - 29 marts 1978

Kontreadmiral H. M. Petersen - 2 maj 1978

Kommandørkaptajn N.T.L. Michaelsen - 17 juni 1978

ÆRET VÆRE DERES MINDE.

SELSKABETS VIRKSOMHED

Der har i det 194. forsamlingsår været afholdt 10 møder, som gennemsnitligt samlede 44 medlemmer. Resume over de afholdte møder er bragt i Tidsskrift for Søværnen, juli 1978 pg. 267.

Ved de seneste års § 32-møder er det blevet kutyme at sammenligne mødedeltagelsen med de foregående år. Også i år skal denne sammenligning foretages, ikke mindst under hensyntagen til de ændrede medlemskriterier.

Gennemsnitstallene for de sidste 4 forsamlingsår har været:

I det 190 forsamlingsår var der gennemsnitligt 41,

I det 191 forsamlingsår var der gennemsnitligt 42,

I det 192 forsamlingsår var der gennemsnitligt 42 og

I det 193 forsamlingsår var der gennemsnitligt 43.

Denforholdsvis beskedne øgning på 1 medlem i gennemsnit skal måske tilskrives de ændrede medlemskriterier, men eftersom statistik kan tolkes på mange måder, skal jeg blot konstatere, at der i det 194. forsamlingsår har været en beskeden stigning.

Som sædvanlig har fremmødet været varierende fra møde til møde, fra 26 til 71 mod 21 til 94 det foregående år, og fremmødet var størst under søkrigsspillene.

Af de afholdte foredrag har 3 været afholdt af medlemmer, 3 af ikke-medlemmer og ved de 3 søkrigsspil-aftener måtte medlemmerne selv tage aktiv del i mødets afvikling.

Samarbejdet med Det Krigsvidenskabelige Selskab (DKS) har været fortsat og udover de nævnte søkrigsspil-aftener har medlemmer af DKS været inviteret til mødet den 17. november 1977. »Den økonomiske side af Forsvarets planlægning og grundlaget herfor, herunder enhedsomkostningssystemet«, ved major K.AA. Rasmussen, DKS har inviteret Søe-Lieutenant-Selskabets medlemmer til foredragsaften mandag den 7 november 1977 med emnet: »Elektronisk krigsførelse«, ved orlogskaptajn P. Groos samt majorerne S. Rabenshøj (HRN) og J. H. Castenschiold (FLV).

PRISSPØRGSMÅL

Igen i år skal bestyrelsen beklage, at måtte meddele, at der endnu ikke er indkommet besvarelser til årets prisspørgsmål. Bestyrelsen er opmærksom på det store og krævende arbejde, der ligger forud for indsendelsen af en besvarelse, og skal ved den givne lejlighed anmode selskabets medlemmer fremkomme med forslag til ændring af dette forhold. Det skal samtidig bemærkes, at bestyrelsen meget gerne ser dette drøftet på et senere tidspunkt, eksempelvis omkring behandlingen af kommende års prisspørgsmål. Det kan bemærkes, at det i år er 5 år siden sidste besvarelse blev modtaget i selskabet.

AF ÅRETS BEGIVENHEDER SKAL NÆVNES:

Som meddelt i Tidsskrift for Søværnen, juli 1978 pg. 271, havde bestyrelsen den 17 november 1977 den glæde at kunne offentliggøre resultatet af urafstemningen om valg af æresmedlem i Søe-Lieutenant-Selskabet, hvorved viceadmiral S. E. Pontoppidan blev valgt.

Den 12 januar 1978 udgav selskabet en bog om Slaget i Køge Bugt den 1 juli 1677. Bogen er redigeret af Marinestabens historiske konsulent, arkivar ved Rigsarkivet, cand.mag. H. C. Bjerg.

Bogen er tilsendt selskabets medlemmer og vil fremefter så længe oplag haves, blive tilsendt nye medlemmer ved optagelse i selskabet, i stedet for Søe-ved optagelse i selskabet, i stedet for Søe-Lieutenant-Selskabet 1784-1934, der er blevet tildelt indtil efteråret 1977.

I T.f. S. april 1978, pg. 128 anmeldtes bogen af museumsleder Jørgen Barfod. Denne anmeldelse resulterede i en dialog bragt i tidsskriftet, maj 1978, pg. 156, mellem museumsleder, Lektor Jørgen Barfod og arkivar H. C. Bjerg.

Den 13 januar 1978 på søløjtnant Gregers Bojesens fødselsdag, nedlagde bestyrelsen en krans på hans grav på Frederiksberg Kirkegård.

Igen i år havde bestyrelsen ikke fundet anledning til at uddele Gregers Bojesens mindelegat. Legatet er uddelt sidste gang den 13 januar 1976 (T.f.S 1976, pg. 532).

Den 22 marts 1978 nedlagde bestyrelsen en krans ved Willemoes-Mindesmærket på Odden kirkegård.

Endelig nedlagde bestyrelsen den 2 april 1978 kranse på krigergravene på Holmens kirkegård samt på Olfert Fischers grav ved Reformert kirke.

AF- OG TILGANG AF MEDLEMMER

Ved begyndelsen af det 194. forsamlingsår havde selskabet 423 medlemmer,

3 medlemmer er afgang ved døden,

5 medlemmer er udmeldt og

19 medlemmer er indmeldt,

således at medlemstallet idag udgør 434, heri medregnet selskabets 2 æresmedlemmer, viceadmiralerne A. H. Vedel og S. E. Pontoppidan, samt de efter 40 års medlemskab 65 kontingentfrie medlemmer.

STØRRELSE AF KONTINGENT, TILSKUD TIL TIDSSKRIFTET SAMT HONORARER TIL REDAKTØR OG SEKRETÆR SAMT TILSKUD TIL SØOFFICERS-FORENINGEN.

Trods uændrede honorarer og tilskud blev bestyrelsens forslag på §32-mødet om en mindre kontingentstigning fra kr. 18 vedtaget til kr. 20 pr. måned. Denne for selskabet nødvendige stigning skal bl.a. ses i lyset af den almindelige prisstigning, kommende opgaver, der økonomisk vil belaste selskabet, såsom Jubilæumsfonden, Søofficersrullen, søofficersbiografierne og 25 års registeret til Tidsskrift for Søværnen.

Honorarer og tilskud er derfor fortsat.

Det årlige tilskud til Tidsskriftet kr. 13.000

Det årlige tilskud til SOF (husleje) kr. 4.000

Honorar til redaktøren pr. måned kr. 750

Honorar til sekretæren pr. måned kr. 1.100

ORIENTERING OM SØOFFICERSBIOGRAFIERNE.

Status i arbejdet omkring færdiggørelsen af biografier er pt. 672, heri 66 biografier med et begrænset indhold, om medlemmer hvortil oplysninger er mangelfulde.

Der mangler fortsat at blive færdiggjort 73 søofficers biografier samt biografier for 4 kadetklasser. Det forventes på denne baggrund at værkets størrelse bliver på ca. 700 sider eller halvt så stort som Topsøe-Jensen og Marquard.

Med den givne anledning skal selskabets medlemmer opfordres til at være kommandørkaptajn J. Teisen behjælpelig med hurtig indsendelse og a jour-føring af biografier.

**FLÅDER OG UDENRIGSPOLITIK.
BOGANMELDELSER.**

Barry M. Blechman, et.al.: *The Use of the Armed Forces as a Political Instrument.*

The Brookings Institution, Washington D.C. 1976. 676 s.

Robert G. Weinland: *Superpower Naval Diplomacy in the October 1973 Arab-Israeli War.*

Professional Paper No 221, Center for Naval Analyses, Arlington. 1978. 73 s.

1. I en periode hvor et af de udenrigspolitiske nøgleord er détente, vil der helt naturligt være et forøget incitament til at rejse spørgsmålet om de væbnede styrkers rolle. Det vil igen stimulere interessen for at se på, hvorledes militæret kan anvendes og indsættes i situationer, hvor der ikke hersker krigstilstand. Traditionelt har sømagt og flådestyrker netop været det instrument, der oftest har været taget i brug i sådanne situationer.

I de seneste år har vi da også set, hvorledes adskillige forfattere har forsøgt at systematisere behandlingen af samspillet mellem flåder og udenrigspolitik. Englænderen James Cable, ¹⁾ skrev i 1971 om kanonbådsdiplomati i begrebets mest omfattende betydning, og han samlede den meget værdifulde oversigt over sådanne begivenheder i perioden 1919-69. Den tyske admiral Edward Wegener ²⁾ fremlagde teorien om, på hvilken måde søstrategi i krig og maritim strategi i fred supplerer hinanden i atomalderen. Den amerikanske professor Edward N. Luttwak ³⁾ udviklede en systematik baseret på begrebet »væbnet overtalelse«. Medens ikke mindst admiral S. G. Gorshkov ⁴⁾ har fokuseret på dette forhold i flere sammenhænge.

Booth, Blechman og Weinland er tre forskere, der på det seneste i et frugtbart samarbejde tværs over Atlanten har ydet hvert sit bidrag til belysning af flådens rolle som et direkte instrument for udenrigspolitikken. Booth analyserer denne sammenhæng i fortsættelse af de tidligere nævnte bøger, som omtalt i Tidsskrift for Søværnen, Juli 1978⁵); Blechman dokumenterer i en oversigt, hvorledes supermagterne har anvendt deres væbnede styrker siden den anden verdenskrig, medens Weinland i detaljer gennemgår flådernes rolle i krigen i 1973.

2. Dr. Barry M. Blechman har i samarbejde med andre medarbejdere ved The Brookings Institution samlet og bearbejdet et omfattende materiale i »The Use of armed Forces as a Political Instrument.« Det er materiale, der i al væsentlighed kan tjene som dokumentation for Booth's analyse.

På baggrund af en omhyggelig afgrænsning af emnet, som pr. definition f.eks. ikke omfatter Koreakrigen, analyseres 215 situationer, der i perioden fra 1 januar 1946 til 31 oktober 1975, involverede amerikanske styrker. Bogen begynder med en omtale af den skelsættende overførsel i 1946 af den tyrkiske ambassadørs bære fra New York til Istanbul ombord på U.S.S. Missouri, slagskibet på hvis agterdæk General Douglas Mac Arthur godt et halvt år før havde modtaget Japans kapitulation. Den sidst omtalte situation er Mayaguez-affæren.

Udover at præsentere en systematisk oversigt over hvor, hvornår og hvorledes seks præsidenter i løbet af 30 år har besluttet at anvendelsen af de væbnede styrker i den givne situation var det klogeste valg, er det bogens erklærede formål, at konstatere, hvor effektivt styrkerne har virket som instrument for udenrigspolitikken.

Materialet behandles statistisk i relation til en lang

række forhold som for eksempel den regionale anvendelse, de indsatte styrkers størrelse og sammensætning, præsidentens popularitet og supermagternes indbyrdes nukleare styrkeforhold. Det påvises i denne forbindelse, at Kennedy var den præsident, der i gennemsnit pr. år oftest tyede til anvendelsen af de væbnede styrker. Tilsvarende fremgår det af statistikken, at flåden har været det oftest anvendte værn, idet orlogsskibe har været involveret i mere end 80% af tilfældene, og udviklingen er gået i retning af en forøget anvendelse af flåden. I bogen skelnes mellem:

- a. Flådestyrker, inklusive enheder af Marinekorpset ombord i amfibieskibe.
- b. Landstyrker, inklusive enheder af Marinekorpset stationeret i land.
- c. Landbaserede flystyrker, inklusive flådens maritime patruljefly og hærens helikopter transport enheder.

I 22 tilfælde blev alle tre komponenter indsat, medens fordelingen på de enkelte komponenter i øvrigt er som følger:

- for flådestyrkerne: 177 tilfælde
- for landstyrkerne: 45 tilfælde
- for flystyrkerne: 103 tilfælde,

medens de nukleare strategiske styrker er blevet brugt alene eller sammen med konventionelle styrker i en tiendedel af tilfældene.

I fortsættelse af det statistiske materiale forsøger forfatterne dernæst i den mest omfattende del af studiet at vurdere effektiviteten af de væbnede styrkers indsættelse. Det gøres dels ved at analysere 33 udvalgte tilfælde, dels ved at seks forskere i detaljer gennemgår 13 forskellige situationer.

Bogen indeholder også en oversigt over og en analyse af den tilsvarende sovjetiske anvendelse af de væbnede styrker. Denne del er knap så detaljeret; men den giver et ganske godt grundlag for at drage sammenligninger. Det er således interessant, at forfatterne - i modsætning til hvad der ofte hævdes - ikke har kunnet påvise, at den nukleare paritet mellem supermagterne har betydet, at USA har haft mindre succes med den politiske anvendelse af de væbnede styrker. På den anden side har resultatet generelt været mindre gunstigt for USA i de tilfælde, hvor Sovjetunionen har været direkte involveret.

Det er forfatternes hovedkonklusion, at de væbnede styrker - under særlige omstændigheder - udgør et effektivt instrument til at nå kortsigtede udenrigspolitiske mål, medens resultatet for de langsigtede mål er mere tvivlsomt. Anvendelsen af de væbnede styrker kan således være et vigtigt skridt til at stoppe en uheldig udvikling og skabe den nødvendige tidsramme til, at andre politiske midler kan komme til at virke.

3. Blandt de ovenfor omtalte 215 tilfælde har Robert G. Wienland gennemanalyseret »Superpower Naval Diplomacy in the October 1973 Arab-Israeli War«. Han har som medarbejder ved Center for Naval Analyses ikke været henvist til udelukkende at anvende uklassificeret materiale. Dette reflekteres blandt andet i den detaljerede beskrivelse af de involverede flådestyrkers bevægelser.

Forfatteren har sat sig tre mål med studien. Det første er at give en beskrivelse af supermagternes flådeoperationer i direkte tilknytning til begivenhederne i Yom Kippur-krigen. For perioder på seks dage plottes skibenes bevægelser på et kort, der fremtræder som et topografisk kort, hvor konturerne imidlertid ikke angiv-

ver højder, men antallet af skibsdage pr arealenhed. Herved opnås det på forholdsvis få kort at skabe et glimrende overblik over operationernes udvikling.

De således tilvejebragte oplysninger anvender forfatteren derefter til at nå de to øvrige mål: at præcisere supermagternes afgivelse af signaler i den diplomatiske proces ved hjælp af de involverede flådestyrker, samt at påvise i hvilken grad Sovjetunionen på forhånd afslørede et kendskab til de arabiske planer.

Bogen indeholder mange interessante observationer. For Sovjetunionens vedkommende bemærkes vanskelighederne med hurtigt at forstærke Middelhavseskadren. Ligesom Kremles villighed til at tage forøgede risici påpeges. For første gang siden den anden verdenskrig blev russiske orlogsskibe således deployeret ind i de erklærede krigszoner, da Sovjetunionen på grund af det amerikanske pres var ved at miste tilliden blandt de arabiske klientstater.

For USA bestod opgaven i at signalere til Sovjetunionen dels, at der var grænser for, hvor langt man ville tillade Moskva at øve indflydelse på konflikten, dels hvor disse grænser lå. Den amerikanske luftbro under Den sjette Flådes beskyttelse gav efter forfatterens opfattelse et tydeligt svar på det første problem. Den globale amerikanske alarmering var det andet signal, som Washington afgav med særlig vægt, fordi overlegne amerikanske styrker var blevet koncentreret i Middelhavet i en sådan grad, at en sovjetisk intervention i bedste fald ville koste svære tab og i værste fald ville være umulig.

Forfatterens sidste konklusion er måske nok diskutabel, når den sammenholdes med admiral Zumwalts opfattelse. Den daværende Chief of Naval Operations har jo netop givet udtryk for, at iværksættelsen af den globale

alarmering var nødvendig, da Den sjette Flåde ikke med tilstrækkelig styrke kunne sikre amerikanske interesser vis-a-vis den tilsyneladende mere risikovillige sovjetiske Middelhavseskadre.

4. Med den udvikling, der har fundet sted i Mellemøsten de sidste fem år frem til mødet i Camp David, kan der næppe herske tvivl om, at anvendelsen af de væbnede styrker som instrument for udenrigspolitikken i høj grad har medvirket til at forøge USA's indflydelse på bekostning af Sovjetunionen. At der kan herske tvivl om opfattelse og afgivningen af signaler i en given situation er på den anden side netop typisk for den direkte politiske anvendelse af militære styrker. Det er derfor glædeligt, at samspillet mellem politiske og militære hensyn er blevet så grundigt belyst, som det er tilfældet i disse to bøger.

Hans Garde

1) James Cable:

Gunboat Diplomacy. Political Applications of Limited Naval Force.

Chatto and Windus, London 1971.

2) Edward Wegener:

Theory of Naval Strategy in the Nuclear Age.

United States Naval Institute Proceedings, May 1972.

3) Edward N. Luttwak:

The Political Uses of Sea Power.

The John Hopkins University Press, Baltimore and London, 1974.

4) S. G. Gorshkov:

Statens Sjömak.

Bokförlaget Corona, Malmö. 1977.

5) K. Booth:

Navies and Foreign Policy.

Croom Helm, London. Crane, Russak, New York. 1977.

BOGANMELDELSER

R. V. Jones. *Most Secret War*. Hamish Hamilton, London 1978.

Det må altid hilses med tilfredshed, når en person fra indercirklen vil give sig tid til at nedfælde sine indtryk af, hvad der virkelig foregik, når der er tale om verdenshistoriske begivenheder.

Hvis vedkommende så ovenikøbet kan gøre sin fremstilling levende og fængslende og samtidig give et indtryk af sin personlighed, bliver der tale om noget ekceptionelt.

Professor Jones, der under anden verdenskrig var leder af den teknisk-videnskabelige efterretningstjeneste i Royal Airforce's stab har skrevet sin version af beretningen om udbyttet af den engelske indsats m.h.t. at bryde de tyske Enigma-koder, og der foreligger herved en nok så særegen bog, stærkt præget af forfatterens sans for barsk humor og »*practical jokes*« og samtidig af hans betydelige beundring for professor Jones's evner til allerede som ung mand, han var 28 ved krigens udbrud, at løse vanskelige opgaver logisk og rigtigt.

Samtidig fremgår det klart, at han havde en sjælden stærk følelse af, hvad han skyldte sit land, særlig i årene op til krigen, hvor han som en af meget få synes at have haft en klar forståelse af, hvad der forestod.

Når man, som den der anmelder denne bog, har givet udtryk for en vis mangel på henvisninger til dansk indsats på det efterretningsmæssige område i »*A Body-*

guard of Lies« (anmeldt i T.f.S. maj 78) er det næsten overvældende at se, hvor mange danske Jones nævner, samtidig med at han ret detaljeret beskriver deres indsats, ja to personer med direkte tilknytning til den danske marine, Hassager Christiansen og Sneum nævnes endog i den »*Dedication*« der indleder bogen. Også folk, som ikke hørte til marinens efterretningsvirksomhed, er nævnt f.eks. senere oberst Gyth og senere generalmajor Winkel.

Forøvrigt går Jones flere steder, som f.eks. angående angrebet på Coventry ret hårdt i rette med fremstillingen i »*A Bodyguard of Lies*«.

Blandt øvrige danske nævnes kommandør Mørch, forøvrigt den, der har henledt anmelderens opmærksomhed på bogen, og som efter eget udsagn har korresponderet med forfatteren om enkeltheder i denne, hvilket må borge for visse detaillers korrekthed.

Om bogens titel, som i forordet diskuteres og begrundes af forfatteren ikke burde have været »*My War*«, kan nok diskuteres. For Jones beskriver ikke alene sine bestræbelser på at trænge ind i tysk anvendelse af retningsbestemte radiobølger, radar, V-våben o.s.v., men også i vidt omfang den krig han måtte føre på hjemmefronten med over- og sideordnede instanser, med forstokkede stabsofficerer og uforstående politikere.

Han er ikke blind for, at han, som beskrevet af Churchill i dennes bog om anden verdenskrig (4. bind), på et tidligt tidspunkt i 1940 fik denne fuldt og helt på sin side med alt, hvad dette måtte betyde. Han fremhæver, at han kun sjældent benyttede den adgang, han derfor havde til Churchill, men det må anses for givet, at hans modstandere i stabene havde blik for denne hans særstilling og derfor prøvede at finde tilfælde, hvor Jones

havde taget tydeligt og overbevisende fejl. Efter bogen at dømme skete dette kun sjældent, om nogensinde.

Der er mange pudsige episoder beskrevet i bogen, nogle i forbindelse med »*The Last Englishman*«, Lt. Col. Wintle, hvis ejendommelige selvbiografi med nævnte titel i vidt omfang bekræftes af Jones, der med sin sans for det bizarre er en stor beundrer af denne mærkelige mand. Der vil nok være dem, der finder, at der lyser lidt for megen selvglæde ud af denne bog, men når man tager den alder i betragtning, i hvilken Jones gjorde en så betydelig og af venner og fjender i lige høj grad beundret indsats, og at udviklingen m.h.t. hans speciale i mange måder gav ham helt ret, vil den nok for de fleste være opmuntrende læsning, fordi den i så høj grad bekræfter det af Jones citerede udsagn af Churchill: »*In war you don't have time to be polite, you just have to be right!*«

Et citat, der formentlig til enhver tid burde danne baggrund for en væsentlig del af en officers uddannelse og bedømmelser. Man kan til tider få det indtryk, at der lægges for meget vægt på den i fredstid nødvendige høflighed.

Bogen er forsynet med et meget instruktivt billedmateriale, hvortil der i vidt omfang henvises i teksten, og dermed lettes forståelsen af de problemer, der skulle løses af Jones og hans medarbejdere, som han ikke har lovord nok til overs for.

Som et lille apropos, der fører linien i bogen helt op til nutiden kan det anbefales alle, der endnu fæster lid til eksistensen af »*UFOer*«, at sætte sig ind i Jones's bemærkninger om de herhen hørende fænomener.

H.-H. W.

*F. Holm-Petersen, Maritime minder fra Svendborgsund
Høst & Søn, 1978.*

I 1975 udkom en nydelig lille bog »Langfarere fra Marstal« på Egon Heinemanns forlag i Norderstedt. Forfatteren var F. Holm-Petersen.

Bogen beskrev på udmærket måde de marstalske langfartsskibes historie, hvoraf uhyggeligt mange fik en krank skæbne under den første verdenskrig 1914-18. Det er interessant læsning for dem, der kendte skibene og som for manges vedkommende også har sejlet med dem. ·
Nu har samme forfatter på Høst og Søns Forlag udgivet en lille bog med titlen »Maritime minder fra Svendborgsund«. Også i denne bog findes beskrivelse af nogle langfartsskibe og deres skæbne, selv om bogens indhold overvejende er situationsbilleder fra Svendborgsund med havne, ankerpladser og værfter. Den tegner et billede af tiden og forholdene, som de var dengang, og giver indtryk af dagliglivet på havnen omkring århundredskiftet og de næste par decennier. Det er sejskibene, der er billedernes dominerende islæt, fra byggebeddinger med de håndværkere, der med fagstolthed og glæde, men uden den senere tids avancerede hjælpemidler, byggede de skibe, som viden om gjorde Marstal, Thurø og Svendborg til kendte Søfartsbyer. Skibenes besætninger, som på de lange rejser oplevede sølivets savn og barske forhold blev ikke »tøsedrenge«, men blev mellem de bedste blandt søfolk, om hvem der stod respekt. Illustrationerne i bogen er gengivelser af gamle fotografier fra museet i Troense, som er resultatet af forfatterens mangeårige flid og sans for den maritime historie, der foruden at minde os om langskibsfart også minder os om sejlads i de mere hjemlige farvande.

Da trafikken mellem de danske landsdele måtte bøje sig for udviklingen og overgå til damp- og motorskibe, forsvandt også Ø-Jagterne fra samfærdselen i det sydfynske øhav.

Nu er den sidste rest af dramatik og maritimt islæt ved at forsvinde fra denne egn. Selv maskinskibene er blevet få i tal; deres opgave er i broernes tidsalder overtaget af store, osende og støjende lastvognstog, der - næsten uafhængige af vind og vejr - hurtigt og effektivt transporterer godset ikke bare mellem landsdelene, men tit også ud over landets grænser.

En epoke i dansk søfart er slut, men minderne om den er værd at bevare for eftertiden.

W.

Submarines in Arctic Waters af Kontreadmiral I. Kolshkin.
Oversat fra russisk til engelsk af David Skvirsky. 253 s.

»Det var stille i kontrol-rummet. Hovedelektromotorernes summen og den svage støj fra skruernes kværnen i vandet nåede ikke ind. Ubåden borede sig igennem havets dyb.«

Således indleder Kolyshkin sine memoirs om, hvorledes han oplevede 4 års krigsførelse med ubådsstyrkerne fra den russiske nordlige flåde.

Det kunne være indledningen til enhver ubådsfortælling, og med andre navne og steder kunne en lignende bog sandsynligvis skrives om andre ubådsflåders indsats under 2. verdenskrig.

Tonen, tendensen til forherligelse af netop de russiske ubåds indsats, partidisciplinen, de politiske kommissærers tilstedeværelse m.v. lader dog ikke læserne i tvivl om, hvor vi befinder os.

Bogen, der iøvrigt er velkrevet og letlæselig, beskæftiger sig med et ikke uvæsentligt hjørne af den globale

krigsskueplads. Der er imidlertid ikke tale om en krigshistorisk beretning, men, bortset fra det politisk-ideologiske islæt, en meget menneskelig skildring af tilværelsen og oplevelserne i og bag et ubådsvåben i en krigssituation.

Forfatteren er ved Ruslands inddragen i krigsførelsen 22 Juni 1971 divisionschef og instruktør for ubådschefer. Som sådan har han været med på en række krigspatroljer, hvor man udover at belaste de stakkels ubåde med en politisk kommisær, tilsyneladende hyppigt havde en divisionschef med som en slags superchef.

Kolyshkin har således gennem selvoplevelse en god baggrund for at beskrive patruljesejladsen. Skuffelserne over manglende resultater, begejstringen over succeserne, spændingen og angsten under dybdebombangrebene, kampen for at bringe svært beskadigede både tilbage til basen, entusiasmen for at få bådene klar og komme i kamp, kampen mod det arktiske klima o.s.v. Den nordlige flådes ubådsstyrke omfattede i 1941 en division miniubåde med kort rækkevidde og kun 2 torpedoer, en division af en noget større P-klasse, som kunne udføre patruljer af 2-3 ugers varighed, en 3. division omfattende en nyere og mere oceangående K-klasse, og endelig indgik en noget ældre type kaldet D-klassen.

Ubådsflåden var formeret som en brigade med base i Polyarnoye, men større eftersyn blev foretaget i Murmansk. Operationsområdet var primært de tyske forsyningsruter til Nord-Norge, som der tilsyneladende blev gjort gode indhug i, men brigaden deltog også i bekæmpelse af tyske overfladestyrker og ubåde, som var den største trussel mod forsyningskonvojerne til Murmansk.

Efter visse tekniske og taktiske begyndervanskelighe-

der såsom fejlagtig dybdeindstilling af torpedoer, anvendelse af enkeltskudssalve med for ringe træfsandsynlighed og lign., begynder der at komme resultater. De tyske modforholdsregler er efter beskrivelsen ret virkningsløse, men efterhånden etableres konvojsejlad, minespærringer, bedre dækning med fly og overfladeenheder, og tab af ubåde bliver mere hyppigt. Samtidig er det begyndt at gå op for Moskva, at en flådeopbygning er nødvendig, og tilgang af nye enheder ikke alene opvejer tabene, men sikrer en yderligere udbygning, som er fortsat siden da.

Samarbejdet med de allierede berøres let, bl.a. omtales besøg af engelske ubåde, som efter forfatterens opfattelse har temmelig udisciplinerede besætninger, sammenlignet med den smartness de russiske ubådsbesætninger lægger for dagen. I anden sammenhæng omtales medvirken af russiske ubåde i beskyttelse af konvoj PQ 17. Ubåden K-21 affyrer 4 torpedoer mod slagskibet TIRPITZ og rapporterer 2 træffere og, som det udtrykkes, opnåede K-21, hvad Britterne enten tøvede med eller ikke ønskede,, at blokere vejen for fjendens hovedstyrke og derved redde PQ-17 fra total udryddelse. Det er ikke den store tillid, der vises de allierede.

Kolyshkin, der under krigen avancerer til chef for ubådsbrigaden, har med sin bog givet et bidrag til krigslitteraturen, der trænger lidt ind bag den officielle facade. Dette gør den særlig interessant og anbefalelsesværdig. Den forudsætter ikke ubåds-kendskab, men visse detaljer har selvfølgelig særlig interesse med et vist kendskab til den specielle tjeneste i ubåde.

H. F.-J.

EN MARITIM DOKTORDISPUTATS.

I 1970 fik Marinens Bibliotek besøg af en amerikaner af dansk afstamning, Charles Petersen. Han havde fået legatstøtte til et 9 måneders studieophold i København for at forberede en doktordisputats.

Som rådgiver og kritiker havde han en anerkendt maritim historiker, Clark G. Reynolds, som havde støttet ham i tanken om at give disputatsen et maritimt indhold. Da Charles Petersen meddelte ham, at det var den danske flåde, han ville behandle, var Reynolds ganske uforstående, han som de fleste i USA havde ikke anelse om, at Danmark engang havde haft en flåde af betydning.

Nu var de enedes om, at afhandlingen skulle omhandle det danske søværns historie fra kong Hans til sejlskibstiden ud - 1864.

At han fik al den hjælp, det var muligt fra biblioteket er en selvfølge - at udbyttet havde været positivt viste han ved at holde et foredrag om emnet i den amerikanske ambassade kort før sin afrejse.

Af engelsksproget litteratur om danske maritime emner findes kun H. Chr. Adamson: »*Admiral Thunderbolt*« (Tordenskiold) og Dudley Pope: »*The great gamble*« (om slaget på Reden og optakten til dette), hvortil måske bør føjes oversættelsen af Thorkel Hansens »Jens Munk«. At man fra bibliotekets side med forventning så frem til disputatsen var derfor velbegrundet, og Chefen for Søværnet gik ind for at anskaffe ca. en halv snes eksemplarer, hvis bogen svarede til forventningerne - de kunne blive af interesse for bl.a. herværende marine-attachéer.

Gennem årene efter 1970 blev der korresponderet med forfatteren, som havde vanskeligheder med at få anerkendt sit oplæg til disputatsen, uden at man dog her fik indtryk af, at den blev så totalt ændret, som det viser sig. Disputatsen blev modtaget på biblioteket 2' januar 1978 med titlen »*England and Danish Naval Strategy in the Seventeenth Century*« og på ca. 350 maskinskrevne sider + en omfattende kildefortegnelse.

Emnet havde desværre meget lidt at gøre med søværnets historie i sejlskibstiden, men blev dog straks indsendt til Chefen for Søværnet, som lod den gå til udtalelse hos den marinehistoriske konsulent, H. Chr. Bjerg.

Såvel biblioteket som Charles Petersen venter ved årets udgang på en afgørelse, omend uden store forventninger om yderligere anskaffelser.

Overraskende nok kom en anmeldelse af bogen i »*Marinehistorisk Tidsskrift*«s oktoberhefte, skrevet af H. C. Bjerg, en udmærket anmeldelse, som ganske kort konstaterer, at forfatteren har været stærkt afhængig af professor Reynolds og hans værk »*Command of the Sea. The History and Strategy of Maritime Empires*«, hvor der skelnes mellem tre typer sømagter: »*The true maritime or blue water power, the continental nation og the small nation*«, hvor Charles P. rubricerer Danmark-Norge som *continental nation*.

Den røde tråd i disputatsen er, at vi kunne have fået samme status som England, havde de danske konger blot forstået at alliere sig med denne nation i stedet for med Holland - senere Frankrig - og have undgået de opslidende kampe med Sverige.

Det er altså dansk og engelsk maritim politik og strategi, der er emnet, og selv om enkelte krige nævnes, er der ingen beskrivelser af krigsbegivenheder endsige nævnt en eneste dansk flådefører.

Bogen er en særdeles interessant læsning, og så må man se bort fra, at den ikke fik det først forventede indhold.

Udover selve anmeldelsen kommer Bjerg med nogle kritiske bemærkninger ¹⁾ at forfatteren ikke har kontaktet danske maritime forfattere og ²⁾ at forfatteren konstaterer, at *»det stod sløjt til med dansk maritim forskning«*. En opringing til biblioteket kunne have oplyst ham om, at det var i 1970, ikke i 1973/74, studieopholdet fandt sted, og i 1970 var forholdene netop som af Charles Petersen beskrevet.

Dansk militærhistorisk kommission blev først oprettet i 1969, og netop i årene derefter begyndte den interesse for dansk militær forskning hos civile historikere, hvis stadige stigning det har været en glædelig oplevelse, at følge med til og som bl.a. har vist sig ved, at der i de senere år er dukket flere lødige bøger op af forfattere som F. Askgaard og J. Barfod, men alt dette havde hverken biblioteket eller Ch. Petersen mulighed for at forudse. Bjerg slutter sit indlæg med at konstatere, at bogen *»vil i duplikeret form blive anskaffet til Marinens Bibliotek«*, en besynderlig bemærkning på baggrund af, at den bog, han anmelder, tilhører biblioteket.

J. Teisen

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i september/oktober 1978

RETS- OG UNDERVISNINGSVÆSEN.

Manual of the Judge Advocate General. Washington 1978. ca. 500 s. index.

The U.S. Coast Guard Academy - Bulletin of Information 1978-1979. Connecticut u.å. (1978). 112 s. ill.

HISTORIE.

Feldbæk, Ole: India Trade under the Danish Flag 1772-1808. Odense 1969. 360 s. index. kort.

Langelandsfort 15 september 1953-1978. Langeland 1978. 12 s. ill.

Larsen, Svend: Vikingernes hav. Kbh. 1975. 94 s. ill.

Mærkværdig Proces imellem nogle Medlemmer af det Kongelige Admiralitets-Collegium og Tømmerhandler og Proprietair Schalburg fra Holsteen, en Bodenhoffs overordentlig Statsforurettelse betræffende. Kbh. 1795. 90+180 s.

Petter, Wolfgang m.fl.: Deutsche Marinegeschichte der Neuzeit. 8. bd. af Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1648-1939. München 1977. 528 s. bibl.

Simonsen, Jørgen D.: Mænd af drenge. Bogen om statsskoleskibet DANMARK. Kbh. 1976. 116 s. ill. index.

Sørensen, Janus: Bådsmansspibens oprindelse. Særtryk af Tidsskrift for Søværnen 1958. Kbh. 1958. 10+8 s. ill.

2. VERDENSKRIG.

Costello, John & Terry Hughes: The Battle of the Atlantic. London 1977. 314 s. ill. index. bibl.

Dull, Paul S.: A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941-1945). Annapolis 1978. 402 s. ill. kort. index. bibl.

O'Kane, Richard H.: Clear the Bridge. The War Patrols of the U.S.S. TANG. Chicago 1977. 480 s. ill. kort. index.

Preston, Antony: An Illustrated History of the Navies of World War II. Middlesex, England 1976. 224 s. ill. index.

Smith, Peter C.: The Great Ships Pass. British Battleships at War 1939-1945. Annapolis 1977. 544 s. ill. index.

Morgan, W.J. m.fl.: Autobiography of Rear Admiral Charles Wilkes, U.S. Navy, 1798-1877. Washington 1978. 944 s. ill. index.

PERSONALHISTORIE.

Fest, Joachim C.: Hitler. En biografi. 2 bd. Kbh. 1974. 368+392 s. ill. bibl.

Irving, David: Hitler's War. London 1977. 926 s. kort. index. bibl.

Jessen, Juliane Marie: Ved Tidenden om min Broder Capitain Jessens Kamp med de Engelske paa Orlogsskibet Prinds Christian Fredrik. Kbh. 1808. 16 s.

Mason, David: Who's Who in World War II. London 1978. 368 s. ill. kort.

EFTERRETNINGSVÆSEN.

Kahn, David: Hitler's Spies. German Military Intelligence in World War II. London 1978. 678 s. index. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING.

Bjerg, Hans Chr.: Træk af skibskonstruktionstegningens historie. Særtryk af Convivium 1977. Kbh. 1977. 18 s. ill.

Polmar, Norman: The Ships and Aircraft of the U.S. Fleet. Annapolis 1978. 350 s. ill. index.

Saabye, E. J.: Skibets kavalkade. Fra damp - til atomdrevne skibe. Kbh. 1978. 96 s. ill. bibl.

BJÆRGNINGS- OG REDNINGSVÆSEN.

Berlitz, Charles: Forsvundet. Bermuda Trekantens gåde 2. Lyng 1978. 206 s. ill.

Dahl, P. Chr.: Strandinger og strandingsgods. Livet på Gml. Bjerregård I 1796-1923. Esbjerg 1973. 144 s. ill. kort. index.

Dahl, P. Chr.: Strandinger og strandingsgods. Livet på Gml. Bjerregård II 1923-1963. Esbjerg 1974. 112 s. ill. kort. index.

Forsberg, Gerald: Salvage from the Sea. London 1977. 180 s. ill. index. bibl.

Hansen, S. Manø: Strandinger og redningsaktioner 1852-1925 fra Skallingen til Nymindegab. Esbjerg 1977. 260 s. ill. kort. index.

Nielsen, Michel: Atten sømil fra Rockall. Beretning omkring et forlis. Kbh. 1978. 176 s. ill. bibl.

GRØNLAND.

Nilsson, Inger: Grönlandsfrågan 1929-1933. En studie i småstatsimperialism. Umeå Studies in Humanities 17. Umeå 1978. 124 s. kort.

DIVERSE.

IMCO's Standard Marine Navigational Vocabulary. Maritime standardudtryk. Kbh. 1978. 54 s.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Charles Berlitz: Forsvundet. Bermuda Trekantens gåde 2. Bogans Forlag, Lyngø 1978.

Efter i 1975 at have udsendt den første bog om Bermuda Trekanten (se T.f.S 1977/pag. 539), har forfatteren modtaget en mængde henvendelser fra alle mulige personkredse. Han mener selv, at hans første bog har været medvirkende til, at tidligere tavse personer nu ønsker at meddele deres egne oplevelser.

Bogen er fantasirig, men det må overlades til læseren selv at vurdere det fremlagte materiale. (Er der her - ligesom ved UFO'erne - en plausibel forklaring på ca. 80% af tilfældene?).

Som det var tilfældet tidligere, er også denne bog oversat uden det mest elementære kendskab til maritimt sprog (oversætterens navn er da heller ikke nævnt), således er »misvisende kurs 175« blevet til »kurs 175 magnetiske grader« og minsandten om der ikke i citat af en indførelse i »logbogen« for en engelsk fregat (kadetskib) nævnes »midtskibsmændene på agterdækket«.

Hans Christian Bjerg: Træk af skibskonstruktionstegnningens historie.

Særtryk af Convivium 1977. Lademann, Kbh. 1977.

Særtrykket, som er modtaget som gave fra forfatteren, behandler konstruktionstegningerne udfra et kulturhistorisk og ikke fra et teknisk synspunkt. Baggrunden for skriftet er bl.a. de i Rigsarkivet opbevarede »Søetatens Kort- og Tegningssamling« og »Orlogsværftets aflevering«, som rummer skønmæssigt ca. 75000 enheder dækkende den danske flådes skibskonstruktioner fra ca. 1690-1945. Smukke illustrationer, hvoraf flere i farver,

giver formentlig en forsmag på den bog om skibsortnamenteringstegninger, som forfatteren sammen med museumsinspektør John Erichsen har under forberedelse.

John Costello & Terry Hughes: The Battle of the Atlantic. Collins, London 1977.

Slaget om Atlanterhavet indledtes på krigens første dag, da den tyske ubåd U-30 torpederede ATHENIA og varede de næste 5 år og 8 måneder. I dette tidrum mistede Tyskland bl.a. 781 undervandsbåde og 32000 mand; de allierede mistede 2828 handelsskibe (15 mill. tons), 197 krigsskibe og 40.000 mand.

De to forfattere, der er universitetsuddannede og beskæftiger sig med presse, radio og fjernsyn, har, på grundlag af studier i engelske, tyske og amerikanske arkiver og samtaler med tidligere tyske u-bådsfolk, med besætninger fra allierede eskorteskibe og med folk fra handelsmarinen, givet en letlæselig og god oversigt over søkrigen i Atlanterhavet 1939-1945.

Bogen krydres med mange billeder, hvoraf nogle er taget fra originale tyske negativer, der ikke tidligere har været offentliggjort.

P. Chr. Dahl: Strandinger og strandingsgods. Livet på Gml. Bjerregård I 1796-1923 og II 1923-1963. Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet, Esbjerg 1973 og 1974. De 2 bøger er udgivet som årsskrifter, tilrettelagt og bearbejdet af museets direktør, A. Hjort Rasmussen. Man følger livet på en gammel strandfoged-gård og får indblik i strandinger og forlis, træk af redningsvæsenets historie, forskydninger i de geografiske forhold m.m. Som bind I omtaler 1. verdenskrig, bl.a. træfningen ved Bjerregård, har bind II interessante skildringer fra besættelsestiden. Som nabo til et af Vestkystens største

befæstningsanlæg og som en af de få, der havde adgang til stranden, har forfatteren haft forholdene tæt inde på livet.

Bøgerne er rigt illustrerede.

Deutsche Marinegeschichte der Neuzeit. 8. bind af »Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1648-1939«. Bernard & Graefe Verlag, München 1977.

Den tyske militærhistorie forventes færdigudgivet i foråret 1979. Den tyske marines historie er taget ud af den kronologiske rækkefølge, som følges i de øvrige bind, og foreligger særskilt i nærværende bind 8.

Wolfgang Petter har skrevet om: »Deutsche Flottenrüstung von Wallenstein bis Tirpitz«, Rolf Güth om: »Die Organisation der deutschen Marine im Krieg und Frieden 1913-1933« og Jost Dülffer om: »Die Reichs- und Kriegsmarine 1918-1939«.

Paul S. Dull: A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941-1945).

Naval Institute Press, Annapolis 1978.

Den første bog i Vesten, der beretter om den japanske flådes virksomhed i 2. verdenskrig baseret på officielle japanske dokumenter.

Forfatteren er historiker, og var under krigen tilknyttet U.S. Marine Corps, hvor hans historiske og sproglige evner blev udnyttet.

Svend Larsen: Vikingernes hav. Forum, Kbh. 1975.

Spørgsmålet om sejladsen i vikingetiden tages op til en ny vurdering, og støttet af mange sindrige iagttagelser og et langt livs erfaring med sejlbåde, påviser forfatteren, at hemmeligheden bag vikingetidens berømte sejladser er den, at klimaet i Norden dengang var helt anderledes end nu.

Mærkværdig Proces imellem nogle Medlemmer af det Kongelige Admiralitets-Collegium og Tømmerhandler og Proprietair Schalburg fra Holsteen, en Bodenhoffs overordentlig Stats-Forurettelse betræffende.

Trykt hos Niels Christensen, Kiøbenhavn 1795.

»En forhenværende Proprietair til Rütshou i Hertugdømmet Holsteen har i lang Tid søgt at erholde Tømmer-Leverancen ved Holmen i stedet for Agent Bodenhoff; han har til den Ende indgivet Forslag og deels Priser sigtende til dette Maal, og da han fandt, at det Høikongelige Admiralitets- og Commissariats-Collegium ikke saa ligefrem ville følge ethvert Project, uden at have den Sikkerhed i Hænde, som Landets Vel, Landets Ære gjorde det til en hellig Pligt at paasee, har denne Mand vendt sin Pen imod Collegiet og dets Betiente, og søgt at vise samme fra Uredeligheds Side. Dette Schalburgs Forhold og hans herfor fortiende Straf vil blive Gienstanden for den forventende Dom«.

Således indledte Søe-Krigsprocureun Haagen sit anklageskrift af 10. juni 1794 mod Schalburg.

Dommen faldt den 20. januar 1795 og gik ud på, at de fremførte udtalelser kendtes ubeføjede, og Schalburg måtte bøde 1000 Rigsdaler til det Almindelige Hospital, samt 30 Rd i sagsomkostninger. Dommen blev senere indstævnet til Højesteret.

At dommen gik Schalburg på ses af nærværende bog, hvori han har refereret sagsakterne, og i fortalen af 25. september 1795 fremlægger materialet til borgerens bedømmelse.

Der er næsten tale om en datidens »Søjlehus-sag«, som havde været en oplagt ombudsmands-sag, såfremt denne institution havde været 200 år ældre.

Michel Nielsen: Atten sømil fra Rockall. Beretning omkring et forlis. Samleren, Kbh. 1978.

74 år efter et af den danske handelsflådes alvorligste forlis, S/S NORGE's påsejling af Rockall, berettes her i reportage-stil om den ulykkelige hændelse, baseret på kildestudier i flere lande. Man følger bl.a. redningsbådene, som i løbet af en uges tid bragte 164 mennesker frelst i land. Heraf døde dog 9, fortrinsvis børn, som begravedes i Stornoway.

Ialt druknede ved selve forliset 599 passagerer og besætningsmedlemmer.

Richard H. O'Kane: Clear the Bridge! The War Patrols of the U.S.S. Tang.

Rand McNally & Company, Chicago 1977.

Mere end 30 år skulle der gå, før nu pensioneret Kontreadmiral O'Kane kunne berette om sin tid som chef for u-båden TANG under krigspatrolje 22. januar-25. oktober 1944 i Stillehavet.

På de 9 måneder af 2. verdenskrig, som det blev forundt TANG at operere, indlagde den og dens besætning sig uvisselig hæder, idet den i gennemsnit hver 11. dag sænkede et fjendtligt skib, dobbelt så meget som enhver anden amerikansk u-båd. TANG udviklede også en ny taktik i redning af piloter, idet den optog 22 nødstedte, medens den selv var under japansk kanonild ved Turk.

E. J. Saabye: Skibets kavalkade. I Sejlskibe gennem tiden. II Fra damp - til atomdrevne skibe. Politikens Forlag, Kbh. 1978.

Som gave fra forfatteren - der ikke er tidsskriftets læsere ubekendt - er modtaget admiralens seneste udgivelser, som på en let og elegant måde, »vender nogle blade af

skibets historie, således som den har udviklet sig i visse kulturområder, nærmere betegnet den vestlige verden, fra oldtiden frem til sejlskibenes storhedstid i begyndelsen af 1800-tallet«, og for den anden bogs vedkommende giver en oversigt over udviklingen fra det første hjuldampskib til nutidens giganter.

Forfatteren anfører selv, at bøgerne ikke i første række er skrevet for specialister, men for læsere i almindelighed, der har interesse for skibe og søfart.

Den oplysende og underholdende tekst er suppleret med flot udførte farveplancher af de udvalgte skibe, baseret på modeller, billeder og tegninger.

A. H.

MEDDELELSER

Fra den militærhistoriske interessekreds i Danmark er modtaget følgende:

I slutningen af april d.å. afholdt Militærhistorisk Fællesudvalg Militærhistorisk Konference '77. Dette fællesudvalg nedsattes af deltagerne på Militærhistorisk Konference '75, og der formuleredes en række opgaver for udvalgets arbejde.

I løbet af sit virke høstede udvalget en række erfaringer, i konsekvens af hvilke, der udarbejdedes et forslag til vedtægter for en nyskabelse benævnt Den Militærhistoriske Interessekreds i Danmark. Forslag og vedtægter blev fremlagt på konferencen i foråret og vedtaget af deltagerne. Kredsen udøver herefter sin virksomhed gennem Fællesudvalget.

Af Kredsens vedtægter kan nævnes, at formålet er

»at støtte interessen for militærhistorie i Danmark og fremme forståelsen for militære forholds betydning for den almindelige historie«.

Dette bliver og vil blive søgt opnået gennem afholdelse af konferencer, udgivelse af publikationer, afholdelse af kontaktmøder mellem Kredsens medlemmer samt deltagelse i andre aktiviteter og bistand til sådanne efter Fællesudvalgets skøn.

Enhver der vil støtte ovennævnte formål kan mod betaling af et årligt kontingent på kr. 20,- optages i Kredsen.

Efter at have ligget i dvale i mange år er den militærhistoriske interesse på fremmarch - hvad er da mere naturligt end at dens dyrkere søger sammen? Vi håber, at De ønsker information om og indflydelse på den kommende udvikling og opfordrer Dem til indmeldelse i Den Militærhistoriske Interessekreds i Danmark.

Med venlig hilsen På Kredsens vegne

F. Askgaard M. Rosenløv Poul T. Cohrt Claus C. von Barnekow

P.S. Kontingentet bedes indsat på giro 8268800
Den Militærhistoriske Interessekreds i Danmark
Gothersgade 12, 1123 K

Fra Marinehistorisk Selskab er modtaget

Marinehistorisk Selskab indbyder herved til følgende møder i sæsonen 1978/79:

Tirsdag d. 6. februar kl. 20. Arkivar H. Chr. Bjerg og museumsinspektør John Erichsen vil tale om ornamenteringen af danske orlogsskibe 1690-1860.

Tirsdag d. 27. marts kl. 20. Læge Finn Wiberg-Jørgensen vil tale om flådens deltagelse i Dardanellerfelttoget.

Tirsdag d. 8. maj kl. 19.30. Generalforsamling med film.