

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN 1979

150. ÅRGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR:
KOMMANDØRKAPTAJN STEPHEN DITLEVSEN



KØBENHAVN
1979

TRYK:
BELLA-PRINT ApS
2400 København NV

INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE I

ADMINISTRATION	
Ved årskiftet (1762)	1
BJÆRGNINGSVÆSEN	
Bjærgning og bjærgeløn (O. A. S.)	181
FORENINGER OG SELSKABER	
<i>Maritime</i>	
Vort tidsskrift gennem 150 år (1542)	13
FORSVARSPOLITIK	
Das gibt's nur einmal (H. C. B.)	151
Betragtninger vedrørende en ny forsvarsordning (1620)	245
Barentshavet (1992)	353
HISTORIE	
<i>Marinehistorie (Danmark)</i>	
Vore orlogsgasters bevæbning fra 1807 og 100 år frem (1403)	32
<i>Søkrigshistorie (2. verdenskrig)</i>	
SØRIDDEREN-affæren (1482)	281

ILDLEDELSE	
NATO FORACS (P. D.)	40
KRIGSKUNST	
<i>Strategi</i>	
Gas gibt's nur einmal (H. C. B.)	151
Barentshavet (1992)	353
<i>Taktik</i>	
Søtaktikkens udvikling (H. C. B.)	209
KRIGSSKIBE	
<i>Korvetter</i>	
Flådens nye korvetter (1926)	61
SKIBSBYGNING OG MASKINVÆSEN	
<i>Vedligeholdelse</i>	
Vedligeholdelse - udvendigt program, WILLEMOES-klassen (1943)	121
TELEVÆSEN	
<i>Radar og sonar</i>	
NATO FORACS (P. D.)	40

FORFATTERLISTE
(til emneliste I)

<i>Andersen, C. R.</i> (1992) Barentshavet	353
<i>Bjerg, H. C.</i> (H. C. B.) Das gibt's nur einmal	151
Søtaktikkens udvikling	209
<i>Borck, N. C.</i> (1943) Vedligeholdelse - udvendigt program WILLEMOES-klassen	121
<i>Dahl, P.</i> (D. D.) NATO-FORACS	40
<i>Ditlevsen, S. M.</i> (1762) Ved årskiftet	1
<i>Heisterberg, N.</i> (1620) Betragtninger vedrørende en ny forsvarsordning ...	245
<i>Kjølser, F. H.</i> (1403) Vore ørlogsgasters bevæbning fra 1807 og 100 år frem	32
<i>Muusfeldt, H.</i> (1926) Flådens nye korvetter	61
<i>Prip, T. S.</i> (1482) SØRIDDEREN-affæren	281

<i>Sørensen, O. A. (O. A. S.)</i>	
Bjærgning og bjærgeløn	181
<i>Thostrup, S. S. (1542)</i>	
Vort tidsskrift gennem 150 år	13

EMNELISTE II

BOGANMELDELSER

Dansk litteratur

- Anders Bjørnvad. Faldne allierede flyvere
1939-45 (1939) 104*
Benny Siewertsen. »Den flyer ej ilden« (1984) 133
Handels- og Søfartsmuseets årbog 1978. (I.38) 191
Kaj Nolsøe Bang.
Kompasset rundt med marinen (1490) 267
Hans Garde & H. C. Bjerg.
Torpedobåde gennem 100 år (1643) 415

Engelsk litteratur

- Ronald Lewin. Ultra goes to war (1952) 187*
Elisabeth Barker.
Churchill and Eden at war (1939) 263

Tysk litteratur

- Lothar - Günther Buchheim. U-boat war (1937) 265*

MARINENS BIBLIOTEK

(v. 1673)

- Erhvervelser 107, 144, 200, 239, 273, 419*
*Kommentarer til nyanskaffelser
. 112, 146, 203, 242, 277, 422*

MEDDELELSER FRA

MARINEHISTORISK SELSKAB

Forudbestilling af bog (H. C. B.)	179
Forudbestilling af bog	208

MEDDELELSER FRA

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

(v. formanden (1926))

Prisspørgsmål for 1979	142
Sammensætning af bestyrelse m.v.	143

MEDDELELSER FRA UDLANDET

(v. 1926)

Storbritanien	119
Holland	136
Storbritanien	137
USA	139
Norge	140
Finland	260

NEKROLOGER

<i>Bahnsen, Holger Johan</i> (1553)	252
<i>Bundesen, Helge Victor</i> (1551)	258
<i>Foss, Holger Eigil</i> (1462)	255
<i>Lundsteen, Kaj</i> (1445)	51
<i>Petersen, Henrik Marius</i> (1592)	175

FORFATTERLISTE
(til emneliste II)

<i>Arendrup, A. E.</i> (1462)	
Nekrolog	255
<i>Bjerg, H. C.</i> (H. C. B.)	
Forudbestilling af bog	179
<i>Fink-Jensen, H.</i> (1737)	
Bog anmeldelse	265
<i>Haugsted, F.</i> (1527)	
Bog anmeldelse	187
<i>Holm, A.</i> (1673)	
Marinens Bibliotek	107, 144, 200, 239, 273, 419
Kommentarer til nyanskaffelser	112, 146, 203, 242, 277, 422
<i>Muusfeldt, H.</i> (1926)	
Meddelelser fra udlandet	119, 136, 260
Meddelelser fra Søe-Lieutenant-Selskabet	142
<i>Mørch, P. A.</i> (1445)	
Nekrolog	51
<i>Prause, H. L.</i> (1553)	
Nekrolog	252
<i>Saabye, E. J.</i> (1484)	
Bog anmeldelse	133

<i>Smidt-Jensen, G. L.</i> (1592)	
Nekrolog	175
<i>Teisen, J.</i> (1490)	
Boganmeldelse	267
<i>Thiede, S. E.</i> (1643)	
Boganmeldelse	415
<i>Wesche, H-H. O.</i> (1539)	
Boganmeldelse	104, 263
<i>Wethje, J.</i> (I.38)	
Boganmeldelse	191
<i>Wolffhagen, E.</i> (1551)	
Nekrolog	258

FORFATTERINDEX

SØOFFICERER

(Officerer af A-linien, taktisk retning)

LB nr. x)	LB nr. x)
(1403) F. H. Kjølser	(1592) G. L. Smidt-Jensen
(1445) P. A. Mørch	(1620) N. Heisterberg
(1462) A. E. Arendrup	(1643) S. E. Thiede
(1482) T. S. Prip	(I. 38) J. Wethje
(1484) E. J. Saabye	(1673) A. Holm
(1490) J. Teisen	(1737) H. Fink-Jensen
(1527) F. Haugsted	(1762) S. M. Ditlevsen
(1539) H-H. O. Wesche	(1926) H. Muusfeldt
(1542) S. S. Thostrup	(1943) N. C. Borck
(1551) E. Wolfhagen	(1992) C. R. Andersen
(1553) H. L. Prause	

x) Efter søofficersrullen

ANDRE FORFATTERE

Rg. sign	Navn	<u>Stilling</u>
(H.C.B.)	H. C. Bjerg	Arkivar
(P.D.)	P. Dahl	Civilingeniør
(O.A.S.)	O. A. Sørensen	Kaptajnløjtnant, cand-jur.

VED ÅRSKIFTET

af orlogskaptajn S. Ditlevsen

*Jeg ønsker for det nye år
at alle ord tilbagefår
den uforvexlelige klang
de åbenbart har haft engang*
Piet Hein

Søe-Lieutenant-Selskabets tidsskrift har eksisteret i 150 år, og en af selskabet valgt redaktør har som regel hvert år gjort status i tidsskriftet. I fortsættelse af den officielle ved §32-mødet i oktober har det normalt været i den indledende artikel i det første nummer. Jeg synes, det er en god idé, at redaktøren indleder årgangen for derved at få lejlighed til personligt at give udtryk for sin mening. Der plejer ikke ligefrem at være kampvalg ved §32-mødet ved valget af redaktør, men når man skal beslutte, hvem den nye redaktør skal være, kan man kun vurdere ham ud fra meget lidt, hvis han aldrig selv skriver noget.

Det er glædeligt ved dette årskifte, at kunne konstatere, at vi ikke i det forløbne år har manglet stof til at fylde tidsskriftets sider. Man kan så med Piet Heins ord spekulere på, om ordene har den »uforvexlelige klang«, som skulle kendetegne vort tidsskrift.

Det er dog ikke kun et spørgsmål om det trykte stofs værdi. Når man blader i det første tidsskrift fra 1826, gribes man uvilkårligt af beundring for, hvorledes de dengang kunne klare opgaven at trykke med en sådan

kvalitet. De havde ikke vore tiders tekniske hjælpemidler, men alligevel er trykket smukt, og specielt tidsskriftets illustrationer er mesterværker. I det første tidsskrift finder man søkort med landtoninger og (tekniske) tegninger af en kvalitet, som vi ikke med vore moderne reproduktionsmetoder kommer op i nærheden af. Det er muligt, at efterlevelsen af tidsskriftets formål, hvor det gælder offentliggørelsen af selskabets arbejder, kan diskuteres i dag, hvor selskabets aktiviteter primært er centreret om den årlige møderække. Prisspørgsmål bliver praktisk talt ikke udarbejdet mere. Jeg vil i det følgende diskutere dette forhold og efter opfordring fra selskabets bestyrelse bringe et forslag til fornyelse. Hvorfor bliver der ikke udarbejdet prisopgaver til selskabets behandling? Man undrer sig hvert år over dette spørgsmål ved mødet til fremsættelse af de nye prisspørgsmål. Svaret er efter min mening åbenlyst; søofficeren af i dag arbejder som tidligere med for søværnets fremtid og udvikling, væsentlige studier, men arbejdet foregår inden for tjenstlige rammer, og han har vanskeligt ved at adskille det tjenstlige arbejde fra arbejdet udenfor. Man ser hvert år tjenstlige studier og afhandlinger udarbejdet af selskabets medlemmer, og emnerne er ofte tilsvarende de emner, som tidligere blev offentliggjort i tidsskriftet. Hvis det drejer sig om taktiske og strategiske emner, så er de ofte behæftet med en klassifikation, som forhindrer offentliggørelse. Er det studier over organisatoriske og personelmæssige emner, er de ofte udarbejdet i arbejdsgrupper. Sådanne arbejder kan ikke anvendes som besvarelse af prisspørgsmål, fordi disse skal udarbejdet anonymt af enkeltpersoner. Historiske studier synes næsten at være det eneste, som er tilbage, men disse udarbejdes ofte af forfattere uden for selskabets medlemskreds. De eneste

historiske studier, der udarbejdes inden for søværnet, er efterhånden kadetternes afhandlinger på Søværnets Officersskole.

Tidsskriftet har offentliggjort flere hovedopgaver udarbejdet af medlemmer på kurser, men de er ikke udarbejdet som prisopgaver og det er problematisk om de kan indleveres som sådanne i henhold til selskabets love.

Jeg kan således ikke undre mig over, at der ikke indleveres prisopgaver, og så må det være på sin plads at glæde sig over, at der er så mange, der viser interesse for tidsskriftet, som tilfældet har været i 1978. Hvis tidsskriftet kunne udgives i maskinskrevet A4 format, ville medlemmerne have kunnet modtage dette materiale præcis den første i hver måned. Vi ønsker imidlertid den rette ramme omkring artiklerne i form af et indbundet hefte, og vi må så finde os i at modtage artiklerne med til tider flere måneders forsinkelse. Vi kunne også ønske os en bedre kvalitet af trykningen, måske noget i lighed med hefterne i sidste århundrede, men så måtte vi akceptere en endnu større forsinkelse. Vi har altså valgt et kompromis mellem kvaliteten af trykningen og de os pånødte forsinkelser. Vi kunne også opnå den bedre kvalitet ved at betale for det. Vi kunne ved at undvære annoncerne købe os såvel kvalitet som præcis udgivelse, men prisen ville være ca. kr. 15.000 pr. hefte.

Selskabets bestyrelse har vurderet problemet og har akcepteret den nuværende planlægning, således at vi fortsætter som hidtil. Bestyrelsen har erkendt problemet omkring de manglende besvarelser af prisspørgsmål. Som en konsekvens heraf og for at støtte arbejdet med tidsskriftet har bestyrelsen besluttet at belønne medlemmer, som yder bidrag til tidsskriftet. Den har pålagt mig

at lade redaktionsudvalget vurdere hvilken artikel, der blandt årgangens trykte artikler, skal belønnes som tidsskriftets årsartikel. De nøjagtige regler herfor er udarbejdet af redaktionsudvalget, og de er optrykt i denne jubilæumsårgangs første hefte. Det er mit håb, at de vil virke ansporende på selskabets medlemmer, så den arv, vi har bevaret i de tidligere årgange, kan videreudvikles til gavn for selskabets medlemmer og dermed for søværnet.

TIDSSKRIFTETS ÅRSARTIKEL

Ved indledningen til Tidsskrift for Søværnets 150. årgang har bestyrelsen i Søe-Lieutenant-Selskabet besluttet at uddele en belønning. Belønningen fastsættes til kr. 1.000 til forfatteren til den artikel, der blandt årgangens trykte artikler, udnævnes til tidsskriftets årsartikel. Belønningens formål er at stimulere medlemmerne til at indsende bidrag til offentliggørelse.

Følgende kriterier gælder for, at en artikel kan komme i betragtning ved tildelingen af belønningen for tidsskriftets årsartikel:

1.

Artiklen skal være udarbejdet af et eller flere medlemmer af Søe-Lieutenant-Selskabet, og den skal være indsendt uden opfordring fra selskabets bestyrelse eller redaktionsudvalg.

2.

Artiklen skal på en seriøs måde behandle et emne i relation til Søe-Lieutenant-Selskabets love, paragraf 2, om selskabets formål.

3.

Artiklen må ikke tidligere have været offentliggjort.

4.

Artiklen skal være indsendt i så god tid, at den kan offentliggøres i den aktuelle årgang af Tidsskrift for Søværnen.

Søe-Lieutenant-Selskabet tildeler belønningen for årsartiklen på baggrund af en flertalsbeslutning i redaktionsudvalget. Hvis ingen artikel, efter redaktionsudvalgets vurdering, gør sig fortjent til belønningen, uddeles denne ikke. I tilfælde af stemmelighed i redaktionsudvalget er redaktørens stemme afgørende. Redaktionsudvalgets forhandlinger i sager vedrørende årsartiklen offentliggøres ikke, men udvalget motiverer det endelige valg.

Medlemmer af Søe-Lieutenant-Selskabets bestyrelse og redaktionsudvalg kan ikke tildeles belønningen for tidsskriftets årsartikel.



Peter Urban Bruun



Louis de Camille

De første redaktører

SILHOUETTAVLE FLÅDENS SKIBE

EGENTLIGE KRISSKIBE



F 352 PEDER SKRAM

FREGATTER



F 353 HERLUF TROLLE



F 344 BELLONA

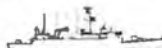
KORVETTER



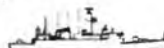
F 347 TRITON



F 354 NIELS JUEL



F 355 OLUFERT FISCHER



F 356 PETER TORDENSKJOLD

BEVOGTINGSFARTØJER



P 530 DAPHNE



P 531 DEVAEDEN



P 533 HAVRØEN



P 534 NAJADEN



P 535 NYHAVN



P 536 NEPTUN



P 537 RAN



P 538 ROTA

TORPEDOBÅDE



P 510 SOLDØVEN



P 511 SØRØDEREN



P 512 SØBJØRNE



P 513 SØHESTEN



P 514 SØHUNDEN



P 515 SØULVEN



P 540 BILLE



P 541 BREDALE



P 542 HAMMER



P 543 HUTFELDT



P 544 KRIEGER



P 545 NØRVÆ



P 546 ROOSTEIN



P 547 SEHESTED



P 548 SUENSON



P 549 WILLEMOES

UNDERVANDSBÅDE



S 226 DELFINEN



S 227 SPÆKHUGGEREN



S 228 TØULEREN



S 229 SPRINGEREN



S 220 NARHVALEN



S 221 NØRDKAPEREN

MINELEGGERE



N 80 FALSTER



N 81 FYEN



N 82 MØEN



N 83 SJÆLLAND



N 42 LANGELAND



N 43 LINDØEN



N 44 LØSEN

MINISTRYGERE



M 571 AARØSUND



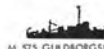
M 572 ALLSUND



M 573 EGERNSUND



M 574 GRØNSUND



M 575 GULDBORGSUND



M 576 OMØSUND



M 577 ULVSUND



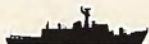
M 578 VÅLSUND

SKIBE TIL SÆRLIGE FORMÅL

INSPEKTIONSSKIBE



F 348 HVIDBJØRNE



F 349 VÆDDEREN



F 350 INGOLF



F 351 FYLLA



F 340 BÆSKYTTEREN

KONGESKIB



A 540 DANNEBRØG

ORLOGSKUTTERE



Y 300 BARSØ



Y 301 DREJØ



Y 302 RØMØ



Y 303 SAMØ



Y 304 THURØ



Y 305 VEJØ



Y 306 FARØ



Y 307 LÆSØ



Y 308 RØMØ

INSPEKTIONSKUTTERE



Y 384 MAAGØN



Y 385 MALLEMUKKEN



Y 386 AGDLEK



Y 387 AGPA



Y 388 TULUGAØ

BEVOGTINGSBÅDE



Y 375

BOTVED STOR



Y 376



Y 377



BOTVED LILLE



Y 379

TANKFARTØJER



A 568 RINFAXE



A 569 SKINFAXE

TRANSPORTFARTØJ



A 588 SLEIPNER

UDARBEJDET VED FJERNKENDINGSKOLEN NOV. 1978

LISTE OVER FLÅDEN

PRIMO JANUAR 1979

Skibstype, skrognummer og navn ¹⁾	Søsat	Indgået i Flådens tal	Standard Deplacement l-b-d.	Armering	Fart
EGENTLIGE KRIGSSKIBE					
Fregatter					
F 352 <i>PEDER SKRAM</i>	1965	1966	2200	1x2-127 mm	16/32
F 353 <i>HERLUF TROLLE</i>	1965	1967	112x12,0x3,5	Sømålsmissiler Luftværnsmissiler 4-40 mm Torpedoer Dybdebomber	
Korvetter					
F 344 <i>BELLONA</i>	1955	1957	800	2-76 mm	20
F 347 <i>TRITON</i>	1954	1955	76x9,6x3,0	1-40 mm Dybdebomber Hedgehog	
Under bygning					
F 354 <i>NIELS JUEL</i>	1978	1979	1320	1-76 mm	28
F 355 <i>OLFERT FISCHER</i>			84x10x4	Sømålsmissiler	
F 356 <i>PETER TORDENSKIOLD</i>				Luftværnsmissiler A/U materiel	
Bevogtningsfartøjer					
P 530 <i>DAPHNE</i>	1960	1961	170	1-40	20
P 531 <i>DRYADEN</i>	1961	1962	37x6,8x2,6	Dybdebomber	
P 533 <i>HAVFRUEN</i>	1961	1962		Miner	
P 534 <i>NAJADEN</i>	1962	1963			
P 535 <i>NYMFEN</i>	1962	1963			
P 536 <i>NEPTUN</i>	1963	1963			
P 537 <i>RAN</i>	1963	1964			
P 538 <i>ROTA</i>	1964	1965			

Skibstype, krognummer og navn ¹⁾	Søsat	Indgået i Flådens tal	Standard Displacement l-b-d	Armering	Fart
Torpedobåde					
510 SØLØVEN	1963	1965	100	2-40 mm	50
511 SØRIDDEREN	1963	1965	30x8,0x2,5	Torpedoer	
512 SØBJØRNEN	1964	1965		Miner	
513 SØHESTEN	1965	1966			
514 SØHUNDEN	1966	1966			
515 SØULVEN	1966	1967			
540 BILLE	1975	1977	240	1-76 mm	40
541 BREDAL	1975	1977	46x7,4x2,2	Sømålsmissiler	
542 HAMMER	1975	1978		Torpedoer	
543 HUITFELDT	1976	1978		Miner	
544 KRIEGER	1976	1978			
545 NORBY	1976	1978			
546 RODSTEEN	1976	1978			
547 SEHESTED	1977	1978			
548 SUENSON	1977	1978			
549 WILLEMOES	1974	1977			
Linelæggere					
80 FALSTER	1962	1963	1900	2x2-76 mm	17
81 FYEN ²⁾	1962	1963	77x13,0x4,0	Miner	
82 MØEN	1963	1964			
83 SJÆLLAND ³⁾	1963	1964			
Abelminelæggere					
42 LANGELAND	1950	1951	330	2-40 mm	12
			44x7,2x2,2	Miner	
43 LINDORMEN	1977	1978	570	2-20 mm	14
44 LOSSEN	1977	1978	45x8,0x2,5	Miner	

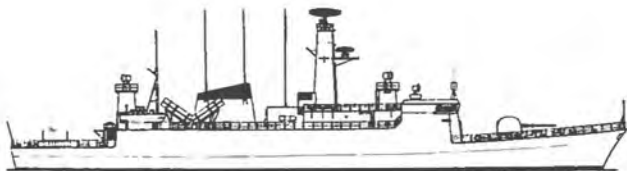
Skibstype, skrognummer og navn ¹⁾	Søsat	Indgået i Flådens tal	Standard Displacement l-b-d	Armering	
Ministrygere ⁴⁾					
M 571 AARØSUND	1954	1955	375	1-40 mm	
M 572 ALSSUND	1954	1955	44x8,5x2,5	Miner	
M 573 EGERNSUND	1954	1955			
M 574 GRØNSUND	1955	1956			
M 575 GULDBORGSUND ⁵⁾	1956	1956			
M 576 OMØSUND	1956	1956			
M 577 ULVSUND	1956	1956			
M 578 VILSUND	1956	1956			
Undervandsbåde					
S 326 DELFINEN	1956	1961	595	Torpedoer	1:
S 327 SPÆKHUGGEREN	1957	1961	55x4,7x4,0		
S 328 TUMLEREN	1958	1961			
S 329 SPRINGEREN	1963	1964			
S 320 NARHVALEN	1968	1969	370	Torpedoer	1:
S 321 NORDKAPEREN	1968	1970	44x4,6x3,8		
SKIBE TIL SÆRLIGE FORMÅL					
Inspektionsskibe					
F 348 HVIDBJØRNEN	1961	1962	1650	1-76 mm	
F 349 VÆDDEREN	1962	1963	72x11,5x5,0	Dybdebomber	
F 350 INGOLF	1962	1963		Helikopter	
F 351 FYLLA	1962	1963			
F 340 BESKYTTEREN	1975	1976	1900	1-76 mm	
			75x11,8x4,5	Helikopter	
Inspektionsskuttere					
Y 384 MAAGEN	1960	1960	190	2-20 mm	
Y 385 MALLEMUKKEN	1960	1960	27x7,0x3,0		
Y 386 AGDLEK ⁶⁾	1974	1974	300	2-20 mm	
Y 387 AGPA	1974	1974	31x8,0x5,8		
Y 388 TULUGAQ	1978	1979			

Skibstype, skrognummer og navn ¹⁾	Søsat	Indgået i Flådens tal	Standard Displacement l-b-d.	Armering	Fart
Orlogskuttere					
Y 300 BARSØ	1969	1969	155	2-20 mm	11
Y 301 DREJØ	1969	1969	25x6,0x3,0		
Y 302 ROMSØ	1969	1969			
Y 303 SAMSØ	1969	1969			
Y 304 THURØ	1969	1969			
Y 305 VEJRØ	1969	1969			
Y 306 FARØ	1973	1973			
Y 307 LÆSØ	1973	1973			
Y 308 RØMØ	1973	1973			
Tankskibe ⁷⁾					
A 568 RIMFAXE	1945	1962	520	1-20 mm	11
A 569 SKINFAXE	1945	1962	53x10,0x4,0		
Kongeskib					
A 540 DANNEBROG	1931	1931	1130 75x10,0x3,7		14
Bevogtningsbåde					
Y 375 ⁸⁾	1974	1974	13x4,5x1,0	Maskingevær	26
Y 376	1974	1974			
Y 377 ⁹⁾	1975	1975	9,8x3,3x1,0	Maskingevær	26
Y 378	1975	1975			
Y 379	1975	1975			
Transportfartøjer					
A 558 SLEIPNER	1943	1943	100 26x6,5x2,0		9

Noter: Se næste side.

NOTER:

- 1) Navn i kursiv angiver klasse
- 2) Udrustet som skoleskib
- 3) Periodevis udrustet som depotskib for Torpedobåds- og Undervandsbådseskadren.
- 4) Ex. USS AMS 127, AMS 128, AMS 129, AMS 256, AMS 257, AMS 221, AMS 263 og AMS 264.
- 5) Periodevis udrustet som opmålingskib.
- 6) Klassen bærer grønlandske fuglenavne, AGDLEK = havlit (dykandefamilien), AGPA = kortnæppet lomvie (alkefuglefamilien) og TULUGAQ = ravn.
- 7) Ex. USS YO 226 og YO 229.
- 8) Udvikling af standard 44 fods CORONET, BOTVED BOATS A/S.
- 9) Udvikling af standard 32 fods CORONET, BOTVED BOATS A/S.



Revideret skitse af NIELS JUEL - klassen.

VORT TIDSSKRIFT GENNEM 150 ÅR

Af viceadmiral S. Thostrup

Tidsskrift for Søværnen, som gennem 90 år har været Sø-Lieutenant-Selskabets organ, indleder med nærværende hefte sin 150. årgang.

Tidsskriftets redaktion har i denne anledning bedt mig skrive en passende artikel til tidsskriftet, en anmodning, som det var mig en ære at modtage, og som jeg trods tjenstlig travlhed og mange gøremål hermed søger at efterkomme - tilskyndet i øvrigt af følgende forhold: dels selskabets loves § 5, der om medlemmernes pligter bl.a. siger, at *»anmodninger fra bestyrelsens side . . . bør kun i særlige tilfælde afslås«*, dels at jeg i en årrække har haft den ære at være valgt til at varetage hvervet som tidsskriftets redaktør, et hverv, som jeg stadig mindes med glæde, og som får mig til at føle en særlig forpligtelse til at bidrage med nogle bemærkninger ved indledningen til jubilæums årgangen.

Opgaven kunne umiddelbart indbyde til systematisk og detailleret at skue tilbage over den svundne, lange periode, men det har dog efter indledende forstudier ikke vist sig hensigtsmæssigt at følge en sådan kurs. Thi dels er tidsskriftets oprindelse og de første 100 år af dets historie fyldetsgørende beskrevet af de tidligere redaktører, kontreadmiral W. Carstensen og kommandør J.H. Schultz ved indledningen til henholdsvis den 75. årgang

i 1904 og den 100. årgang i 1929, dels har daværende kommandørkaptajn E. J. Saabye - også tidligere redaktør - ved indledningen til den 125. årgang i 1954 fremsat interessante og tankevækkende betragtninger om, hvorvidt tidsskriftet opfylder sin mission - og endelig vil man i Topsøe-Jensen og Marquards biografier over officerer i den dansk-norske og den danske Søe-Etat kunne finde oplysninger om en stor del af personerne omkring tidsskriftet, idet disse så godt som alle var søofficerer. Med andre ord er væsentlige dele af naturlige emner til en jubilæumsartikel allerede behandlet, således at en samlet historisk beretning ville rumme mange gentagelser, medens på den anden side et begrænset tillæg til de tidligere redegørelser omfattende alene den seneste historie næppe ville være fyldestgørende.

Under hensyn dels til disse forhold, men også til de senere års relativt store tilgang af nye medlemmer, som næppe endnu er kendt med tidsskriftets ældre årgange - har jeg valgt at fremdrage hovedtræk af tidsskriftets ældre historie og af dets virke samt at supplere dette med glimt fra de senere års aktivitet.

Tidsskrift for Søvæsen udkom første gang - under navnet »Archiv for Søvæsenet« - i november 1826, hvilket fremgår af en anmeldelse i det lille dagblad »Dagen« mandag den 27. november 1826. I denne anmeldelse siges bl.a., at »*Det er behageligt at se et Tidsskrift for Søvæsen fremstaa, og derved et Savn for en Sø- og Handelsstat afhjulpet, ...*«.

Det vil bemærkes, at tidsskriftet således i dag er mere end 150 år gammelt. Man har imidlertid tidligere valgt at knytte tidsskriftsjubilæer til »runde« årgange, og når den 150. årgang først indledes nu, skyldes det, at der har været enkelte uregelmæssige eller manglende udsendelser, som har ført til manglende årgangsudgivelse i tre

tilfælde (se nærmere herom i T.f.S. 148. årgang, pag. 189, ligesom forholdet også omtales i førnævnte jubilæumsartikler 1904 og 1929).



1827



1862

Tidsskrift for Søvæsen er Danmarks ældste søfartsblad, og det var indtil udgivelsen af »Dansk Søfartstidende« i 1893 tillige det eneste. Endvidere er det et af verdens ældste, idet kun det franske »Annales Maritime et Coloniales« fra 1809 såvidt vides er ældre.

Det var to unge søofficerer, kaptajnerne Peter Urban Bruun (1785-1833) og Louis de Coninck (1788-1840), som tog initiativet til udgivelse af tidsskriftet. Baggrunden for dette initiativ står ikke helt klart, men tiden har vel på forskellig vis frembragt tilskyndelsen. Sidste del af det 18. og begyndelsen af det 19. århundrede var således præget af stærk åndlig aktivitet, hvilket selvsagt også har præget marinen, og hertil kan føjes, at den stærke tekniske udvikling, som var begyndt at tage fart - bl.a. med fremkomst af dampskibe - samt at de ændrede forhold efter adskillelsen fra Norge og i øvrigt de stramme økonomiske vilkår efter krigen 1807-14, alt sammen kan have medvirket til at fremkalde ønsket om og behovet for et oplysende tidsskrift. I sin artikel i 1904 anfører kontreadmiral Carstensen, at der er en mulighed for, at tilskyndelsen kan være udgået fra Sø-Lieutenant-Selskabet, men denne hypotese afviser kommandør Schultz i sin artikel 1929 efter nærmere undersøgelser, som førte til opdagelse af en subscriptionsplan, der var dateret den 28. juni 1826 og undertegnet af Bruun og de Coninck.

Denne plan blev forelagt offentligheden i førnævnte avis »Dagen« den 8. august samme år, og det anføres indledningsvis deri, at der herhjemme allerede for flere fags vedkommende findes tidsskrifter, hvorved *»den dannede Mand er sat i stand til at følge Tiderne og gjøre sig bekendt med gode Indretninger, Forbedringer og nye Opdagelser hos andre Nationer«*, men at tilsvarende ikke *»har fundet Sted, hvad Søvæsenet vedkom, et Savn, som den dannede Sømand længe har følt«*. Derefter anfører Bruun og de Coninck, at *»opmuntret ved flere værdige Mænds bifald til at afhjælpe dette Savn, agte Undertegnede, hvis de ved Subskribenternes Antal kunne se sig skadeløse, at udgive et Tidsskrift under Navn: Archiv for Søvæsenet«*.

Udgivelsen af tidsskriftet var fra starten et privat foretagende, og dette vedblev at være tilfældet indtil 1856, da Søe-Lieutenant-Selskabet erhvervede sig ejendomsret til tidsskriftet. Udgivelse og redaktion forestodes imidlertid stadig af nærmere angivne personer; men fra 1889 står Søe-Lieutenant-Selskabet som udgiver med en under dette valgt redaktør, og regler for tidsskriftets ledelse og virksomhed blev optaget i Selskabets love.

Der er ikke fundet nogen angivelse af, hvem de i subscriptionsplanen nævnte værdige mænd er, men kommandør Schultz anser det i sin artikel for meget sandsynligt, at det bl.a. drejer sig om Admiralitetskollegiets medlemmer (viceadmiral Bille, kommandør Holsten og kaptajn Grove) samt overekvipagemesteren, kommandør Rothe, idet disse var abonnenter fra første færd, og det nævnes, at Kong Frederik VI tegnede abonnement på 10 eksemplarer.

Det ses i øvrigt i en abonnementsfortegnelse i tidsskriftets første bind (årgang), at der fandtes en del norske og svenske abonnenter. Man har måske stilet efter at skabe et fælles nordisk »Tidsskrift for Søværnen«.

Tidsskriftets format har været uforandret gennem tiderne, men antal årligt udgivne hefter har varieret. Ifølge subscriptionsplanen af 1826 ville man udsende kvartalshefter a' 6 til 8 ark., hvilket gennemførtes indtil 1845 - bortset fra, at der intet hefte udkom i 1833 og kun to hefter i 1832 og i 1834. Dette skyldtes, at de Coninck fra 1832 var på studierejse i udlandet i to år, og at Bruun i denne periode blev ramt af sygdom og døde i 1833. De iflg. subscriptionsplanen årligt udgivne 4 hefter samledes i bind, som fik numre, idet dog hefterne fra 1832 og 1834 samledes i et bind sidstnævnte år. Der mangler således bind fra 1832 og 1833, ligesom der senere kom til at mangle et bind fra 1866, idet to hefter, som blev udgivet

dette år blev indlemmet i bindet for 1867. I perioden 1845-88 udsendtes normalt 6 hefter a 6 ark - nogle få år dog 9 hefter.

Fra 1889 påbegyndtes udgivelse af 12 hefter årligt, hvilket har holdt sig op til vor tid, idet der dog i de senere år - så vidt vides af tekniske grunde - har vist sig nogen usikkerhed om, hvor mange hefter en årgang vil omfatte.

Der er således en del eksempler på flere »dobbelt-hefter« indenfor en årgang.

Nogen direkte forklaring på, hvorfor navnet »Archiv for Søværnet« oprindeligt blev valgt, er ikke angivet, men admiral Carstensen nævner i sin artikel, at ordet »archiv« efter datidens sprogbrug også betegnede et videnskabeligt tidsskrift - og ordet tidsskrift ses da også benyttet såvel i subscriptionsplanen som i fortalen til første bind i 1827. Til og med 1841 udkom 13 bind, hvorefter der fra 1842 til 1845 anvendtes navnet »Nyt Archiv for Søværnet« (4 bind), som efterfulgtes af »Nyt Archiv for Søværnet, 2. Række« med 10 bind i perioden 1846-55. Navnet ændres derpå til »Tidsskrift for Søværnet«, som har været benyttet siden - dog således at der efter perioden 1856-64 med 9 bind fulgte en »Ny Række« på 35 bind for tidsrummet 1865-1900, (der udsendtes som nævnt intet bind i 1866). Fra 1901 benyttes årgangsbetegnelse og årstal, og de enkelte hefter blev endvidere forsynet med månedsangivelse. De ovennævnte variationer i betegnelsen knytter sig til redaktørskift og ændringer i redaktionsplaner.

Tidsskriftets omslagsfarve var oprindeligt blå, og der vistest på omslaget en vignette bestående af et rundt skjold med løver og hjerter, med et anker og en stav over kors bagved og fornedet en ugle. Denne vignette forsvandt fra



1889

1953

omslaget i 1845, og da tidsskriftet i 1856 delvis blev overtaget af Sø-Lieutenant-Selskabet ændredes omslagets farve til gul, og der indførtes igen en vignet, dennegang bestående af et par skibe under sejl, ligesom der ved denne lejlighed skiftedes til latinske typer. Ved redaktørskifte i 1868 ændredes vignetten til en brig under bugsering, som benyttedes indtil der med Sø-Lieutenant-Selskabets overtagelse af udgivelsen i 1889 naturligt skiftedes til selskabets kendte mærke bestående af søjlen og forskellige maritime og tekniske attributter

og med omskrift: »IDET DEN BINDER KRIGERNE OMFAVNER DEN VIDENSKABERNE«. I 1968 ændredes omslagsfarven til blå som tidligere, men selskabets vignet bibeholdtes. Allerede i 1970 ændredes omslaget imidlertid atter, idet der nu indførtes en lysere blå farve og ændrede bogstavtyper på omslaget, ligesom der på dette vistes dels et billede af et af flådens skibe, dels den oprindelige vignet med skjold og løver m.m., medens Søe-Lieutenant-Selskabets fornemme vignet fik en beskeden plads på omslagets inderside. Denne senere ændring motiveredes med ønsket om at give tidsskriftet et mere moderne udseende.

Selv om man - udover de ovennævnte, få uregelmæssigheder med hensyn til tidsskriftets udgivelse - ved en nærmere gennemgang af forholdene kan finde nogle tilfælde af forsinkelser og desuden økonomiske besværligheder fra tid til anden, så viser udgivelsen dog som helhed en bemærkelsesværdig stabilitet. Dette tyder på, at tidsskriftet fra begyndelsen har haft en stærk mission, og at det gennem sit indhold har opfyldt denne. Det er egentlig kun - og forbavsende nok - i de senere år, at udgivelsen har været præget af en mere vedvarende uregelmæssighed både hvad hefteantal og terminer angår.

Ifølge subscriptionsplanen af 1826 var det hensigten i tidsskriftet at give meddelelser om alle nye opdagelser og forbedringer søvæsenet vedkommende, såvel for orlogssom for koffardimænd, samt at beskrive alle nyttige indretninger og forbedringer, som ikke var almindelig kendt eller i brug herhjemme. Endvidere ville man optage beskrivelser af vigtige farvande, havne og redområder samt berette om særlige tildragelser til søs og bringe hydrografiske efterretninger. Endelig skulle der

bringes beretninger, som kunne have interesse for sømændene samt den handlende og den dannede mand i almindelighed.

Det ses, at denne emneplan var bredt affattet med henblik på at dække alle tænkelige, aktuelle behov, og det fremgår tydeligt, at man i høj grad også forestillede sig koffardimarinen som hørende til læserkredsen.

Indholdet blev fra begyndelsen redigeret i overensstemmelse med planen og kom til at berøre adskillige emneområder, herunder mange artikler oversat fra fremmede sprog. Endvidere bør bemærkes, at farvandsbeskrivelser var særlig talrige og lige fra første bind bragtes i en særlig rubrik: »Underretning til Søfarende«.

Disse underretninger udviklede sig efterhånden til »Efterretninger for Søfarende«, og de findes i hver årgang frem til 1889. De ophørte, fordi Marineministeriet den 1. juli 1885 overtog den officielle offentliggørelse, som senere, den 1. oktober 1887, overdroges søkortarkivet, hvorved de efterhånden blev overflødige i tidsskriftet.

Efter kaptajn Bruuns død indtrådte kaptajn Hans Birch Dahlerup i 1834 som medejer og redaktør, og han kom gennem mange år til at øve stor indflydelse på tidsskriftets drift. Dahlerup udvirkede, at der blev udsendt en ny subscriptionsplan, ifølge hvilken tidsskriftets indhold skulle udvides. I en såkaldt litterær del ville man - som tidligere - bringe artikler af såvel almen som af speciel dansk, maritim interesse, og desuden indføre biografiske artikler samt boganmeldelser. Endelig skulle der i denne del optages en såkaldt tidskrønike indeholdende meddelelser om den danske og om udenlandske mariner.

Derudover skulle tidsskriftet bringe en officiel del omfattende:

- en årlig liste over marinens personelle og materielle styrke med anmærkninger,
- nyudgivne reglementer og reskripter vedr. tjenesten i marinen,
- ikraftsatte anordninger og offentlige foranstaltninger vedr. søfarten i almindelighed, såsom havne-, lods-, karantæne- og fyrvæsen m.m. samt
- anmeldelse af dødsfald, avancementer, embedsbesættelser og udkommandoer.

Planen blev - under hensyn til den påtænkte officielle del - forelagt Admiralitetskollegiet den 14. november 1834 og blev af dette godkendt den 18. samme måned.

De nævnte »Officielle Meddelelser« vakte interesse og bragtes fortsat i tidsskriftet indtil 1884, men blev fra 1870 gradvis overflødiggjort af »Kundgørelser for Søværnet« og »Haandbog for Søværnet«, som Marineministeriet sidstnævnte år var begyndt at udsende - en menneskealder efter Dahlerups initiativ i tidsskriftet!

Et andet bemærkelsesværdigt initiativ fra Dahlerups side var indførelse af en årlig artikel kaldet »Tilbageblik på Marinen i...« Disse »Tilbageblik«, som har stor historisk værdi, findes for årene 1834-47, afbrydes derpå af krigen, men dukker op igen - dog ikke før 1855 - i ændret form under betegnelsen »Oversigt over Udrustningen i...« Nævnte oversigter bringes i årene 1855-64 og i 1868, hvorefter daværende redaktør, løjtnant N. Jacobsen tager den oprindelige idé op igen og indfører en årlig artikel: »Ved Aarsskiftet«, som derpå blev bragt

uafbrudt indtil 1911. Efter nogle års pause fremkommer en artikel »Ved Aarsskiftet« i 1919, og der forløber så ca. 35 år før tilsvarende artikler igen dukker op og bringes årligt i perioden 1955-60 under navnet »Nytårsbetragtninger«. I 1975 kommer atter en artikel betegnet »Nytårsbetragtninger« og i 1978 én under betegnelsen »Ved Årsskiftet«. Med tanke på sådanne årlige oversigtsartiklers historiske - og aktuelt oplysende - værdi er det beklageligt, at det ikke på dette område er lykkedes at skabe en større kontinuitet i tidsskriftet, og jeg vil - ligesom kommandør Schultz gjorde det i 1929 og kontreadmiral Saabye i 1954 - udtrykke håbet om, at det vil lykkes redaktionen at genskabe og vedligeholde udgivelse deraf - uanset det hermed forbundne store arbejde, som ville påhvile redaktøren og redaktionsudvalget.

Blandt problemer af større rækkevidde, som har været debatteret i tidsskriftet, kan nævnes spørgsmålet om nedlæggelse af værftet på Gammelholm og samling af flådens basisvirksomhed på Nyholm - en debat som forløb over mange år, og som medvirkede til spørgsmålets endelige afgørelse i 1858. Indlæg i tidsskriftet om forbedring af fyrbelysningen har også givet positive resultater, f.eks. udlægning af et fyrskip i Drogden i 1838 og senere udbygning af fyrbelysningen på Jyllands vestkyst.

Det findes ikke hensigtsmæssigt at fremdrage yderligere enkeltheder vedrørende tidsskriftets indhold gennem årene. En almindelig bedømmelse viser, at indholdet gennemgående har været alsidigt og oplysende og ofte af stor kulturhistorisk værdi, ikke mindst fordi væsentlige maritime udviklingstrin og -områder belyses. Eksempelvis kan nævnes overgangen fra sejl til damp og senere til andre fremdrivningsformer, skibbygningens udvikling

med indførelse af jern og stål, samt fremkomst af nye våbensystemer og disses udvikling og brug. Mange nautiske og kommunikationsmæssige emner og forhold er behandlet, og det samme gælder organisatoriske og uddannelsesmæssige forhold. Kulturel betydning må også tillægges rejsebeskrivelserne fra de lange togter samt de mange biografiske oplysninger, som i årenes løb er fremkommet i form af levnedbeskrivelser eller som nekrologer over selskabets afdøde medlemmer. Naturligvis har søkrigskunsten udgjort et særligt emneområde, hvorunder strategiske og taktiske såvel som folkeretslige, organisatoriske og historiske spørgsmål er behandlet - ofte på grundlag af analyser af stedfundne militære operationer. I mange tilfælde har behandlingen af sådanne emner fundet sted som en besvarelse af Sø-Lieutenant-Selskabets prisspørgsmål, der efter fremlægelse og bedømmelse i selskabet er offentliggjort i tidsskriftet - ofte som et særtryk af dette - og der findes eksempler på, at konklusioner fra sådanne arbejder har haft indflydelse på udvikling af doktriner, reglementer og materielforbedringer i søværnet, f.eks. vedrørende torpedobådstaktik, mineoperationer og uddannelsesforhold.

Når talen er om analyser af stedfundne militære operationer, bør en observation på grundlag af et gennemsyn af tidsskriftets registre ikke tilbageholdes. Sammenlignes tidsskriftets indhold i årene mellem første og anden verdenskrig med indholdet i et tilsvarende åremål efter 1945, er det overraskende at konstatere, hvor mange strategiske og taktiske emner, som er behandlet i førstnævnte og hvor få i sidstnævnte periode. Nogen fyldestgørende forklaring på dette forhold kan næppe gives uden en omfattende høring, der vel i dag ikke har praktisk interesse; men det er næppe helt forkert

at antage, at den sidste efterkrigstids mange og store opgaver, som blev lagt på et i mange år fåtalligt personel, har udgjort en væsentlig årsag til at dæmpe en litterær indsats at nævnte art.

Ses bort fra nævnte forhold og fra de »manglende« tilbageblik ved årsskiftet kan man ved gennemgang af registrene og ved stikprøver i teksterne se, at tidsskriftet gennem de sidste 50 år har fulgt den linie, som skabtes under de forudgående 100 års virksomhed - med skyldig hensyntagen til udviklingen. Det kan ikke undgås, at man ved en sådan gennemgang bliver opmærksom på de vanskeligheder, de skiftende redaktører fra tid til anden har haft med at skaffe lødigt stof til tidsskriftet. Ligeledes afslører et blik på forfatterlisterne, at det er et forholdsvist beskedent antal af selskabets medlemmer, som med indlæg direkte har bidraget til tidsskriftets virksomhed. Disse konstateringer er dog ikke karakteristisk for de senere år alene, de har deres modstykke også i tidsskriftets tidligere historie. Men dette forhindrer ikke, at det i dag kan fastslås, at tidsskriftet nu som før på gavnlig vis udøver sin mission.

Det er ovenfor antydnet, at tidsskriftet periodevis har haft økonomiske vanskeligheder. Der skal ikke dvæles længe ved dette spørgsmål, men et par bemærkninger vil for fuldstændighedens skyld være på sin plads i denne beretning. Da tidsskriftet påbegyndtes som et privat foretagende ejet og redigeret af udgiverne, måtte disse naturligvis tilstræbe et passende overskud som honorar - og ihvertfald undgå underskud og dermed personlige tab. Abonnementsprisen var 1 rigsbankdaler - eller hvis man valgte en bedre papirkvalitet 1 rigsbankdaler og 24 skilling - pr. hefte, og økonomien hvilede udelukkende på abonnenternes antal, som i starten lå på ca. 350 og senere steg til ca. 400. Der indtraf imidlertid svingninger

i dette tal og i en periode et ret stærkt fald ned til ca. 200, hvilket naturligvis vanskeliggjorde god og holdbar budgettering. Dette og datidens prisudvikling medførte, at de Conninck og Dahlerup i 1836 ansøgte kongen om et tilskud til tidsskriftets drift under påberåbelse af dets nyttige virke for søvæsenet. Efter behandling bl.a. i Admiralitetskollegiet gives der imidlertid afslag på ansøgningen, og tidsskriftet måtte kæmpe videre ved egen hjælp, men det lykkedes at komme igennem, og først i 1845 opnåede det at få statsstøtte. Denne fortsatte med vekslende størrelser - senest kr. 3400,- årligt - indtil 1972, hvorefter Forsvarsministeriet ikke længere mente at kunne støtte en sådan informerende og videnskabelig betonet aktivitet. Efter at Søe-Lieutenant-Selskabet i 1889 overtog udgivelsen har abonnement for medlemmer været inkluderet i kontingentet, hvoraf der blev udbetalt tilskud til tidsskriftets drift, og selskabet har efter behov kunnet regulere dette tilskud. Efter 2. verdenskrig har tidsskriftet mærket inflationen i form af stedse stigende udgivelsesomkostninger. Bestræbelser på at søge indtægterne forøget førte til ændrede former for annoncering, ligesom udviklingen i de senere år et par gange har medført skift af trykkeri. For nærværende synes der opnået en vis økonomisk stabilitet, idet selskabets tilskud (medlemmernes abonnement) er fastholdt på et rimeligt niveau, hvorimod problemer - vel mest tekniske - med hensyn til rettidig fremstilling endnu ikke er løst.

De fremdragne træk af Tidsskrift for Søværns historie og af dets aktivitet i fortiden findes forhåbentlig tilstrækkelige til at fastslå, at det initiativ, som P. U. Bruun og L. de Conninck tog for mere end 150 år siden, og de resultater, som dette initiativ førte til, stadig kan og bør værdsættes - ikke mindst af søværnets officerspersonel.

Dette vil også være en påskønnelse af den indsats de skiftende redaktører har ydet - ofte overfor store vanskeligheder, men stadig med tidsskriftets virke til gavn for søværnet for øje. Yderligere omtale af disse skal ikke bringes ved denne lejlighed - udover en henvisning til oversigten, som bringes i tilslutning til denne artikel.

Sluttelig føler jeg trang til at fremsætte nogle betragtninger om tidsskriftets fremtidige virke.

Opmærksomheden skal da først og fremmest igen henledes på, at tidsskriftet er Søe-Lieutenant-Selskabets organ og medlemsblad, og det fremgår direkte af selskabets love, at det skal redigeres i overensstemmelse med selskabets formål, som er *»ved udveksling af tanker, anskuelser og oplysninger at fremme de kundskaber, som kan gavne den danske marines officersstand. Alt, hvad der direkte eller indirekte kan bidrage til maritim og militær oplysning, vil være dets virksomhed vedkommende«*.

Betragtninger over dette forhold med henblik på at vurdere, om tidsskriftet opfylder sin mission er, som alt nævnt, anstillet af kontreadmiral Saabye ved indledningen til den 125. årgang, og mange af disse betragtninger vil stadig findes aktuelle og til støtte for redaktionen. Jeg skal derfor ikke gå i enkeltheder, men hvad jeg gerne vil fremhæve er dels den værdi, det er for selskabet at eje og kunne udgive et sådant tidsskrift, gennem hvilket synspunkter vedrørende søværnets forhold og forslag til dets udvikling kan fremlægges, dels den fordel det er for selskabets medlemmer der igennem at kunne bidrage til gensidig oplysning og markering af søværnets identitet. Det bør i denne forbindelse også nævnes, at den udvidelse af selskabets medlemskreds, som nylig er muliggjort, forøger tidsskriftets værdi betydeligt.

Som selskabets medlemsblad er det naturligt, at tidsskriftet bringer alle orienterende oplysninger om selskabets virksomhed, som medlemmerne har behov for, eller som har betydning som historisk dokumentation. De løbende meddelelser om nyanskaffet litteratur og anmeldelse af vigtige værker har naturligvis fortsat interesse, ligesom meddelelser fra udlandet har stor, ja endog voksende betydning, eftersom kildematerialet bl.a. i form af tidsskrifter efterhånden er så righoldigt, at det kan knibe for de enkelte medlemmer at sortere det foreliggende stof ved egen foranstaltning. Det er indlysende, at nekrologer over afdøde medlemmer har betydning inden for selskabets rammer; men de har også almindelig personelhistorisk interesse, og under indtryk af at affattelse og udsendelse af nekrologerne i de senere år har været præget af nogen uregelmæssighed, synes der grundlag for at foreslå redaktionen, at den tilstræber en mere stabil ordening.

Hvad dernæst tidsskriftets øvrige indhold - de egentlige maritime og militære afhandlinger og artikler - angår, finder jeg det meget ønskeligt, at der udover behandling af historiske eller aktuelle emner, som er selskabet vedkommende, genindføres optagelse af et årligt tilbageblik over søværnets virksomhed og problemer f.eks. inddelt i afsnit vedrørende organisation, materiel, personel, anlæg og særlige aktiviteter. Ligeledes kunne et årligt referat af handelsflådens forhold og farvandsvæsenets virksomhed være af interesse.

Et forhold, som især bør påkalde sig redaktionens opmærksomhed, er medlemmernes geografiske spredning og deraf følgende vanskelighed med at deltage i selskabets ordinære møder. Dette bør tilskynde dels til gengivelse i tidsskriftet af foredragsmanuskripter i højere grad end tilfældet tidligere har været, dels til særlig

omhu for, at de førnævnte faste rubrikker fyldestgørende udfyldes. Det vil også være af interesse, om gengivelse helt eller delvis af opgavebesvarelser udført af søværnets elever på Forsvarsakademiet kunne fremkomme i større omfang end forhen, en tanke, som også tidligere har været fremsat.

Hvad angår teksternes udformning kan jeg ikke tilbageholde en henstilling til såvel redaktion som fremtidige forfattere om at undgå anvendelse af de rædsomme forkortelser, som det er blevet skik at benytte i urimelig grad. De er ikke blot uskønne, men ofte vanskeligt forståelige for mange læsere og sandsynligvis uforståelige for fremtidige historikere og tidsskriftsforskere, med mindre artiklerne forsynes med en forkortelsesnøgle - og dette er ikke altid tilfældet.

Efter ovenstående redegørelse og betragtninger har jeg tilbage at lykønske Søe-Lieutenant-Selskabet med, at det råder over et gammelt, i al sin enkelhed fornemt, og stadig aktuelt tidsskrift, og jeg ønsker redaktionen, den nuværende såvel som kommende, held med og kraft til fremdeles at opfylde tidsskriftets mission til gavn for os alle.

Oversigt over udgivere og redaktører af Tidsskrift for Søværnen

(tidl. Archiv for Søværnet)

- 1826-1855: *Tidsskriftet privat ejet og udgivet.*
Udgivere og tillige redaktører i:
1827-34: Kaptajn P. U. Bruun og Kap-
tajn L. de Coninck.
1835-39: Kaptajn L. de Coninck og Kap-
tajn H. B. Dahlerup
1840-44: Kommandør-Kaptajn H. P.
Dahlerup
1845-55: Fuldmægtig i Admiralitets- og
Kommerce-Kollegiet, senere i
Marineministeriet A. Rung.
- 1856-1888: *Tidsskriftet delvis ejet af Søe-Lieutenant-Selskabet.*
Privat udgivet og redigeret.
Udgivere og redaktører i:
1856-57: Premierløjtnant I. C. Tuxen
(Hovedredaktør),
Premierløjtnant A. B. Rothe
og Sekondløjtnant W. L. Mari-
bo.
1858-61: En Forening af Søofficerer med
Løjtnant I. C. Tuxen som Ho-
vedredaktør.
1862-63: Kaptajn-Løjtnant I.C. Tuxen.
1864: En Forening af Søofficerer med
Kaptajn-Løjtnant I. C. Tuxen
som Hovedredaktør.
1865: Løjtnant E. Bluhme
1867: Løjtnant N. Jacobsen og Løj-
tnant E. Bluhme.

- 1868: Premierløjtnant N. Jacobsen
 1869-72: Kaptajn W. Carstensen og Kaptajn N. Jacobsen.
 1873-80: Kaptajn W. Carstensen.
 1881-88: Kommandør W. Carstensen og Kaptajn V. Hansen.

1889- *Tidsskriftet ejet og udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet.*

Redaktører i:

- 1889-97: Redigeret af en Komite med Kommandør J. E. V. Hansen som Hovedredaktør.
 1898-99: Redigeret af Premierløjtnant J. H. Schultz som Hovedredaktør.
 1900-09: Redigeret af Kaptajn J. H. Schultz.
 1910-17: Premierløjtnant Ewald.
 1917-23: Kaptajn C. Schaffalitzky de Muckadell.
 1924-44: Orlogskaptajn P. Ipsen.
 1945-52: Orlogskaptajn E.J. Saabye.
 1953-60: Orlogskaptajn S.S. Thostrup.
 1961-68: Kommandørkaptajn F. Heisterberg-Andersen
 1968-72: Orlogskaptajn P. Wessel-Tolvig.
 1972-74: Orlogskaptajn S. Ditlevsen.
 1974-75: Orlogskaptajn P. Schriver.
 1975-77: Kaptajnløjtnant A. Nissen.
 1977-: Orlogskaptajn S. Ditlevsen.

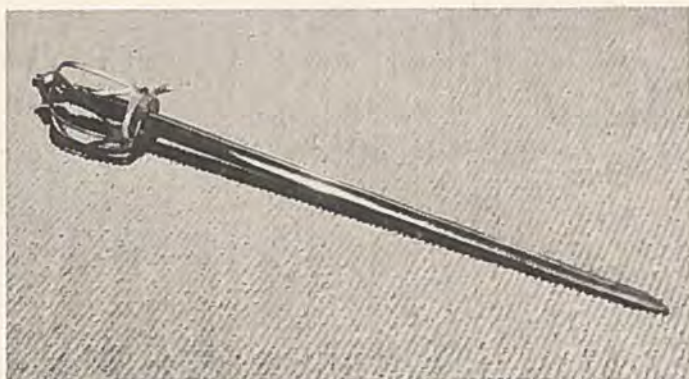
VORE ORLOGSGASTERS BEVÆBNING FRA 1807 OG 100 ÅR FREM

af fhv. kontreadmiral F. H. Kjølsten

I kommandørkaptajn Borgs bog »*Den danske marines uniformer*« faar man en omfattende redegørelse for uniformer gennem tiderne, mens vaabnene kun omtales sporadisk og da væsentligst for befalingsmændenes vedkommende. I forskellige vaabenhistoriske tidsskrifter har Borg imidlertid også beskrevet marinens blankvaaben, men ikke nævnt de specielle vaaben, som menige orlogsgaster desuden var bevæbnet med.

At jeg vælger aaret 1807 som udgangspunkt for at belyse dette sidste emne, skyldes Danmarks kapitulation overfor England efter Københavns ødelæggende bombardement i begyndelsen af september samme aar.

En følge heraf var Englands ran af hele den danske flaaede, bestaaende af mindre end 16 linieskibe, 15 fregatter og korvetter samt et antal mindre fartøjer, foruden at flaadens arsenaler blev totalt tømt. I følge en rapport fra Holmen blev dette gjort særdeles grundigt, idet England »uden Blusel«, som det hed i rapporten, endog medtog rullegardiner fra kontorerne samt alle papirsakse!



Hestgarde-pallask M. 1789.

Da krigen nu fortsat skulle føres mod England, manglede vi derfor baade skibe og vaaben bortset fra de, der havde været til søs eller var i Norge. Tilbage var kun under dansk flag: 2 linieskibe, 1 korvet og 4 brigger samt et antal kanonbaade, de sidste fordelt rundt paa den norske kyst. Man valgte derfor at bygge kanonbaade, som var den type der kunne bygges hurtigst og var bedst egnet til at angribe engelske orlogsskibe naar de laa i vindstille under konvojering af koffardiskibe gennem vore sunde og bælder til og fra Østersøen. Disse kanonbaade blev derfor sat i masseproduktion og ialt fik vi under Kanonbaadskrigen fra 1807-14 bygget ikke mindre end 157 kanonchalupper og 69 kanonjoller, som var stationeret rundt om ved vore kyster.

Samtidig maatte der ogsaa skaffes haandvaaben til vore orlogsmatroses, thi alle arsenaler baade paa Ny- og Gammelholm var, som sagt tømt. Landetaten, som bortset fra Citadellet, ikke var ramt af kapitulationsbetingelserne kunne afgive et antal rytterpallasker,



Dragon-pallask M. 1785, den nederste med afkortet klinge.

henholdsvis dragonpallasker fra 1785 med det danske vaaben paa parerpladerne, efter at de tveæggede klinger var forkortet med 6 tommer, saaledes at de var mere haandterlige ombord. Desuden fik marinen ogsaa en del eenæggede pallasker af model 1789 fra hestgarden, men uden metalskjolde paa pårerpladserne, og disse klinger blev ligeledes forkortet.



Skilshuggert med kurvformet sortmalet parerplade.



Skibshuggert M. 1882.

Senere omkring midten af 1800-tallet blev disse pallasker noget ændret og fik bl.a. sortmalede kurvformede parerplader. I 1875 ændredes vaabene igen noget, og i 1882 fik vi endelig den rigtige skibshuggert med lige kling, messingfæste med parerplade forsynet med et kronet anker og ankertov, og et greb beklædt med hajskind. Disse huggertes bestiltes fra en sværdfejer Herazcek og Søn i København i et antal af c. 3000 og anvendtes endnu ombord medens jeg var kadet omkring 1912, hvor vi lærte at slaa nogle indviklede sving med disse vaaben, noget der vist kaldtes »Espagnolering«, som var beregnet til at afslaa en entring! Disse huggertes blev først afskaffet i tiden omkring 2. Verdenskrig, men anvendes stadig paa kongeskibet DANNEBROG som skildvagtvaaben efter Frederik IX's udtrykkelige ønske.

Et andet vaaben som vore orlogsgaster snarest skulle forsynes med var entrebilen, hvis navn »Bil« stammer fra det tyske »Beil«, som betyder økse. Entrebilen var beregnet til anvendelse, naar et fjendtlig skib skulle



Entre-bil.

entres, idet øksen var forsynet med en bagudvendt pig, som skulle hugges ind i skibssiden og dermed danne et fodfæste for entregasterne, naar de skulle op ad en høj skibsside. Den blev ogsaa brugt som økse under haandgemæng og til at kappe nedfaldne dele af rejsningen under kamp eller i storm. Vaabenet findes i to skabeloner, en der antagelig er lidt ældre med et mere svunget økseblad og noget længere pig, medens en senere model er lavet til brug for kanonbaadsbesætningerne og reglementeredes med en halv snes entrebiler til hver kanonbaad.

Foruden entrebilen kunne orlogsgasten være bevæbnet med en »pike«, (engelsk: »boarding pike«), som bestod af en træstige forsynet med en lang smedet staalspids med nedadgaaende skinner paa hver side til beskyttelse af skaftet. De var beregnet til at afslaa angreb af entregaster ved at stikke dem ud gennem kanonportene paa et skibs batteridæk eller øverste dæk. De anvendtes ogsaa som



Pike.

vaaben af kystmilitsen, som oprettedes under krigen og var reglementeret i vore orlogsskibe indtil 1885 og anvendtes i de senere aar til vaabenøvelser. I ældre afbildninger af orlogsgaster, bl.a. i Lahdes tegninger fra begyndelsen af 1800-tallet ses piker af en lidt anden type med en od, der mere lignede en lansespids, men disse vaaben maa være fjernet af englænderne i 1807.

Mandskabet i kanonbaadene var ogsaa delvis bevæbnet med pistoler, oprindelig flintelaaspistoler, som senere omkring midten af 19' aarhundrede blev omdannet og forsynet med perkussionslaas.

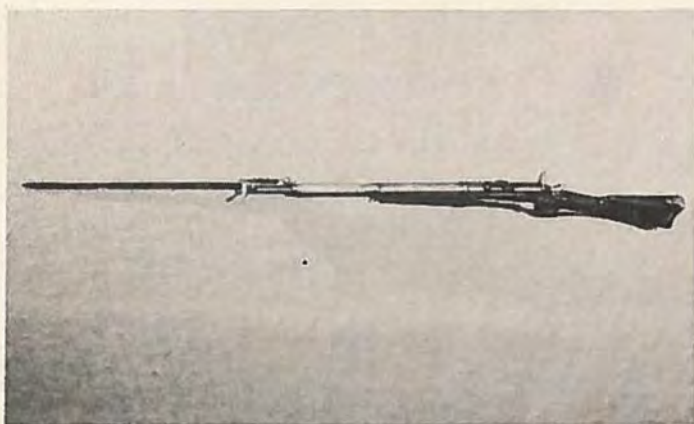
I de større skibe, lineskibe og fregatter som blev bygget under og efter krigen var som regel udkommanderet en »soldatesk«, d.v.s. regulære landmilitære tropper, som var bevæbnet som saadanne; de passede skildvagtstjernen og skandsevagten, og under bataille var de skarpskytter, som regel placeret oppe i mærsene. professor A. G. Drachmann fortæller i sin bog: »*Svundne Tider*« fra 1843 om disse soldater, som han kaldte



Tapriffel M. 1818-69 med bajonet.

»Marinere« eller »Søsoldater«, at de ofte »saa kummerlige ud i deres gamle røde trøjer og lyseblaa, slemme medtagne Buxer med sæle Knæ'er«; han skriver, at de blev anvendt i orlogsskibene indtil 1850, men iøvrigt var der ogsaa en deling infanterister ombord i vore fregatter i slaget ved Helgoland i 1864.

I felttogene 1848-50 erobrede de danske tropper en del tapriffler fra Insurgenterne, de var mærkede. S.H.J.C., d.v.s. Schleswig Helsteinische Jäger Corps, de var oprindeligt forladegeværer, men omdannedes senere til at blive bagladere. Navnet »tapriffel« stammer fra at geværets bund var forsynet med en tap, som ved hjælp af ladestokken slog hul paa krudtkardusen og derefter stukkede blyprojektilen ud i løbets riffelgange.



Remington-gevær M. 1889.

Tapriflerne blev i 1852 overført fra hæren til flaaen, som anvendte dem indtil remingtongeåret af 1889 blev indført. De smukke, men tunge taprifler med lange sabelbajonetter blev senere taget i brug som skandse-vagtsgeværer og brugtes til sidst ombord som geværer til udskydning af nødraketter indtil 1932.

NATO FORACS

af civilingeniør P. Dahl



Den 29 AUG 1978 åbnedes målebanelen NATO FORACS Norway, hvor man kan måle nøjagtigheden af skibes, ubådes og helikopteres sensorer. Målebanelen, som er beliggende ved Stavanger, er resultatet af et samarbejde mellem 7 NATO nationer nemlig Danmark, England, Grækenland, Italien, Norge, Tyskland og USA. Selve målebanelen er blevet finansieret af NATO infrastrukturmidler og har kostet ca. 30 millioner kr.

I 1962 fik USA sin første tilsvarende målebane (har i dag 5) hvor man har målt nøjagtigheden af skibsbårne våbensystemers sensorer i forhold til en fælles geografisk reference. Disse målinger har afsløret alvorlige fejl i systemernes nøjagtighed, hvorved effektiviteten af sensorer og våbensystemers *performance* i skibe ofte har ligget signifikant under den ønskede ydeevne.

FORACS er en amerikansk forkortelse for **F**leet **O**perational **R**eadiness **A**ccuracy **C**heck **S**ite, og da man i Europa i 1968 påtænkte at bygge en NATO målebane, ville man gerne beholde navnet FORACS som synonym for en målebane. I 1971 blev der nedsat en NATO projektgruppe (PG/7) som udarbejdede et *memorandum of Understanding (MOU)* for NATO FORACS, hvor NATO FORACS står for **NATO Naval Forces Sensor and Weapon Accuracy Check Sites in Europe**. I MOU blev det præciseret, at der skulle anlægges to målebaner, een i Norge (Boknafjord ved Stavanger) og een i Grækenland (Souda Bay på Kreta) samt et NATO FORACS Office (NFO) i Bruxelles, der skulle styre de to baner teknisk og administrativt samt opbygge en databank med alle måleresultater. MOU blev underskrevet i 1971 hvorefter en *NF* styrekomité blev oprettet, som via en arbejdsgruppe udarbejdede de tekniske specifikationer for målebanerne.

Projektet blev godkendt i NATO HQ men p.g.a. Cypernkonflikten, opstod der forsinkelse med frigivelsen af infrastrukturmidler til finansiering af banernes opbygning. Til sidst blev der dog frigivet midler til den nordlige bane og NFO, men ikke til den sydlige bane da Grækenland efter Cypernkonflikten officielt erklærede, at det trak sine styrker ud af det *militære* samarbejde i

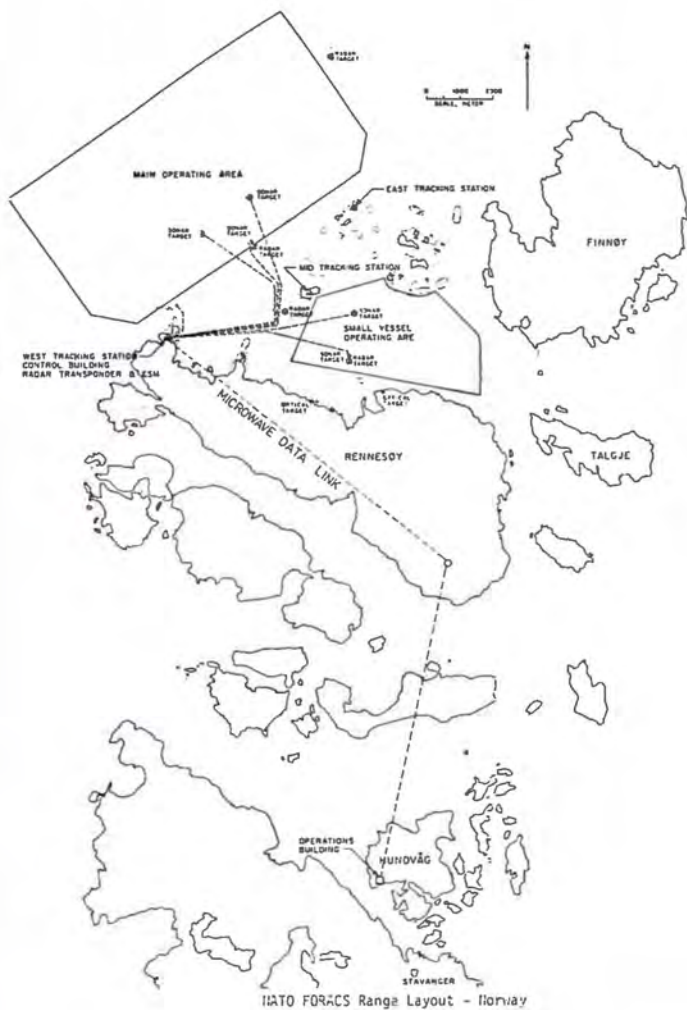


Fig. 1



Central Building på Rennesøy (Foto Stavanger Aftenblad)

NATO. Grækenland har hele tiden haft repræsentanter i NF styrekomitéen, hvor man p.t. undersøger et alternativ til infrastrukturfinansiering af den sydlige bane.

Den nordlige banes placering er vist på fig. 1. Selve målebanelen består af to områder nemlig »main operating area« og »small operating area«, hvoraf sidstnævnte er placeret i et roligt farvand godt beskyttet fra havet bag diverse små øer og skær. Begge områder betjenes af tre optiske pejlstationer West, Mid og East, hver med sin teodolit med automatisk udlæsning til positionsbestemmelse af skibet.

I det store område er der anbragt aktive sonarmål i henholdsvis 250 m (2 stk.) og 20 m's dybde, og i det lille område er de anbragt i henholdsvis 140 m og 10 m's dybde. Sonarmålene er forbundet via undersøiske kabler (ialt 40 km) til Control Building på Rennesøy. Endvidere er der i områderne placeret diverse passive radarmål. I Control Building, der er sammenbygget West pejlstation, findes elektronisk materiel til styring af sonarmål, radar transponder og ESM. Endvidere findes der diverse HF og VHF udstyr samt undervandstelefon til kommunikation med skib eller ubåd under test. Til betjening af dette materiel er der to mand i Control Building. Mellem Control Building på Rennesøy og



Central Building. Elektronisk materiel til styring af sonarmål og radartransporter samt ESM.

(Foto Stavanger Aftenblad).

Operations (OPS) Building på Hundvåg ved Stavanger findes en mikrobølgeforbindelse til overførsel af data til en FORACS computer i OPS Building. OPS Building huser chefen for NF Norway, 4 FORACS ingeniører og en sekretær samt en EDB ingeniør og en computer operatør.

En FORACS test af et skib er delt i to faser

- en dag ved kaj
- en dag på målebanen.

Når skib (eller ubåd) ligger ved kaj, skal man fastlægge skibets centerlinie ved anvendelse af teodolitter samt endvidere ved hjælp af tegninger over skibets generalarrangement fastlægge sensorernes position for beregning af parallaksekorrektion.



Chefen for NATO FORACS NORWAY, KK T. Berg fremviser en teodolit med automatisk dataudlæsning.

Med stilleliggende skib måles gyrokompas og initial navigationssystemets statiske nøjagtighed og den virkelige »heading« beregnes ved hjælp af dækteodolitten på centerlinien samt af en teodolit på land, hvis reference er kendt i forhold til sand nord. Man foretager målinger ca. hvert andet minut i 2 timer.

Såfremt der er tale om en ubåd foretages også en omsvajning for kalibrering af periskopet, der skal anvendes i stedet for en dækteodolit, når ubåden er neddykket på målebanelen. Kalibreringen af periskopet foretages ved hjælp af 2 teodolitter på land samt af en teodolit på ubåden anbragt på centerlinien, og under omsvajningen foretages indstilling af periskop både fra højre og venstre.

Inden ovenstående målinger foretages briefes skibets chef og officerer samt personel der skal betjene og aflæse sensorerne om proceduren for målingerne den næste dag.

Fra Control Building på Rennesøysendes en båd ud for at tage målinger af lyd hastigheden i forskellige dybder i det område, hvor skibet skal sejle næste dag.

På grundlag af disse målinger laves en kurve over lyd hastighedsprofilen (fig. 2) og samtidig beregnes min (1400 yards) og max (2500 yards) afstand til sonarmål, som skibet skal overholde for at sonaroperatøren har et godt sonarmål.

Den næste dag forlægger skibet til målebanelen for under dynamiske forhold at foretage målinger af nøjagtigheden af afstande og pejlinger af diverse sensorsystemer som aktiv og passiv sonar, varslings- og ildledelsesradar, ESM, optiske sigtemidler, periskop, gyro og inertial navigationssystemer.

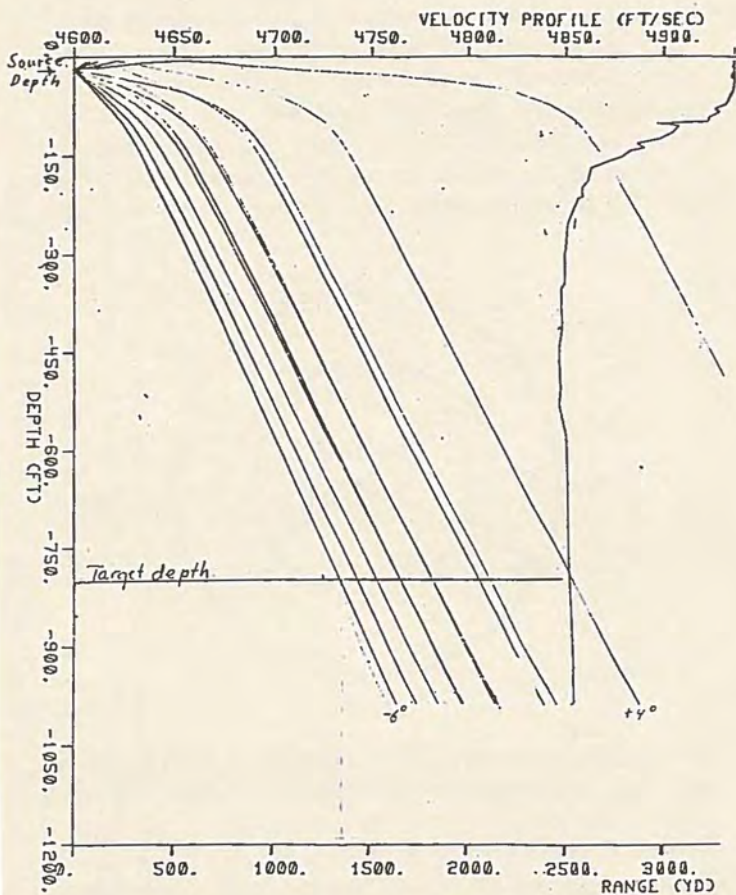


Fig. 2.

På skibet er der på gøsen monteret et blinkende lys, som de tre pejlstationer skal pejle til. På agterdækket er monteret en teodolit på centerlinien og ved pejlinger til een af de tre pejlstationer måles skibets kurs. De tre pejlstationer samt dækteodolitterne er bemandedet med 1 a 2 mand i de såkaldte »trackers«. Diverse sensorer er bemandedet med skibets egne operatører, og en test director (en FORACS ingeniør), der leder målingerne, har fastlagt skibets kurs på målebanen på grundlag af de dagen før målte sonarudbredelsesforhold. 2-3 FORACS-ingeniører assisterer ved målingerne.

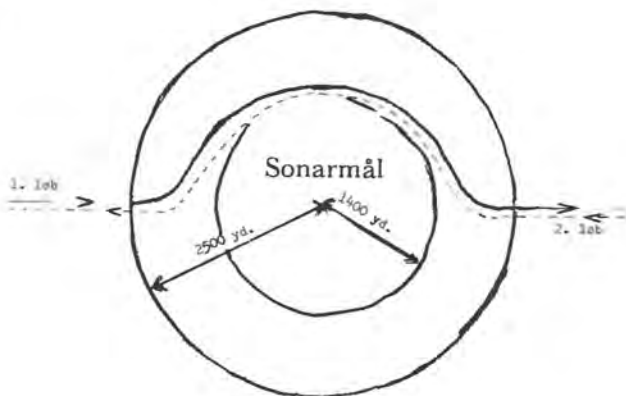


Fig. 3.

Skibet sejler med min. fart ca. 3 knob ad den i fig. 3 viste kurve og test director tæller ned: 3,2,1 mark. På mark aflæser alle operatørerne deres sensorer og nedskriver resultatet. Samtidig trykker test director på en knap, hvorved signaler til de automatiske teodolitter aftaster deres data og sender disse via Control Building og mikrobølge data link til computeren i OPS Building.

Skibets position og kurs beregnes af computeren som sender disse informationer til test director, der anvender dem i sit plot.

Ved 1. løb fås alle sonarpejlinger på styrbord side og tilsvarende fås alle bagbordspejlinger ved 2. løb. Samtidig aflæses alle de andre sensorer om bord, og for hvert løb får man ca. 150 måleresultater for hver sensor. Man gennemfører så mange løb som er nødvendigt for at få testet alle sensorerne, og ved hjælp af det elektroniske materiel i Control Building kan man simulere radar- og sonarafstande langt større end de faktiske fysiske afstande.

Om aftenen når skibet kommer til Stavanger indsamles dagens måleresultater og bliver senere kodet ind i computeren. Efter ca. 10 arbejdsdage foreligger den færdige rapport (klassificeret FORTROLIGT) som sendes til skibet, eskadren, og Søværnets Materielkommando (SMK). Endvidere fremsendes rapporten til NFO i Bruxelles tillige med alle de indsamlede måleresultater for at NFO kan foretage løbende kontrol med de af NF Norway udførte FORACS test samt udarbejdede rapporter.

Efter anmodning fra de enkelte FORACS nationer kan NFO udarbejde specialrapporter f.eks. om *performance* af samme type sensor i forskellige skibstyper.

Oprettelsen af NF Norway og NFO blev finansieret af NATO infrastrukturmidler men driften af den nordlige og sydlige bane samt NFO finansieres af de syv FORACS nationer som angivet i MOU. Danmarks andel af de samlede driftsudgifter er 12,8% (ca. 500.000 kr.), hvilket samtidig også giver Danmark ret til at anvende NF Norway i 12,8% af den totale operative tid. I praksis vil det sige, at Søværnet har banen til rådighed i

ca. 26 dage om året svarende til ca. 15 skibe, da ikke-sonarbærende enheder som f.eks. WILLEMOES-klas- sen kan måles hurtigere end sonarbærende enheder, nemlig 2 stk. WILLEMOES-kl. på 3 dage.

I løbet af efteråret 1978 har foruden ubåden SPRIN- GEREN, der var den første udenlandske enhed på måle- banen, også torpedobådene NORBY og RODSTEEN samt minelæggeren MØEN gennemført en FORACS test, hvorved de sejlede enheder samt SMK har fået værdifulde oplysninger om materiellets tilstand og ydeevne samt om personellet evne til at vedligeholde og betjene disse sensorsystemer.

Note: Se i øvrigt artiklen i tidsskriftet 1973, side 65, som omtaler projektets indledning.

Red.

NEKROLOG

Kontreadmiral Kaj Lundsteen, f. 16/3 1898 i Kongens Lyngby, søn af grosserer Axel Lundsteen og hustru Clara Veronica, f. Oeltien; gift 8/5 1926 i Eliaskirken i København med Astrid Hoffmann Madsen, f. 6/11 1899 i Gjern, d. 1/10 1976, datter af Sognepræst Christian Madsen og hustru Kirstine, f. Hoffmann Jensen. Død 20/4 1977, bisat fra Solbjerg kirke, begravet på Holmens Kirkegaard.

At skrive en nekrolog over en ven, hvis løbebane i søværnet strakte sig fra 1. verdenskrig gennem flådens forfaldsperiode op til 2. verdenskrig gennem besættelsen og modstandskampen og op til 60'ernes genopbygningsbestræbelser efter flådens sænkning 29. august 1943, er som at skrive et lille stykke af søværnets nyere historie, hvori Lundsteen beklædte poster som Chef for Marinestaben, Kystbefæstningen og Flådestation København samt »posten« som leder af søværnets illegale virksomhed 1943-45.

Lundsteens tjenstlige data i vanlig forstand kan derfor med rimelighed anføres, begrænset til nogle af de vigtigere milepæle i hans løbebane.

Lundsteen blev 1914 kadet, udnævnt 1918 til sekundløjtnant, 1919 til premierløjtnant, 1926 til kaptajnløjtnant, 1937 til orlogskaptajn, 1940 til kommandørkaptajn, 5/5 1945 til kommandør og 1/9 1945 til kontreadmiral.

Efter nogle års sejlads som subaltern officer bl.a. med »Islands Falk« til islandske farvande gennemgik han 1922-23 Søværnets Officersskole, blev 25/5 1923 lettere såret ved eksplosion af et tågeudviklingsapparat under demonstration ombord i krydseren »Gejser«.

I 1924 var han elev på u-bådsskole for søofficerer og blev herefter i en årrække, 1924-1934 med visse afbrydelser, knyttet til u-bådsvåbnet som chef for u-både og for værksteds- og flotilleskibe.

Som chef for u-både deltog Lundsteen i 6 togter i gruppe/flotille eller i øvelsesdeling/eskadre.

Med den energiske J. Wolfhagen som drivende kraft blev i disse år øvelserne drevet med forbilledlig dristighed. I øvelserne indgik ofte en linie af store skibe, der zigzaggende dækkedes af et antal ligeledes zigzaggende dækningstorpedobåde.

Som udtryk for øvelsernes dristighed erindres i nogle af disse kollisioner mellem de zigzaggende enheder og neddykkede u-både i angrebsmanøvrer, hvorved f.eks. en dæskanon eller et periskop blev skadet på den berørte u-båd. Også Lundsteen kom med sin u-båd ud for en sådan kollision. Efter sædvane udtrykte mandskabet tillid til chefen efter kollisionen.

En afbrydelse i u-bådstjenesten var Lundsteens udkommando i 1928 som næstkommanderende i ekspedi-

tionsskibet, skruebarken »Godthaab«, der var under kommando af Riis-Carstensen. Togtets formål var havundersøgelser i bl.a. Davis-Strædet.

Det var en udkommando som Lundsteen var meget glad for. Det uformelle liv i et orlogsskib med videnskabsfolk og videnskabelige opgaver tiltalte ham. En anden udkommando af lignende art tilfaldt Lundsteen i 1938-39 som fyrinspektør og fører af fyrinspektions-skibet »Argus«.

Fra sikringsstyrkens formering 1/9 1939 ved verdenskrigens udbrud formede Lundsteens tjenstlige virksomhed sig således:

1/9 1939-1/9 1940 i Marinestaben, hvor han bl.a. var med til at uforme ordrer, meddelelser, direktiver m.v. til de udrustede enheder.

Den skæbnetunge dag 9. april 1940 oplevede han i Marinestaben, og den gjorde et uudsletteligt indtryk på ham som på alle i søværnet, men Lundsteen rugede over sin sorg og var - erindret - mindre udadventt, diskuterende, kritiserende end mange andre.

Fra 20/9 1940-25/3 1941 var han chef for »Ingolf«. Lundsteen blev i september 1941 souschef i Marinestaben, hvor han atter oplevede en skæbnedag i søværnets århundred lange historie: Flådens sænkning!

Han erkendte uden tvivl den kaotiske optakt, der vel hovedsaglig skyldtes de vanskelige kommunikationsforhold (spredning af enheder, bortset fra koncentrationen på Holmen, intermistisk RT-station, tysk aflytning af telefonnettet, tysk magtopbud om København), men Lundsteen glædede sig naturligvis over det historiske faktum, at Viceadmiral Vedel den 29. august 1943 kl.

0407 på aflyttet telefon målbevidst, ansvarsfuldt til stabschefen ved Kystflåden havde udtalt »Udfør ordren«, således at Kystflåden umiddelbart kunne udløse sænkingsplanen, som valgtes, fordi det andet forberedte alternativ: At gå til neutralt område, ikke med rimelighed kunne udføres på grund af tysk koncentration udfør Holmen.

Samtaler med Lundsteen har klart vist, at han var imod »Salami-sabotage« på flådens skibe, foranlediget af enkeltpersoner i god tro, fordi en sådan taktik kunne hasardere udførelsen af en samlet sabotage på ordre fra den ansvarlige for flådens skæbne i samklang med den almindelige udvikling i landet, således som det med risiko for fejlslagning nåedes den 29. august.

Set på baggrund af denne enestående anvendelse af et lands flåde i kamp mod en besættelsesmagt bør det fremhæves, at han var dansk uden »nationalisme« og efter søgen i årene forud for 29. aug. på linje med dansk ungdom i og udenfor værnene efter politisk ståsted på dette historiske tidspunkt var rede til at gå ind i en sømilitær modstandskamp mod Hitlers Tyskland efter en selvvalgt taktik f.eks. for hele søværnet.

I de følgende overvejelser om søværnets forandrede forhold, der dog fortsat måtte rumme en vis »hensyntagen« til besættelsesmagten i en balance mellem dansk og tysk »interesse«, der såvidt mulig altid skulle være en balance mellem allierede og tyske interesser i det danske område af den europæiske krigsskueplads (f.eks. om udførelse af dansk minestrygning til sikring af forbin-

delsen mellem landsdelene, fortrinsvis som øst-vest stryging, i perioden 1940-43) tog Lundsteen ivrigt del.

Forholdet var, at søværnets chef Viceadmiral Vedel, som direktør i Marineministeriet var medlem af departementschefstyret, der trådte i stedet for den afgåede regering, og derfor måtte tage »visse« hensyn, men trods dette forhold skulle der nu føres en modstandskamp mod besættelsesmagten gennem søværnspersonel, der ville og kunne og måtte deltage heri.

Søværnets chef valgte at nedsætte - nøgternt set og sagt - et udvalg, ja, så beskedent benævnte netop Lundsteen denne nyskabelse i søværnets historie, en »illegal stab«. Den fik dæknævnet »Elverhøj« med litterær henvisning til eventyret, thi medlemmerne, der foruden Lundsteen var følgende: S. Frandsen, A.H. Bundesen, E. Dahl, H. Nyholm, E. Rasmussen, A. Ohlsson samt Translatør P. Prom måtte alle gå under jorden indtil befrielsesdagen. De fleste klarede sig gennem, men Bundesen og Nyholm blev arresteret begge under efterretningsvirksomhed. Lundsteen måtte ustandselig skifte opholdssted, i alt 20 forskellige værelser, hoteller, pensionater husede ham, altid sammen med sin trofaste hustru Astrid og deres lille datter - ofte var det »nær ved« bl.a. som følge af Nyholms arrestation i 1944, hvilket dog ikke skyldtes, at Nyholm røbede noget, men andre årsager bl.a. postale.

For Lundsteen blev denne virksomhed af afgørende betydning for hans senere løbebane.

»Elverhøj« havde hans hjerte, men han erkendte, at udvalget ikke kunne (måske ikke skulle) styre den

samlede indsats fra personellet side, alene af den grund, at en del allerede var inde i illegalt arbejde.

Lundsteen lod derfor, som man måtte dengang, »sive ud«, at folk, der var i arbejde, skulle fortsætte dér, såfremt de anså det for rigtigt.

Han havde sin gang i »Grundtvigs Hus« (i den gamle hestgarde kaserne ved Frederiksholm Kanal), der var mødested for en del af søværnets personel. Han blev derved kendt med megen illegal virksomhed, eksempelvis tør nævnes at han blev bekendt med at f.eks. kvartermester Tom Hansen var i fuld sving i BOPA.

Dette blev i overensstemmelse med Lundsteens opfattelse naturligtvis godtaget.

»Elverhøj« tog sig under hans ledelse af de større opgaver:

Forhold til Frihedsrådet, »M-udvalg« fra juli 1944, kommandoudvalget, efterretningstjeneste bl.a. for at tilgodese det engelske admiralitet, der hungrede efter oplysninger fra dansk område, kurertjeneste via ruter i Øresund til Sverige, våbentransporter, overførsel af søværnspersonel af alle grader og specialer til deltagelse i allieret krigstjeneste, en transport, der normalt gik via Stockholm.

Der er grund til at tro, at søværnets illegale virksomhed bl.a. gennem »Elverhøj« - efter krigen bidrog til at søværnets omdømme blev relativt forstående bedømt, skønt den civile modstandsfront var ret skeptisk overfor værnenes indsats.

Det var i høj grad Lundstens fortjeneste at »Elverhøj« var relativ effektiv.

Hans loyalitet overfor sin øverste chef, viceadmiral Vedel, gjorde det muligt, at »Elverhøj« kunne virke som Vedels »venstre hånd« uden komplikationer i forhold til andre instanser, hvilke disse så kunne være. Trods Lundsteens store beskedenhed og nøgterne syn på modstandskampens maritime muligheder følte han klart, at improvisationen, der var nødvendig, da intet sømilitært personel gik ind i Verdenskrig II med gnist af begreb om forhold under en påtvungen besættelse af fremmed magt, kunne blive den yngre slægt et memento om, at man må kunne omstille sig til situationens krav, i en dybere betydning finde en *taktik*, der giver størst muligt udbytte, når den ortodokse krigsførelse ikke er slået til - forudsat at man bevarer hjertets renhed.

Efter 5. maj 1945 formede Lundsteens løbebane sig således - uden tvivl påvirket af hans fortjenester for søværnets modstandsindsats:

Efter ganske kort tid som fg. chef for marinestaben fra maj 1945-1952 chef for marinestaben og indtil 1950 tillige afdelingschef i marineministeriet indtil dettes nedlæggelse, tilforordnet som repræsentant for søværnet i forsvarskommissionen af 1946, 1949-50 i forbindelse med havende tjeneste formand for den danske delegation i Den Nordeuropæiske Planlægningsgruppe i London, 1952-1958 chef for kystflåden, 1952 og 1957 tillige chef for kystflådens øvelsesgruppe, 1956 aflagde Lundsteen flådebesøg med fregatterne ESBERN SNARE og VAL-

DEMAR SEJR i Leningrad og i forbindelse hermed tjenstlig visit i Moskva, 1958-1961 chef for kystbefæstningen og for Sundets Marinekommando indtil disses nedlæggelse i forbindelse med søværnsordningen af 1960, 1961-63 chef for Flådestation København, 31. 3. 1963 afsked på grund af alder.

Når man nu ser tilbage på kontreadmiral K. Lundsteens smukke løbebane gennem 45 år af meget forskellig karakter, såvel samfundsmæssigt som tjenstligt, en løbebane der inkluderende 3 såkaldte »admiralstopstillinger« synes det indlysende, at »sejladsen« var baseret på fremragende kvalifikationer.

Lundsteens målsætning og bestræbelser som chef for marinestaben og kystflåden havde naturligt nok hovedsagelig sigte på flådens snarlige genopbygning med moderne materiel. Når resultaterne ikke blev mere synlige end tilfældet viser, skyldtes det vel - lidt skarpt erkendt - svigtende politisk interesse for forsvaret og vel særlig for flåden - trods Danmarks medlemskab af Atlantpagten NATO fra 1949. Dette forhold var utvivlsomt til stor bekymring og skuffelse for ham.

Når derfor et tilbageblik som dette har lagt så stor vægt på den relativt korte tid under den næsten flådeløse besættelse, er det, fordi historiens dom på længere sigt formentlig vil placere Lundsteen som viceadmiral Vedels betroede medarbejder på et historisk set betydeligt stade, en placering, som den yngre slægt - måske ikke i dag erkender, men kun aner.

Lundsteen var højt begavet, tænkte logisk, klart og hurtigt, udtalte sig ofte skarpt i erkendelse af realiteternes betydning. Dette i forbindelse med hans på en gang beskedne, lidt kantede og ofte ironiske facon bevirkede, at han næppe udenfor messer og kammeratlige grupper var »populær«. De der kendte ham, syntes at han var en god kammerat. I sine unge dage havde han som de fleste mennesker, søofficerer formentlig medregnet, en »*sturm und drang*« periode, hvor han med nickname »Jim« nød livet, men også ved omfattende læsning tilegnede sig kundskaber, der ikke læstes på kadetskolen, og opbyggede et fond af menneskekundskab, der prægede ham.

Man tør dertil føje, at han ved sit ægteskab i 1926 forandrede livsstil eller snarere livsførelse, thi hans ydre form forandrede sig vel næppe.

Lundsteens hustru Astrid Hofmann, med hvem han levede i et lykkeligt ægteskab i 50 år og som han overlevede i nogle måneder, stammede fra meget kirkeligt engagerede, ja vel nærmest indre missionske kredse, til dels »nordenfjordske«, hvor de »vrede bønder regerede« med tanker om skarpe økonomiske og politiske forholdsregler i datidens Danmark.

Lundsteen var meget afhængig af hustruens kristne livssyn og blev efterhånden, tør man vel forstå, troende kristen.

Men han gik stille med sine kirkelige interesser, ganske i overensstemmelse med sine grundegenskaber - han havde meninger og tog beslutninger, men han brovtede ikke. Og det blev tydeligt i hans år med højt betroede »udkommandoer«, at hans interesse for officiel optræ-

den, repræsentation og selskabelige pligter blev ham mindre tiltrækkende end i tidligere år.

Lundsteens pligtfølelse blev dominerende, idet han gennem årene følte sig »nærværende« i forhold til søværnet, hjem, kirke og fædreland, der var realiteter for ham.

Hans søn, sognepræst Hans Lundsteen ved Solbjerg kirke, hvorfra han blev bisat den 23/4 1977, udtalte i sin afskedstale til faderen, at denne vedkendte sig forpligtelserne til »at være på sit sted og i sin tid«, et ord hentet fra »Prædikerens bog«.

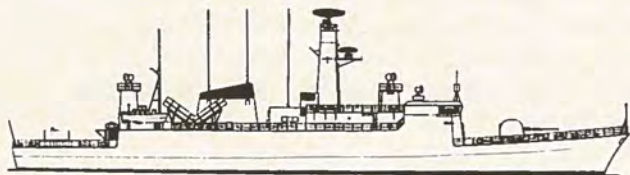
Når man nu som søofficer og jævnaldrende med kontreadmiral Kaj Lundsteen ser tilbage på hans liv og gerning, må man erkende at han udviste ydmyghed overfor livet her i verden, og at han levede op til teksten i søofficersskolens lørdagsmorgenbøn efter Salomons ord-sprog 16³².

»-Lær mig derfor, O Gud, allerede fra min Barndoms Dage at skye al Blødgighed, at kunne savne og undvære, glad og tilfreds at kunne tage mod Livet, som det bydes og gives mig, og med mandig Styrke at betvinge og bekæmpe sig selv, hvor dette gøres fornødent, da hersker jeg over mit Sind -«.

Poul Adam Mørch

FLÅDENS NYE KORVETTER

af kaptajnløjtnant H. Muusfeldt



Revideret skitse af NIELS JUEL-klassen.

INDLEDNING

Efter en lang periode, mere end ti år siden indfasningen af fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE i 1966/67 som erstatning for fregatterne af ESBERN SNARE-klassen (HUNT II-kl), opfyldes de med Forsvarsordningen af 1973 fastsatte styrkemål - 5 større enheder - med tidssvarende enheder, idet den efterhånden meget påkrævede erstatning af de i midten af 1950'erne leverede korvetter af TRITON-kl nu begynder at se dagens lys.

Den første af en serie på tre større enheder korvetten NIELS JUEL blev afleveret fra Aalborg Værft den 3. januar 1979 efter at være blevet navngivet af H.M. Dronningen den 26 september 1978.

Anskaffelsen af de tre korvetter af NIELS JUEL-klassen er et led i det genopbygningsprogram, som blev fastlagt for Flåden med forsvarsforliget af 1973 baseret på flådeplan 82, og som foruden korvetterne også omfattede ti torpedobåde af WILLEMOES-kl (indgået i Flådens tal i perioden 22 marts 1977 - 10 august 1978), to kabelminelæggere af LINDORMEN-kl (14 juni 1978), inspektionsskibet BESKYTTEREN (27 februar 1976) samt et antal kuttere.

Styrkemålene, som i nærværende indlæg primært vil berøre Flådens større enheder (fregatter og korvetter) har siden 2. verdenskrig været drøftet adskillige gange og justeret en enkelt. Drøftelser og justeringer der hovedsageligt har været begrundet i den teknologiske udvikling, men også som et forsøg på besparelser indenfor forsvaret.

I en lang periode frem til Forsvarsordningen af 1960, hvor det igen lykkedes at få Flådens sammensætning beskrevet med styrkemål, havde det været almindeligt at beskrive sammensætningen som et antal egentlige krigsskibe samt et antal skibe til særlige formål. Når man med tilfredshed så genindførelsen af styrkemål, skal det ses ud fra den betragtning, at det synes at være en fordel ved senere drøftelser for så vidt angår materielanskaffelser/erstatningsbyggeri.

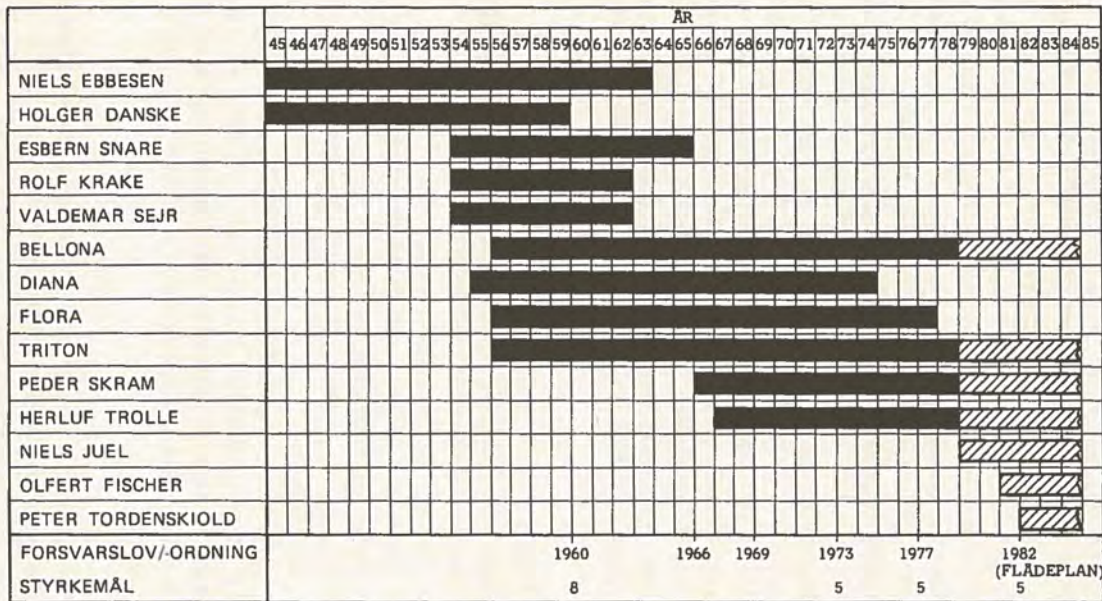
BAGGRUND

TIDEN FREM TIL 1960.

Ved den anden verdenskrigs afslutning forelå for forsvaret en række opgaver, som ikke kunne løses inden for de eksisterende lovmæssige rammer og til rådighed værende styrker (figur 1) forelå umiddelbart en meget omfattende opgave i forbindelse med minestrygning af

fig. 1.

OVERSICHT OVER STØRRE ENHEDER
FREGATTER/KORVETTER



de danske farvande, inspektionsopgaver samt varetagelse af danske interesser på Grønland og Færøerne. I erkendelse af det påtrængende behov for en ny lovgivning om forsvaret nedsattes i 1946 en kommission til undersøgelse af forsvarets fremtidige ordning. Kommissionens opgaver var at udarbejde en samlet plan med tilsluttende lovforslag for ordningen af Danmarks fremtidige forsvar. Kommissionen kom hurtigt til det resultat, at en genopbygning af værnene ikke skønnedes at kunne udskydes til det tidspunkt, da kommissionen havde afsluttet sit arbejde, og de militære ministerier (Krigs- og Marineministeriet) blev derfor anmodet om at lade udarbejde forslag til 3-års materielanskaffelsesplaner med udgangspunkt i lovene fra 1937 (Lov om søværnets ordning af 7 maj 1937), der som nedenfor anført, kun angav en materielinddeling.

Flaaden.

§ 5.

Materiellet inddeles i Materiel i Linien og Materiel i Reserven.

Flaadens Liniemateriel består af:

1. *Torpedo- og Undervandsbaade,*
2. *Skibe og Fartøjsmateriel til Minespærringer m.v.,*
3. *Depot- og Værkstedsskibe m.v.,*
4. *Inspektions- og Opmaalingskibe samt Skib til Kongens Brug.*
5. *Luftfartøjer.*

Endvidere Artilleriskibet »Niels Juel«, til det udgaar.

Til Reserven henhører Materiel, der som Følge af Alder eller anden Aarsag ikke opretholdes i fuldt tjenstdygtig Stand, men som forventes at kunne finde Anvendelse til særlig Tjeneste eller som Reserve.

§ 6.

Forandringer i Udviklingen af Søkrigsmateriellet kan medføre Ændringer i Flaadens Sammensætning.

I januar 1948 blev værnscheferne pålagt at udarbejde forslag til en ny forsvarsordning, idet det bl.a. blev fastsat at den årlige udgift til drift og nyanskaffelser ikke måtte overstige 242 mill. kr. som bevilget i forslag til finanslov for 1948-49.

I juni 1948 fremsendtes de udarbejdede forslag, som imidlertid var baseret på et total budget på 392 mill. kr., hvorfor værnscheferne atter blev pålagt at udarbejde reviderede forslag under hensyntagen til at de fastsatte udgifter, som nævnt ovenfor ikke måtte overstige 242 mill. kr. De reviderede forslag forelå i august 1948, ledsaget af en udtalelse om, at en sådan ordning ville være uden synderlig værdi og utilstrækkelig til løsning af de erfaringsmæssigt opstående neutralitetsopgaver.

Arbejdet i kommissionen stilledes i bero under forhandlinger om et skandinavisk samarbejde og om Danmarks tilslutning til NATO.

Forsvarskommissionen vedtog i 1949, at arbejdet med den fremtidige forsvarsordning skulle videreføres i et 5-mandsudvalg.

Den 27 maj 1950 blev lov om forsvarets ordning (forsvarets øverste ledelse og landets militære inddeling m.v.) vedtaget, samtidig med at det blev forudsat, at der yderligere skulle udarbejdes love vedr. værnernes forhold.

Efter at Forsvarskommissionen i løbet af vinteren 1950-51 havde modtaget en række orienterende oplysninger, var et flertal af den opfattelse, at forsvarets opbygning med hensyn til materiel, personel, militære anlæg m.v. burde finde sted i det hurtigst mulige tempo.

På dette grundlag forelagde kommissionen i maj 1951 et lovforslag om reorganisation af forsvaret, og Lov om forsvarets ordning blev vedtaget den 18. juni 1951. For

søværnet betød den nye lov, at søværnet i den første del af opbygningsperioden skulle omfatte en materielforøgelse med indtil ca. 10 enheder inden for typerne kystjagere, ubåde og motortorpedobåde.



Fregatten HOLGER DANSKE

De danske »styrkemål«, som med udgangspunkt i 1950-loven anvendtes under NATO's Lissabon møder i 1952, omfattede omtrent de samme styrker, der senere blev fastsat i NATO-dokumentet MC 70, og som for søværnets kom til at se således ud:

- 5 Minelægningsjagere,
- 9 Eskortefartøjer,
- 15 Patruljefartøjer,
- 5 Undervandsbåde,
- 8 Minelæggere,
- 19 Minestrygere og
- 21 Motortorpedobåde/motorkanonbåde.

Ifølge 1950-loven skulle loven tages op til revision senest i rigsdagsforsamlingen 1954-55, og i maj 1955 nedsattes et forsvarsudvalg med repræsentanter for 5 af folketingets partier. Udvalgets opgave var dels at overveje de nye våbens indflydelse (den teknologiske udvikling) på forsvarets organisation og dels at overveje en revision af forsvarsordningen af 1950. Frem til 1958 fremsendtes et antal skitseforslag baseret på forskellige budgetrammer, og i marts 1959 fremsatte Forsvarsministeren, efter at Venstre og Det konservative Folkeparti havde trukket deres repræsentanter ud af udvalget, regeringens forslag til Lov om forsvarets organisation.

Efter 3. behandling blev forslaget vedtaget den 24 marts 1960 og indeholdt i det væsentlige kun bestemmelser om forsvarets øverste ledelse og om værnenes hovedbestandele og minimale styrker, mens Forsvarsministeren blev bemyndiget til inden for rammerne af de årlige bevillingslove at fastsætte de nærmere bestemmelser om størrelse, sammensætning og organisation i de tre værn. Søværnet skulle ifølge loven bl.a. omfatte

- 8 Større enheder som et minimum,
- 18 Motortorpedobåde, motorkanon- eller motor-raketbåde,
- 6 Undervandsbåde,
- 8 Minelæggere,
- 12 Minestrygere og 9 Bevogtningsfartøjer samt et antal skibe til særlige formål (figur 1).

De anførte minimumsstyrker var ændret noget i forhold til det oprindelige lovforslag, idet der under udvalgsarbejdet var opnået enighed om en udvidelse af styrkerne, således at antallet af torpedobåde blev forøget med 6 og antallet af undervandsbåde med 1.



Fregatten HESBERN SNARE

TIDEN EFTER 1960.

Med udfasningen af den sidste fregat af HESBERN SNARE-klassen i 1965 var antallet af større enheder blevet reduceret til 4 korvetter af TRITON-klassen, som oven i købet ikke kunne leve op til den slagkraft og fart, som forudsættes af en såkaldt større enhed. Fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE var på dette tidspunkt under bygning, og man skulle frem til 1968, før den første af disse enheder kunne påbegynde sit mobiliseringstogt. Styrkemålet blev trods indfasningen af PEDER SKRAM-kl. ikke opfyldt.

Efter 1960-lovens ikrafttræden er der gennemført visse mindre justeringer i styrkemålene og de økonomiske rammer, bl.a. i forbindelse med »Det lille Forsvarsforlig af 1966«, der stillede kompensation for våbenhjælpens bortfald i udsigt.

Ved Forsvarsloven af 1969 blev styrkemålene fastholdt i forhold til Forsvarsloven af 1960, således at Flådens sammensætning skulle omfatte følgende skibstyper:

- 8 Fregatter,
- 18 Torpedobåde eller lignende,
- 6 Undervansbåde,

- 8 Minelæggere,
- 12 Minestrygere og
- 9 Bevogtningsfartøjer samt skibe og materiel til særlige formål (figur 1).

Forud for Forsvarsforliget af 1973, hvor materiellet som tidligere omtalt var præget af fremadskridende forfald, samtidig med at styrkemålene stadig ikke var opfyldt (figur 1), var der blandt politikerne mange drøftelser om spørgsmålet: »Store eller mindre enheder«, og i det oprindelige socialdemokratiske regeringsforslag til den forsvarsordning var de større enheder helt opgivet. Forsvarsforliget blev imidlertid vedtaget med et stort flertal og de større enheder fastholdt som element i Flåden.

Antallet af disse blev dog normeringsmæssigt reduceret fra 8 til 5 (figur 1), og disse 5 større enheder skulle udgøres af fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE og indtil videre af korvetterne BELLONA, FLORA og TRITON der senere som fastlagt ved forliget skulle erstattes af 3 nybygninger.

Styrkemålene fra 1973-ordningen blev atter fastholdt ved forligets videreførelse i 1977, således at Flåden indtil 1981, hvor et nyt forlig skal vedtages, fortsat skal bestå af bl.a. 5 større enheder (figur 1).

FLÅDEPLAN 82

Som nævnt tidligere var styrkemålene som vedtaget ved forsvarsordningen af 1973 baseret på Flådeplan 82, der med al tydelighed argumenterer for nødvendigheden af en sammensætning af både større og mindre enheder. Flådeplan 82 nævner, at de danske farvandes karakter gør det naturligt at søge Flåden sammensat af lette overfladeenheder samt undervandsbåde. Videre pointeres det, at vejr- og sigtbarhedsforhold, såvel som taktiske

og teknologiske faktorer, imidlertid gør det nødvendigt at støtte de mindre og mere specialiserede enheder med større og mere alsidigt udrustede skibe med god udholdenhed og sødygtighed samt dertil stor varslingsrækkevidde og -kapacitet.

Behovet for sådanne enheder er i Flådeplanen også begrundet med henvisning til Danmarks maritime position og struktur, som medfører, at landets sikkerhed og interesser kan trues direkte af fremmede aktiviteter til søs.

Vore flådestyrker skal være i stand til at forebygge eller modvirke sådanne søværts trusler, og Flådens struktur må under hensyn til vore ressourcer tilpasses alle vore farvande såvel i Østersøområdet som ved Færøerne og Grønland.

Flådeplan-82 forudsætter derfor en sammensætning af større og mindre enheder, som muliggør en fleksibel anvendelse af Flådens enheder til konstant overvågning, til sikring af dansk suverænitet samt til i krigstilfælde til koncentreret at kunne indsættes mod et søværts angreb på Danmark.

- 5 Fregatter/ korvetter
- 18 Torpedobåde,
- 6 Undervandsbåde,
- 4 Minelæggere,
- 3 Kabelminelæggere,
- 8 Minestrygere,
- 8 Flådehelikoptere,
- 8 Bevogtningsfartøjer samt skibe og andet materiel til særlige formål.

NIELS JUEL-KLASSEN



Korvetten NIELS JUEL fotograferet under den første prøvesejlads 27 november 1978. Luft- og overfladevarslingsantenner ej monteret.

GENERELT.

Korvetterne af NIELS JUEL-kl. er konstrueret af Søværnets Materielkommando i samarbejde med det britiske firma Yarrow Admiralty Research Division i Skotland. Ved den efterfølgende licitation blev bygningen af korvetterne overdraget til Aalborg Værft den 12 december 1975.

Bygningen af den første korvet blev påbegyndt omkring årsskiftet 1976/77, og den 26 januar 1977 resolverede H. M. Dronningen, at de nye skibe skulle bære navnene

NIELS JUEL, OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD hvorved korvetterne blev placeret i samme navnegruppe som fregatterne, opkaldt efter berømte flådeførere.

Korvetten NIELS JUEL blev søsat i foråret 1978 og navngivet af H. M. Dronningen den 26 september 1978. Den 3 januar 1979 blev NIELS JUEL overdraget søværnet, efter i slutningen af 1978 at have gennemført 3 afleveringsprøver, hvorefter den i Søværnets Materielkommando regi påbegyndte afslutningsarbejdet af forskellige tekniske installationer,

Grovplan for færdiggørelse af NIELS JUEL som offentliggjort i oktober 1977 ser således ud:

»Køllægning« af sektioner i tørdok	OKT 1977
Søsætning	FEB 1978
Visse SMK installationsarbejder, fra	JUL 1978
Kaj-prøver	SEP 1978
Værftsafleveringsprøver	OKT-NOV 1978
SMK våbeninstallation	DEC-JUN 1979
»Garantisejlads«	JUN-NOV 1979
SMK afsluttende våbeninstallation	NOV-JUN 1980

De øvrige enheder af klassen OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD - påregnes afleveret fra værft i henholdsvis januar kvartal 1980 og januar kvartal 1981 og forventes at indgå i Flådens tal ca. $1\frac{1}{2}$ år efter værftsafleveringen.

SKROGET.

Korvetterne er konstrueret til at drage fordel af de særlige farvandsgeografiske forhold omkring Danmark.

Dette gælder således for displacement, dybgang, mastehøjde, fartegenskaber m.v.. Skibene vil kunne holde søen under alle forekommende vejrforhold i operationsområdet og kan ved deres store udholdenhed, sødygtighed og varslingskapacitet supplere Flådens lettere og mere specialiserede enheder.

Den store sødygtighed er bl.a. opnået ved anvendelsen af stabilisatorer og den specielle skrogform, der er i overensstemmelse med gældende praksis ved bygning af fregatter og korvetter og fordrer dybe V-formede sektioner i forskibet og flade U-formede sektioner i agterskibet. Endvidere har forskibet knækspant for bedst muligt at undgå grønt vand på fordækket i svær sø.

HOVEDDATA.

Størrelse.

Konstruktionsdeplacement:	1320 tons
Længde overalt:	84,0 meter
Længde mellem PP:	80,0 meter
Bredde maks.:	10,3 meter
Dybgang ved Ø:	3,1 meter
Mastehøjde:	23,0 meter

Fart:

Maks. fart (gasturbine):	ca. 30 knob
Krydsfart (diesel):	ca. 20 knob

Armering:

- 2 x 4 HARPOON-sømålsmissiler.
- 8 stk. SEA SPARROW-luftmålsmissil launcher.
- 1 - 76 mm OTO MELARE (dual purpose kanon).
- 2 x Close-in-Defence Weapon System.
- ASW-torpedoer og dybdebomber.

Radars:

- 1 x 10 cm luft- og overfladevarslingsradar.
- 1 x 3 cm overfladevarslingsradar (hopfrekvens).
- 1 x 3 cm navigationsradar.

Fremdrivningsmaskineri:

- 1 x General Electric gasturbine a' 26000 HK.
- 1 x MTU dieselmotor a' 4800 HK.

Besætning:

Fredsbesætningen tæller 27 befalingsmænd (18 officerer og 9 sergenter) samt 63 menige.

VÅBENSYSYSTEMER.

De nye korvetter er de første større danske enheder, der fra begyndelsen er udstyret med missiler - såvel sø- som luftmålsmissiler - som hovedarmering. Dertil omfatter armeringen et stk. 76 mm kanon, og udover denne armering er korvetterne forberedt på installation af dybdebomber og målsøgende ASW-torpedoer.

Sømålsmissilsystemet udgøres af 2 launchere med hver 4 HARPOON-sømålsmissiler. De 2 launchere er placeret på vejrdækket omkring skorstenen og affyringen kan foretages fra operationsrummet mod sømål, hvis position kendes enten fra korvettens egne sensorer eller fra eksterne (andre skibe eller fly) sensorer. Efter affyring vil missilet selv søge frem til målet i et forud indstillet område. Dets bane er lav over overfladen (sea-skimmer) og dets rækkevidde kan overstige 50 sømil.

Luftmålsmissilsystemet udgøres af NATO SEA SPARROW-systemet og har en launcher med plads til 8 missiler placeret på agterdækket. SEA SPARROW er et såkaldt semi-aktivt missil, hvilket betyder, at målet i modsætning til HARPOON-systemet, skal belyses af en

af de 2 tilhørende directors, der er placeret henholdsvis foran for tårnmasten og agten for skorstenen.

Kanonarmeringen består af et stk. 76 mm automatisk dual-purpose OTO MELARE, den er placeret på fordækket. Kanonen kan rettes fra en ildledelsesradar agten for broen eller fra optiske måldpegningssigter placeret i brovingerne. Affyringen foretages i operationsrummet eller fra de optiske sigter, og betjeningen ved selve pjecen er reduceret til én mand. I klargjort stand kan kanonen ubemandet afgive 80 skud, hvorefter genladning hurtigt kan foretages.

Foran tårnmasten er der om styrbord og bagbord forberedt plads til 2 kortholds-luftmålsmissiler, (close-in-defence weapon system), og agten for disse vil der blive installeret 2 CHAFF-launchere.

Alle de nævnte våbensystemer kontrolleres normalt fra operationsrummet.

COMMAND AND CONTROL.

Korvetterne skal kunne operere i nært taktisk samarbejde med andre danske eller allierede flådeenheder og fly og skal kunne tjene som kommandoplattform, hvorfra Command and Control over en flådegruppe kan udføres. I operationsrummet samles og bearbejdes alle oplysninger om den taktiske situation, hvorefter de nødvendige måldata videregives til de forskellige våbensystemer for umiddelbar indsats.

Denne proces kræver hurtighed og NIELS JUEL-klassen er for at kunne løse denne side af sagen udstyret med et computerstyret taktisk databehandlingssystem (CEPLO-system), der som nævnt modtager og bearbejder indkomne informationer, for siden på store radar/dataskærme at præsentere de bearbejdede data idet dog

alle supplerende oplysninger, som f.eks. måldata (kurs og fart), pejling og afstand, eller signaltekster præsenteret på mindre dataskærme. På de store radar-/dataskærme vises ligeledes elektronisk producerede søkort over operationsområdet. *)

Udover at præsentere den taktiske situation er det muligt at foretage måludpegning til skibets våbensystemer fra CEPLO-systemet. Endelig kan signaler og målinformationer udveksles med andre CEPLO/DEPLO-enheder ved hjælp af data-link, hvorved man hurtigt kan overføre den taktiske situation og formidle målvalg og målfordeling styrkens enheder imellem.

SENSORER.

Korvetternes aktive sensorer omfatter bl.a. 3 radarsystemer, en 10 cm luft- og overfladevarslingsradar, en 3 cm hopfrekvens overfladevarslingsradar og en 3 cm navigationsradar med 2 antenner én på hver side af tårnmasten.

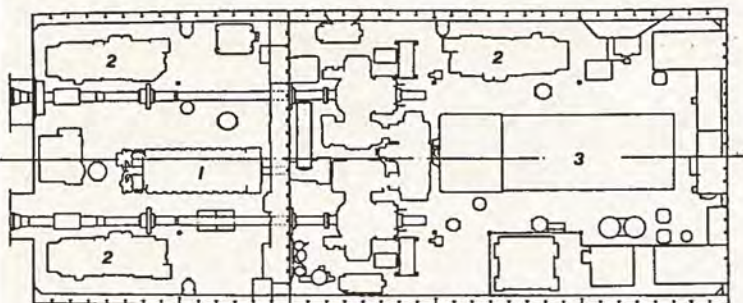
De passive sensorer omfatter Low Light Level TV og IR-søgemateriel, der hver især kan anvendes i forbindelse med ildledelsesradarer, og samt udstyr til elektronisk krigsførelse placeret øverst i tårnmasten.

MASKINERI.

Fremdrivningsmaskineret er opbygget efter CODAG-systemet (Combined Diesel And Gas), og består af en General Electric gasturbine til høj fart og en MTU (Motor-Union) dieselmotor til lavere farter.

Maskinkontrolrummet med tilhørende havaricentral er placeret over de egentlige maskinrum, af hvilke det

*) Se artiklen vedrørende de taktiske databehandlingsanlæg CEPLO og DEPLO i T.f.S. 1978 side 15.



Maskininstallation

1. Hoveddieselmotor - 2. Dieselgenerator - 3. Gasturbine

forreste med gasturbine, reduktionsgear og én hjælpemotor er det største. Det agterste maskinrum rummer dieselmotorer og to hjælpemotorer.

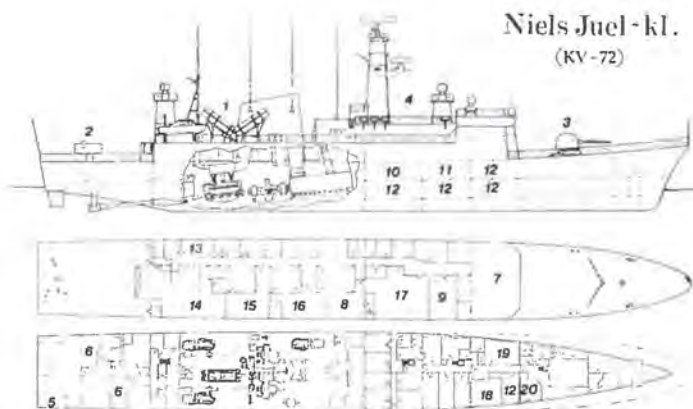
Strømforsyningen leveres af de nævnte tre hjælpemotorer og i tilfælde af strømsvigt træder en nødgenerator automatisk i drift og leverer spænding til eksempelvis lanterner og nødlys.

Olietanke findes for og agter med forbrugstanke i gasturbinerummet, og den totale kapacitet er ca. 30% mere end krævet af skibets udholdenhed. Særlige saltvandstanke vil normalt være tømte, men kan tænkes fyldt under visse konditioner for at bedre korvettens stabilitet.

Kontrol og overvågning af maskineriet, såvel hoved- som hjælpemaskineriet kan foretages fra såvel broen som maskinkontrolrummet.

APTERING.

Apteringen, der omfatter møbler af søværnets standard 1975, er forhandlet med berørte personelorganisationer. Toiletter og bad er indrettet i umiddelbar nærhed af beboelsesområder.



Korvet af NIELS JUEL-klassen: Simplificeret generalarrangement

Våben.

1. SSM, HARPOON.
2. SAM, SEA SPARROW.
3. 76mm, OTO MELARA.
4. Close in weapon system.
5. Dybdebomber.
6. ASW-torpedoer.

Kontrol.

7. Operationsrum.
8. Maskinkontrolrum.
9. Radiorum.

Aptering.

10. OF-beboelse.
11. SG-beboelse.
12. KS-beboelse.
13. Sygelukaf.
14. Cafeteria.
15. Kabys.
16. SG-messe.
17. OF-messe.
18. Opholdsbanjer.
19. Baderum.
20. Vaskeri.

Et ventilations- og airconditions-system betjener alle bemandede rum, der desuden har individuel el-varme. Særlige ventilationsenheder er installerede i de forskellige våben- og telerum.

For at yde ABC-beskyttelse er alle operative rum og beboelsesrum indesluttet i et gastæt citadel med adgang fra vejrdækket gennem to gastætte sluser med tilstødende afvaskningsstationer.

Kabyssen er placeret midtskibs mellem cafeteria og sergentmesse og med officersmessen foran herfor. En særlig opholdsbanje er indrettet for besætningen over dennes beboelse.

Korvetterne er endelig udrustet til at kunne udføre RAS (Replenishment at Sea) samtidig med, at de er i stand til at kunne levere brændstof til en helikopter i luften (In-Flight-Refueling).

TILBAGEBLIK

FLÅDEFØRERNE

General-Admiral-Lieutenant Niels Juel (1629-1697) blev som ung uddannet i den hollandske flåde og gjorde med hæder tjeneste under admiralerne Tromp den ældre og de Reuter i Den hollandsk-engelske Krig 1652-54. Niels Juel vendte i 1656 tilbage til Danmark og blev i 1657 udnævnt til Holmens Chef og gjorde tillige tjeneste som eskadrechef under Sundkrigene 1657-60. Efter disse fik han lejlighed til som Holmens Chef at vise sine evner ved Flådens reorganisation, hvor han sammen med den fra Holland indkaldte Cort Adeler ydede et fortræffeligt arbejde.

Ved Den skånske Krigs (1675-79) begyndelse var man ikke i tvivl om, at det eneste virkelige danske emne til en flådefører måtte være Niels Juel, men mangel på tillid til egne kræfter bevægede kongen til at tilkalde allieret hjælp, og regeringen anmodede den hollandske admiral Cornelis Tromp om assistance. Tromp nåede ikke at komme frem før det blev nødvendigt at tage kampen op mod svenskerne i Køge Bugt og igen viste Niels Juel med

al tydelighed, at han var fremragende både som strateg og som taktiker.

Niels Juel er Nordens største flådefører og hans navn er i særlig grad knyttet til erobringen af Gotland 1 maj 1676 samt søslagene ved Öland 1 juni 1676 ved Møen 1 juni 1677 og i Køge Bugt 1 juli 1677.

Viceadmiral Johan Olfert Fischer (1747-1829) var en indsigtfuld og dygtig officer samt en udmærket sømand. Han var i 1788 flagkaptajn i eskadre under kontreadmiral J. C. Krieger, der samvirkede med en russisk eskadre under krigen med Sverige. J. C. Krieger skriver om Olfert Fischer: *»Kan ikke noksom roses og anbefales for sine Indsigter og den utrættelige og ufortrødne Flid og Iver, med hvilken han stedse baade ved Dag og Nat har iagttaget alt denne Post vedkommende«.*

I 1799 chef for linieskibet OLDENBORG som han under konvojering af Ostindiefarere satte på land den 5 november 1799 i Taffelbay under en orkanagtig storm for at redde besætningen.

I 1801 var Olfert Fischer chef for Københavns Sødefension og kommanderede den danske forsvarslinie under Slaget på Rheden den 2 april 1801.

I 1807 førte han kommandoen over Trekroner og de derunder hørende kanonbådsdivisioner.

Viceadmiral Peter Tordenskiold (1690-1720) blev under navnet Peter Jansen Wessel uddannet på Søkadetakaademiet. Kort efter Danmarks genindtræden i Den store nordiske Krig (1709-1720) blev han som sekondløjtnant chef for snauen ORMEN (LINDORMEN) og viste sig hurtigt som en dygtig og dristig chef. Han udmærkede sig som sådan ved talrige lejligheder - også under følgen-

de udkommandoer som chef for fregatten LØVEN-DAHLS GALEJ, i en alder af 21, og for fregatten HVIDE ØRN - og avancerede hurtigt efter at have vundet såvel Gyldenløves som Frederik IV's gunst, ligesom han blev adlet under navnet Tordenskiold den 24 februar 1716.

Under krigens sidste år tjente han som chef for flådestyrken i Kattegat og Skagerrak, og han var særdeles aktiv bl.a. ved angreb på svenske forbindelseslinier og positioner. Fra denne periode er hans navn især knyttet til ødelæggelse af en svensk transportflåde i Dynekilen 8 juli 1716, angrebene på Göteborg (Elfsborg) 1717 og 1719 samt erobringen af Marstrand 1719.

NIELS JUEL-KLASSENS FORGÆNGERE

Navnet NIELS JUEL har i flåden tidligere været benyttet 3 gange.

- (1) Kanonchaluppen NIELS JUEL (1809-1814) (norsk).
- (2) Skruefregatten NIELS JUEL (1855-1879).
- (3) Artilleriskibet NIELS JUEL (1918-1943).

Navnet OLFERT FISCHER har kun været benyttet én gang tidligere: Panserskibet OLFERT FISCHER (1903-1936).

Navnet TORDENSKIOLD har tidligere været benyttet 6 enheder og institutioner.

- (1) Kanonchaluppen TORDENSKJOLD (1808-1814) (norsk).
- (2) Kanonchaluppen PEDER TORDENSKJOLD (1809-1814) (norsk).
- (3) Fregatten TORDENSKJOLD (1852-1872).

(4) Torpedoskibet (panserskibet) TORDENSKJOLD (1880-1908).

(5) Kystpanserskibet TORDENSKJOLD (1897-1940) (norsk).

(6) KNM TORDENSKJOLD (norsk specialskole).

SKRUEFREGATTEN NIELS JUEL (1855-1879).



Model af skruefregatten NIELS JUEL (1855-1879).

1856: På togt i Nordsøen og Østersøen.

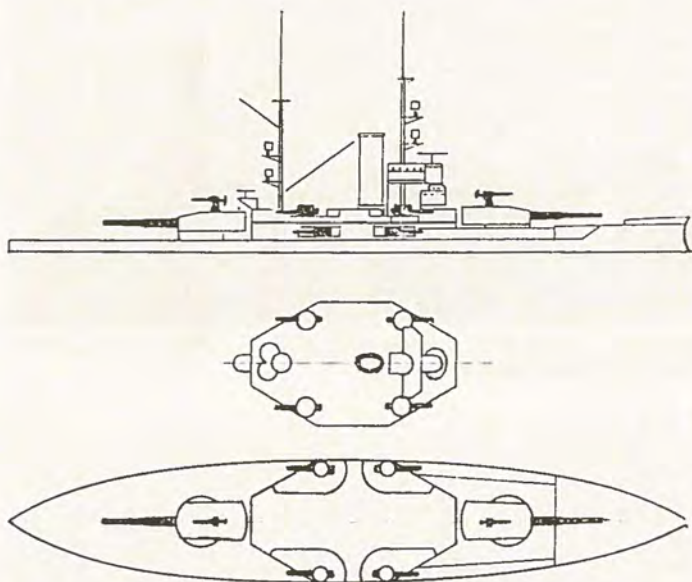
1857: På togt i Nordsøen og Atlanterhavet.

1861: Udrustet under krigsberedskab.

16 DEC 1863-19 OKT 1864: Under krigsudrustning med hovedstation i Nordsøen. Deltog med skruefregatten JYLLAND og skruekorvetten HEJMDAL, eskadrechef orlogskaptajn (kommandør) Eduard Suenson i kampen ved Helgoland 9 maj 1864 imod de østrigske

fregatter RADETSKY og SCHWARZENBERG samt de preussiske dampskibe ADLER, BASILISK og BLITZ.
 1865: På togt i Middelhavet.
 1879: Udgik af Flådens tal.
 1887-1910: Kaserneskip.

ARTILLERISKIBET NIELS IUEL (1918-1943).



Kystforsvarsskibet NIELS JUEL, dengang stavet med J, med 2 stk 30,5 cm K, 8 stk. 12 cm PK og 2 stk. 75 mm ABK efter tegninger approberet den 21. 3. 1917.

1923: Prøvetogt til Bergen, Færøerne, Leith og Göteborg.

1923-24: Sydamerikatoget med anløb af følgende havne: Dartmouth, Cadiz, Madeira, Kap Verderne, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo, Pernambuco og Azorerne.

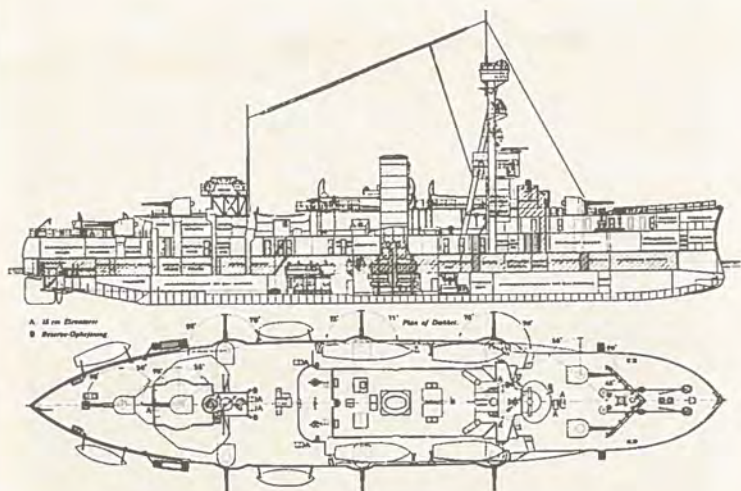
1924:1924: Kommandoskib i artilleriskoledelingen og i øvelseseskadren.



Orlogsskibet *NIELS IUEL* som kongeskib på vej til Færøerne og Island 1930. Bemærk rygesalonen agten for skorstenen.



Artilleriskibet *NIELS IUEL* efter ombygningen.



Sidetegning og dæksplan af orlogsskibet NIELS IUEL 1923.

1925: Kommandoskib i øvelseseskadren med togt i Østersøen og besøg i Helsingfors, Reval og Riga.

1926: Udrustet som kongeskib under kongebesøg til Færøerne og Island med krydseren GEISER og inspektionsskibet FYLLA.

1927: Kommandoskib i øvelseseskadren.

1928: Udrustet som kongeskib under kongebesøg til Finland med krydseren HEIMDAL. Efter kongebesøget kommandoskib i øvelseseskadren.

1929: Kadetskib. Togt til Middelhavet med besøg i Marseille, Barcelona (Verdensudstillingen), Neapel, Amalfi, Tripolis og Lissabon. Efter kadettogtet kommandoskib i øvelseseskadren.

1930: Udrustet som kongeskib under kongebesøg til Færøerne og Island med inspektionsskibet FYLLA.



Artilleriskibet NIELS IUEL under fægtningsskydning

1931: Kadetskib. Togt til Middelhavet og Det sorte Hav (første danske flådeenhed på Sortehavet) med besøg i Konstantinopel (Istanbul), Odessa, Piræus, Genua, Algier og Bordeaux.

1931-1935: Ombygning.

1936: Prøvetogt og i eskadre.

1937: Deltagelse i flådeparade ved Spithead i anledning af den engelske Kong Georg VI's kroning.

1939-40: I sikringsstyrke.

1941: Sejlende stamskib.

1943: Udrustet med værnepligtsbesætning. Den 29 august angrebet af tyske fly nord for Hundested. Blev derefter grundsat i Isefjorden og ødelagt af egen besætning for ikke at falde i tyske hænder i anvendelig tilstand.

Efter grundsætningen rapporterede NIELS IUEL's chef, kommandørkaptajn C. Westermann til chefen for Søværnskommandoen, »at det vel ikke var umuligt, at NIELS IUEL atter kunne bringes til at flyde, men at det i hvert fald ville kræve et stort arbejde - og at skibet næppe mere ville kunne anvendes som krigsskib«.

Et par måneder senere blev NIELS IUEL bjærget og slæbt til tysk havn for at blive repareret og omarmeret. De ti 15 cm kanoner blev senere anvendt i det danske kystforsvar, og de otte blev genfundet efter kapitulatioenen. De fire i Kettrup-batteriet, syd for Løkken og de fire andre i batteriet syd for Frederikshavn, det senere Bangsbo Fort. (Se T.f.S. 1978 side 432).

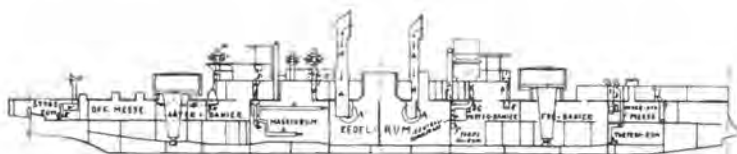
1944: Som erstatning for de udtagne pjecer armeredes skibet, der i september 1944 blev navngivet NORDLAND og indgik som kadetskoleskib i den tyske marine, med tre 10,5 cm, fire 37 mm kanoner samt et stort antal lettere maskinkanoner.

1945: den 3 maj 1945 blev NORDLAND under forlægning fra Kiel, angrebet af allierede fly, hvorefter skibet muligvis som følge af angrebet landsatte hovedparten af besætningen i Eckernförde, for igen senere på eftermiddagen atter at stå til søs for at blive sænket af egen besætning på Stoller Grund.

1952: Den 16 marts 1952 blev vraget solgt til et københavnsk bjærgningssselskab, men hvorvidt NORDLAND (NIELS IUEL) er blevet endeligt bjærget eller stadig ligger som et plyndret vrage på bunden af Eckernförde Bugt er ikke blevet opklaret.

NOTE: Ved stabelafløbningen og ved kommandohejsningen var skibets navn stavet NIELS JUEL. Kort efter kommandohejsningen blev bogstavet J dog ændret til I efter henstilling fra søheltens slægt.

PANSERSKIBET OLFERT FISCHER (1903-1936).



Sidetegning af panserskibet OLFERT FISCHER, 1903.

31 MAJ 1905: Første kommandohejsning, derefter prøvetogt med installationsskydning og fartprøver. I eskadre med HEJMDAL, SKJOLD, GEJSER samt et antal torpedobåde.

19 NOV - 2 DEC 1905: Dannede sammen med krydseren GEJSER eskorte for dampskibet (kongeskibet) DANNEBROG under Deres kgl. Højheder Prins Carl og gemalindes, som Norges kongepar Haakon VII og dronning Maud, rejse til Norge.

1906: I sommereskadre med besøg i Kiel.

1908: I sommereskadre.

1909: I sommereskadre.

1909/10: I vintereskadre.

1910: I sommereskadre med PEDER SKRAM, HERLUF TROLLE og HEJMDAL. Under togtet aflagdes besøg i Bergen og Odda.

1911: Udrustet som artilleri- og torpedoskoleskib. Deltog den 24 juni i flåderevyen ved Spithead i anledning af Kong Georg V's kroning.

1912: Eskorterede kongeskibet fra Travemünde hvor Kong Frederik VIII bære var afhentet.



Kystforsvarsskibet *OLFERT FISCHER* flagsmykket under flåderevyen den 21. juni 1911 ved Spithead i anledning af Kong George V's kroning. Man bemærker foran for skorstenen stellet til den om natten illuminerede engelske kongekrone.



Kystforsvarsskibet *OLFERT FISCHER* i 1913.



Målskibet OLFERT FISCHER, 1936.

1913: I sommereskadre med PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE. Inden etableringen af eskadren havde OLFERT FISCHER aflagt besøg i Terneuzen og Gent.

1914-18: Udrustet under sikringsstyrken.

5 MAJ 1920: Overførte Sønderjysk Kommando fra Assens til Sønderborg.

1922: Flagskib i sommereskadren. Under togtet gennemførtes forsøg både i PEDER SKRAM og OLFERT FISCHER med installation af søluftfartøjer af typen HM I, et pontonmonoplan almindelig kendt under betegnelsen Brandenburg. Forsøgene faldt ikke heldigt ud og blev ikke senere gentaget.

1923: Kortvarige togter som sejlene stamskib.

1926, 1928 og 1933: Udrustet som artilleriskoleskib og kommandoskib i øvelsesdelinger.

1936: Udrustet som bombemål for marinens flyvevæsen og hærens flyvetropper. Bombningerne fandt sted i Fakse Bugt i perioden 5-17 oktober 1936. Efter hjemkomsten udgik OLFERT FISCHER af Flådens tal.

KANONCHALUPPEN TORDENSKJOLD (1808-1814). (norsk)

KANONCHALUPPEN PEDER TORDENSKJOLD (1809-1814) (norsk)

FREGATTEN TORDENSKJOLD (1852-1872)



Fregatten TORDENSKJOLD markerer stedet for det første kables udlægelse fra Kina i 1871 uden for Yangtsekiangs munding.

I baggrunden ses den engelske kabeldamper CALEDONIA nærme sig med de andre kabelender, der skal splødes til. (Maleri af Vilh. Arnesen, 1919).

1854: Udrustet under krigsberedskab. Efter krigsfaren på togt til Vestindien med besøg i New York.

1861: Udrustet under krigsberedskab.

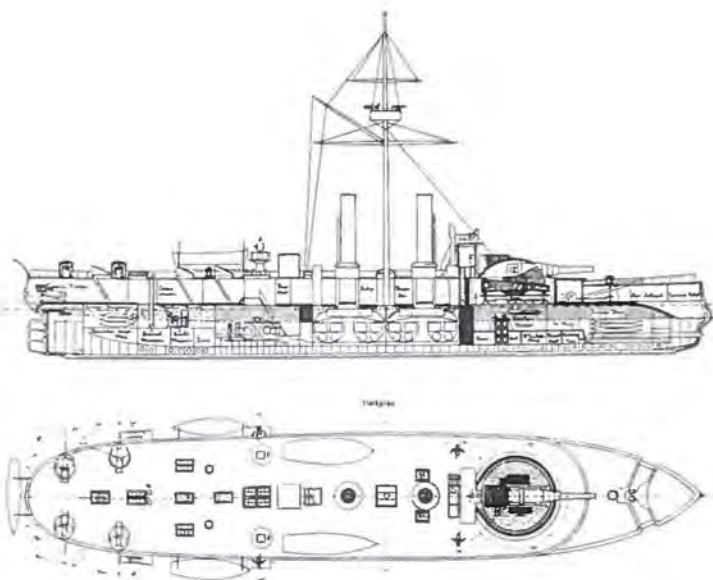
Ved resolution af 10 november 1861 ombygget og forsynet med maskineri.

1864: Udrustet under krigsberedskab.

26 MAR 1870 - 31 JAN 1872: På togt til Østasien for at deltage i udlægningen af telegrafkabler for Det store nordiske Telegrafskab og samtidig vise flaget i Kina og Japan. Passerede som det første danske skib Suezkanalen i juli 1870. Under togtet blev flaget bl.a. vist i Vladivostok Yokohama, Nagasaki, Foochow, Amoy, Hongkong og Singapore.

17 FEB 1872: Udgik af Flådens tal.

TORPEDOSKIBET (PANSERSKIBET) TORDENSKJOLD (1880-1908)



Sidetegning af panserskibet TORDENSKJOLD



Torpedoskibet (panserskibet) TORDENSKJOLD, fotograferet i 1901

1884: På togt i eskadre med HELGOLAND og ABSALON.

1885: Ved Kgl. resolution af 18 december indordnet i klassen panserskibe.

1887: I eskadre med IVER HVITFELDT, ESBERN SNARE, GULDBORGSUND samt et antal torpedobåde.

1891: I eskadre med HELGOLAND, HEKLA, GULDBORGSUND, HJÆLPEREN samt et antal torpedobåde.

1894: I eskadre med HELGOLAND, HEKLA, HJÆLPEREN samt et antal torpedobåde.

1897: I eskadre med samme sammensætning som 1894. Eskadren var i september i Stockholm i anledning af Hans Majestæt Kong Oscars 25 års regeringsjubilæum.

1899: I eskadre med IVER HVIDTFELDT, GEJSER, HJÆLPEREN samt et antal torpedobåde.

1901: I eskadre med SKJOLD, GRØNDSUND, MØEN, STORE BELT, LILLE BELT, ØRESUND samt et antal torpedobåde.



Panserskibet TORDENSKJOLD, 1901

TORDENSKJOLD blev først betegnet som et torpedoskib, fordi det havde et indbygget undervandstoorpedoudskydningsapparat i stævnen samt tre dengang meget moderne torpedokanoner på agterdækket, endvidere fordi det kunne medføre to små i England indkøbte torpedobåde. TORDENSKJOLD var armeret med en 14" kanon i barbattetårn og er den sværeste bagladekanon i Norden indtil dato. Blev som nævnt ovenfor indordnet i klassen panserskibe ved kgl. resolution af 18 december 1885. Skibets konstruktion medførte, at det kun var tjenligt til sejlads i hjemlige farvande, bortset fra besøget til Stockholm i 1897.

Desuden har navnet TORDENSKJOLD været anvendt i den norske marine, idet et kystpanserskib (1897-1940) bar dette navn. Siden er den norske marines specialskolekompleks i Håkonsværn opkaldt efter Peter Tordenskiold og bærer navnet KNM TORDENSKJOLD.

HERALDISKE VÅBENSKJOLDE.

I 1955 indledtes et samarbejde mellem Heraldisk Selskab, Statens heraldiske Konsulent og Søværnskommandoen med henblik på fremstilling af heraldiske våbner til søværnets enheder. Formålet var at genoplive en gammel tradition ved at tildele skibene et samlingsmærke for besætningerne og derved skabe samhørighed mellem Flådens historie og nutid samt anspore til indsats i fremtiden.

Siden 1958, hvor Søværnets heraldiske Arbejdsgruppe blev nedsat under Chefen for Søværnet, er der fremstillet ca. 110 våbenskjolde alle efter samme retningslinier. De skal udføres efter gældende heraldiske regler på grundlag af det pågældende skibs navn og historiske begivenheder der er knyttet til dette.

De af Søværnets heraldiske Arbejdsgruppe udarbejdede forslag fremsendes af Chefen for Søværnet til Forsvarsministeriet med henblik på kongelig approbation.

Også de nye korvetter er blevet tildelt våbenskjolde. De to af korvetternes våben er allerede blevet godkendt af H.M. Dronningen, således er NIELS JUEL's våben godkendt den 14. september 1977 og OLFERT FISCHER's våben den 19. april 1978. PETER TORDENSKIOLD's våben forventes fremsendt foråret 1979 for godkendelse.

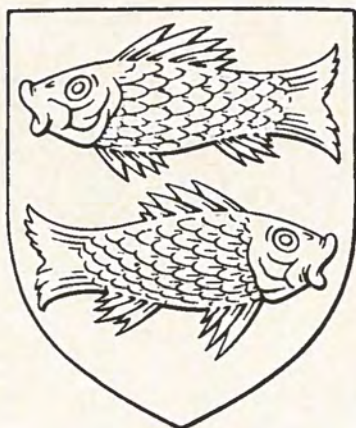
Våbenskjoldene med blasonering og motivering er gengivet på de næste sider.

NIELS JUEL**BLASONERING:**

I blått felt en 6-oddet guld stjerne over 3 sølv bølger. Skjoldet hviler på et anker hvorover en kongekrone.

MOTIVERING:

Korvetten er opkaldt efter generaladmiraløjnant Nils Juel, Danmarks berømteste flådefører. Hans slægtsvåben er anvendt uændret.

OLFERT FISCHER**BLASONERING:**

Feltet indeholder to modsat vendte fantasifisk af sølv på blå bund. Skjoldet hviler på et anker hvorover en kongekrone.

MOTIVERING:

Skibet er opkaldt efter kommandør Olfert Fischer, Chef for Københavns Sødefension under slaget på Reden den 2' april 1801.

Skibsvåbenet gengiver skjoldet i viceadmiralens storkorsvåben tildelt ham den 25' maj 1826.

PETER TORDENSKIOLD



BLASONERING:

Skjoldet er 4-delt.

1. felt: I blått en guld tordenkile.

2. felt: I rødt en sølv (hvid) ørn.

3. felt: I rødt to krydslagte kanoner ledsaget på siden og forneden af ialt tre kanonkugler, alt af guld.

4. felt: I guld en oprejst blå løve med tænder og klør af guld og rød tunge, holdende en dragen sabel af sølv.

Skjoldet hviler på et anker hvorover en kongekrone.

MOTIVERING:

Skibet er opkaldt efter den i Norge fødte Peter Wessel, adlet Peter Tordenskiold, som er berømt for usædvanligt initiativ og udnyttelse af overraskelsesmomentet ved søslag under Den store Nordiske Krig, såsom Dynekilen 1716 og Marstrand og Elfsborg 1719.

Peter Tordenskiold blev udnævnt til viceadmiral 17 august 1719 i en alder af 28 år. Våbenskjoldet fra Peter Tordenskiolds adelspatent af 24 februar 1716 (skuddagen i et skudår) er blevet benyttet uændret.

AFSLUTNING

I det foregående har jeg beskrevet en lang række kendsgerninger, herunder udviklingen siden 2. verdenskrig for så vidt angår bygningen af større enheder. Tidligere enheder med samme navn i Flådens tal er omtalt og jeg har givet en kort beskrivelse af de flådeførere korvetterne er opkaldt efter.

Som afslutning til dette indlæg, der hovedsageligt har til opgave at indgå som historisk dokumentation omkring et af 1970'ernes flådebygningsprogrammer vil jeg forsøge at drage sammenligning med andre nationers ideer og opnåede resultater over samme emne samt endelig foretage en materielsammenligning med andre danske enheder.

Korvetterne har som beskrevet meget at leve op til. Forgængerne har alle på sin vis udmærket sig på den ene eller anden måde og vil derfor fortsat stå som noget særegent i vor Flådes historie. Her skal kort gentages nogle enkeltheder. **TORDENSKJOLD** (1880-1908) var armeret med den største kanon nogensinde i Norden, **NIELS JUEL** (1855-1879) var Eduard Suensons flagskib i Slaget ved Helgoland og **OLFERT FISCHER** (1903-36) indgik sammen med sine søsterskibe **PEDER SKRAM** og **HERLUF TROLLE** i Sikringsstyrken under 1. verdenskrig. Om flådeførerne skal ligeledes gentages enkelte søslag. Slaget i Køge Bugt, Dynekilen, Elfsborg og Marstrand og endelig Slaget på Rheden. **NIELS JUEL**-kl. adskiller sig imidlertid væsentligt fra tidligere enheder med hensyn til størrelse, armering m.v., hvorfor en umiddelbar sammenligning med disse ikke vil være mulig. Betragter man derimod tilsvarende skibstyper hos andre søværn, figur 2, (hvor jeg har medtaget nogle karakteristika fra disse nationers fregat-

	Danmark NIELS JUEL-kl.	Belgien E71 (WIELINGEN)	Holland Type 75 (KORTENAER)	Nigeria Mk 9 Korvet	Norge OSLO-kl.	Storbritannien Type 42 (SHEFFIELD)	Storbritannien Type 21 (AMAZON)
Byggeår	1977-	1976-	1976-	1977-	1963-65	1968-	1969-
Deplacement	1320	1880	3500	850	1500	3150	2000
Længde	84	107	128	69	94	120	110
Fremdrivning							
- Turbine	ja	ja	ja	nej	ja	ja	ja
- Diesel	ja	ja	nej	ja	nej	nej	nej
Fart	30	28	30	27	25	30	34
Armering							
- Kanon	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
- SSH	ja	ja	ja	nej	ja	(ja)	ja
- SAM	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
- Sonar	ja	ja	ja	ja	ja	ja	?
- ASW	ja	ja	ja	ja	ja	ja	?
Command & Control	ja	ja	ja	(ja)	(ja)	ja	ja
Besætning	90	160	185	88	151	300	170

Figur 2.

ter) vil man af figuren se, at korvetterne på mange punkter også vil kunne opfylde disse nationers krav og ønsker til en »større« enhed. Det skal dog bemærkes, at de enkelte nationers pålagte opgaver samt operationsområder ofte er forskellige fra vore, hvilket kan forklare det større deplacement.

I U.S. Naval Institute Proceedings, december 1978 er der over emnet: »The Light Destroyer in the U.S. Navy« opstillet en række karakteristika over »større« enheder. Artiklens forfatter mener, der bør tages hensyn til disse ved et kommende amerikansk skibbygningsprogram. Ønskerne er i øvrigt dækkende for et hvilket som helst krigsskib, der skal kunne operere i 1980'ernes amerikanske flåde. Her skal nævnes:

- Et kombineret fremdrivningsanlæg med dobbelt skruearrangement.
- Fart 30 knob +
- Stor udholdenhed (minimum 8.000 sømil).
- To 5" kanoner.
- Et sømålsmissil system.
- Et Point Defence-/Area missil system.
- Et Close-in-Weapon system.
- Et integreret Command and Control system, herunder et computerstyret taktisk data-behandlingsystem.
- Et digital ildledelsessystem.
- EW-udstyr og
- En minimal bemanning.

Artiklens forfatter fremhæver i forbindelse med denne opstilling, at det ikke vil være muligt at opfylde alle ønsker, såfremt projektet mødes af en række forudsætninger som for eksempel begrænsede økonomiske midler eller det forhold, at enhedens displacement er fastlagt inden projekteringen.

Også overfor denne opstilling synes NIELS JUEL-kl. at kunne opfylde de fleste af ønskerne trods klassens forholdsvis beskedne displacement, og alt tyder på, at de nye korvetter vil kunne leve op til de forventninger, der er stillet klassen.

Dertil kommer, at det materiel, der er installeret i korvetterne, hver for sig er blevet afprøvet i andre af Flådens enheder gennem de seneste år. Således har fregatten HERLUF TROLLE med held gennemført CEPLO-/(DEPLO) forsøg med torpedobåde af WILLEMOES-kl. samt udført Blast Test Vehicle (BTV)-skydninger med både SEA SPARROW og HARPOON. *) Torpedobådene af WILLEMOES-kl. har udover de nævnte DEPLO-forsøg gennemført adskillige skydninger med OTO MELARE kanonen.

Indfasningen og afprøvningen af det nye materiel, som mange af Flådens skibe er blevet udrustet med i 1970'erne, er blevet gennemført i fregatter og torpedobåde med succes, hvorfor man også dette taget i betragtning kun kan formode, at NIELS JUEL-kl. vil leve op til forventningerne.

Sluttelig skal det nævnes, at de mod slutningen af 1978 gennemførte afleveringsprøver med NIELS JUEL også alle er faldet tilfredsstillende ud.

Idag kan alle derfor kun se frem til den dag, hvor alle 3 korvetter er indgået i Flådens tal, har overstået deres indledende systemkontrol og sammen med de øvrige af Flådens enheder vil virke til gavn for Søværnet.

*) T.J.S. 1977 pag. 522.

Kilder

Oplysninger vedrørende Den danske Flaades Skibe i sidste Aarhundrede, Etatsraad H. Degenkolv.

Vore Panserskibe, Kommandørkaptajn R. Steen Steensen.

SØVÆRNSORIENTERING nr. 21/78 af 21 juni 1978.

Søetatens Officerer 1660-1932, T.A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard.

Haandbog i Nordens Søkrigshistorie, Cai Baron Schafalitsky de Muckadell.

Beretning fra Forsvarskommissionen af 1969, København 1972.

SMK Kontakt nr. 12 - maj 1976, nr. 16 - oktober 1977 og nr. 19 - december 1978.

Kronik i Berlingske Tidende, Flådens nye Korvetter den 26 september 1978 af viceadmiral S. Thostrup.

Die letzten Seekadetten der Kriegsmarine auf der NORDLAND und ihre letzte Fahrt, Werner Fuchs, Jahrbuch der Marine, december 1978.

Vore orlogsskibe fra halvfemserne til nu, Kay Larsen, Kjøbenhavn 1932.

Jane's Fighting Ships.

BOGANMELDELSE.

Anders Bjørnvad: Faldne allierede flyvere 1939-45.
Udgivet af Frihedskampens Veteraner.

Odense universitetsforlag 1978.

På 35-årsdagen for den 29. august 1943 udsendtes denne bog af forfatteren til »*De fandt en vej*«, skildringen af hjælpen til de allierede flyvere, der via Danmark undgik tysk fangenskab.

Bogen er blevet til på foranledning af organisationen »Frihedskampens Veteraner« og indledes med et forord af Hendes Majestæt Dronning Ingrid.

Der må nødvendigvis i et arbejde af denne art findes en ret så lang opremsning af temmelig ensformig karakter, men både her og i den indledende mere generelle del får den maritime læser med historiske interesser kendskab til omfanget af dels overflyvningerne over Danmark i almindelighed, dels mineudlægningerne og nedkastningerne til modstandsbevægelsen i særdeleshed.

Selvfølgelig skyldtes det overvejende antal nedskydninger og havarier den første slags overflyvninger, men også disse var jo af afgørende betydning for Danmarks skæbne, og det erkendtes da også allerede under krigen af mange, at de faldne flyvere også faldt for Danmark. Det må derfor i høj grad anerkendes, at der nu gennem denne bog er ristet dem en minderune.

Dette kommer meget klart til udtryk i det nævnte forord. For så vidt angår besættelsestidens historie er bogen en udmærket dokumentation af såvel befolkningens (og visse myndigheders) skiftende indstilling efterhånden som tiden gik, som af besættelsesmagtens samtidig forandrede holdning.

I begyndelsen af besættelsen begravedes faldne allierede flyvere af tyskerne med militær honnør, senere kuledes de tilfældigt ned, og en regulær begravelse af dem betragtedes og udførtes som en illegal handling.

Som søofficer bemærker man med interesse blandt de dokumenter, der er aftrykt sidst i bogen, at viceadmiral Vedel, gennem mange ældre søofficerers engelsklærer, translatør Prom, har været indblandet periferisk i hjælp til en engelsk flyver på vej til Sverige. En handlemåde, der var noget forskellig fra viceadmiralens officielle holdning overfor chefen for ministrygeren SØRIDDEREN, der både sikrede at danske frihedskæmpere i marts 1943 kom til Sverige og bevarede ministrygeren og dens besætning for den danske marine, hvor alternativet let kunne være blevet, at SØRIDDEREN var blevet sænket af tyske fly et sted i Nordøen.

Iøvrigt er denne viceadmiralens assistance først kommet til forfatterens kundskab efter at »*De fandt en vej*« var udkommet.

Blandt de aftrykte dokumenter hæfter man sig også ved en beretning om, hvorledes politi i Jylland i august 1944 ved en fingeret fangetransport med tog bragte to flyvere fra Farsø i Himmerland til København. En grel modsætning til de klapjagter politiet foranstaltede på tilsvarende allieret personel i begyndelsen af besættelsestiden.

At der helt fra besættelsens første dage var dele af befolkningen, der indså, at de allierede også kæmpede for Danmarks sag, skal kun nævnes for en ordens skyld,

men det fremgår klart af denne gennemarbejdede og grundige bog, i hvor høj grad denne opfattelse efterhånden bredte sig.

Med den er der sat de på dansk område faldne allierede flyvere et smukt minde og samtidig skabt et særdeles værdifuldt kildekrift ikke blot vedrørende allieret personels grave i Danmark.

Det er helt i overensstemmelse med den ånd, der ligger bag udgivelsen, at denne fandt sted på den dato, der må betragtes som skelsættende i tidsrummet 9/4 1940-5/5 1945, nemlig den 29/8 1943.

H.-H. W.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i november/december 1978.

ADMINISTRATION, RETSVÆSEN OG UNDERVISNINGSVÆSEN M.V.

Bender, Klaus: Nordsøolien og havmiljøet. En orientering om de forureningsmæssige problemer omkring olie og gasindvindingen i Nordsøen. Kbh. 1976. 34 s. ill. kort. bibl.

Den britiske Hungerblokade og Tysklands U-Baadskrig under Verdenskrigen og Nu. u.sted. u.å. [1940]. 24 s. (Tysk Propagandaskrift).

Bulletin de bibliographie. Sélection 1974-1976. Première année - Numéro 1 1978. Lausanne 1978. 114 s. index.

Gyldendals Tibinds Leksikon. 10. bd. Kbh. 1977/78. ill. kort. index.

Informacao sobre a Escola Naval og Escola Naval - Organization and Courses 1978. Portugal 1978. 50 s. + 20+20 s. ill.

Olieforurening i det marine miljø. En rapport fra Miljøstyrelsens fagkyndige udvalg. Kbh. 1978. 88 s. kort. bibl.

HISTORIE.

Beisheim, Peter: En undersøgelse af de politiske, økonomiske og sømilitære hovedfaktorer bag anvendelsen af kapitalskibet fra ca. 1905 til ca. 1950 med særlig henblik på britiske forhold. (Historisk speciale til Kbh.'s Universitet). Kbh. 1978. 122 s. ill. bibl. maskinskr.

Dannevig, Hartvig W.: Slaveskipet Fredensborg. Oslo 1978. 148 s. ill. kort. bibl.

Henningsen, Henning: Sømanden og tobakken. Særtryk af HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG 1978. Helsingør 1978. 50 s. ill.

Lauring, Palle: Dansk Vestindien, historien og øerne. Kbh. 1978. 306 s. ill. kort bibl.

Liebe, P.I. og E. Borgstrøm: Navne- og sagsregister til Generalstaben: Den dansk-tydske Krig i Aarene 1848-50. Kbh. 1978. 176 s.

List of Logbooks of U.S. Navy Ships, Stations, and Miscellaneous Units, 1801-1947. Washington 1978. 562 s.

Nielsen, L. C.: Drengene til Orlogs. Billeder fra en frivillig Lærlings Togt. Kbh. 1916. (1899). 188 s. ill.

Ohrelius, Bengt og Lars Åke Kvarning: Wasa, kungens skepp. Stockholm 1978. 184 s. ill. kort. bibl.

Petersen, Charles William: England and Danish Naval Strategy in the Seventeenth Century. Maine, USA 1975. 357 s. kort. bibl.

Sygestatistik for Marinen 1895-1903 og 1913-1922. Kbh. 1896-1923. (11 bd.).

Taylor, Gordon: The Sea Chaplains. A History of the Chaplains of the Royal Navy. Oxford 1978. 604 s. ill. index.

Wolff, Torben: Danske ekspeditioner på verdenshavene - Danish Expeditions on the Seven Seas. Dansk Havforskning gennem 200 år - 200 Years of Danish Marine Exploration. Kbh. 1967. 336 s. ill. index. bibl. 4^o.

2. VERDENSKRIG.

Calvocoressi, Peter og Guy Wint: Total War. Causes and Courses of the Second World War. London 1972. 960 s. ill. index. bibl.

Friberg, Göte: Stormcentrum Öresund. Krigsåren 1940-45. Borås 1977. 256 s. ill.

Den kæmpende Handelsflaade. Eng./Am. Informationstjeneste. u.å. [1944]. 36 s. ill.

Meister, Jürg: Soviet Warships of the Second World War. London 1977. 348 s. ill.

Petersen, Ib Damgaard: Mod-eliten. Træk af den danske modstandsbevægelses opståen og udvikling 1940-45. Kbh. 1978. 184 s. bibl.

Sulzberger, F.: Deutsch-Norwegischer Soldaten-Sprachführer. Leipzig u.å. [1940/44]. 36 s.

PERSONALHISTORIE.

Festskrift til Johan Hvidtfeldt. På halvfjerdsårsdagen 12. december 1978. Åbenrå 1978. 520 s. ill. bibl.

P. P. (V. Th. K. Rumohr): Peter Tordenskjold, et historisk Maleri fra begyndelsen af det 18de Aarhundrede, Del 1/2 og 3/4, 2 bd. Kbh. 1876. 412 + 388 s.

Smidt, Christen Nielsen: Dagbog (Levnedsskildring 1777-1838). Fotokopi af afskrift fra 1914. Nørhald Egnsarkiv 1976. 36 s.

POLITIK.

Beukel, Erik: SALT-forhandlingerne. Supermagternes kernevåbendoktriner. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER, Serie 13 nr. 4/1978. Kbh. 1978. 34 s. bibl.

De engelske Hvidbøger. I: Endelig Rapport fra Sir Nevile Henderson om de Omstændigheder, der førte til Afslutningen af hans Mission i Berlin. II: Dokumenter vedrørende tyske Statsborgeres Behandling i Tyskland 1938-1939. Kbh. 1939. 32+40 s.

Hvad vi kæmper for. Uddrag af Dokumenter og Taler om De Forenede Nationers Krigsmaal. USA's Informationsbureau u.å. [1944]. 32 s.

Lewin, Ronald: Ultra goes to War. The Secret Story. London 1978. 398 s. ill. index. bibl.

Murphy, Paul J. (ed.): Naval Power in Soviet Policy. Washington 1978. 342 s. kort. ill.

Ponsonby, Arthur: Falsehood in War-Time. Containing an Assortment of Lies circulated throughout the Nations during the Great War. London 1928. 192 s.

Warszawapagtens aggressionsmuligheder mod dansk område. Kbh. 1978. 23 s. kort. ill.

Weinland, Roberg G.: Superpower Naval Diplomacy in the October 1973 Arab-Israeli War. (Professional Paper No 221, June 1978). Arlington, Va. 1978. 73+4 s. maskinskr. 4^o.

STRATEGI OG TAKTIK.

Paulsen, K.H.: Foredrag i Torpedobådstaktik ved officerskursus 1950. Kbh. 1950. 83 s. maskinskr.

Om Træffesandsynlighed, Salveskydning og Vejledning i Torpedoskydning 1948. Kbh. 1948. 68 s. maskinskr.

SKIBBYGNING.

Chapman, Fredric: Tal, om De Förändringar, som Orlogs-Skepp undergått, sedan Canoner började på dem nyttjas. (Samt »Svar, Gifvit På Kongl. Vetensk. Aca-
demiens Vegnar af Dess Secreterare«). Stockholm 1770. 28 s.

Jane's Surface Skimmers. Hovercraft and Hydrofoils 1978. 11. ed. London 1978. 408 s. ill. index. 4^o.

Sannes, Tor Borch: Colin Archer skipene. Oslo 1978. 192 s. ill. kort. bibl.

BJÆRGNINGSVÆSEN OG NAVIGATION.

Laursen, Andreas: Stranding og forlis - Redning og bjærgning. Kbh. 1976. 62 s. ill. bibl.

Ursin, G.F.: Populært Foredrag over Astronomien. Kjøbenhavn 1838. 200 s. + 4 kobbertavler. ill.

VÅBENTEKNISKE O.A. HÅNDBØGER.

Electronic Warfare. INTERNATIONAL DEFENCE REVIEW, Special Series - 8. Geneve 1978. 112 s. ill.

Nielsen, Kay S.: Danske blankvåben. Kbh. 1978. 228 s. ill. bibl.

GRØNLAND.

Aktstykker vedrørende Grønland og de med den norske Regering indtil 1. September 1923 førte Forhandlinger. Kbh. 1923. 58 s.

Bjerre, Jørgen: De gjorde Danmark større. 1: Omkom 79-fjorden og 2: Farvel Brøndlund-Kammeratsoak! Ud-drag af Familie-Journalen nr. 46 og 47. Kbh. 1978. 12 s. ill.

Bjergmose, Rasmus: Grønland - solidaritet eller kaos. Kbh. 1978. 96 s. bibl.

Godthåb - Nuk 1728-1978 i tekst og billeder. Nuk 1978. 178 s. ill.

DIVERSE.

Juel, Axel: Himmel og Hav. Marinedigte. Kbh. 1916. 94. s.

TIDSSKRIFTER.

ZISE. Toldhistorisk Tidsskrift. 1. årg. nr. 1 1978 ff. Kbh. 1978. 40 s. ill.

Kommentarer til nyanskaffelser

AKTUELLT 1978 MARINMUSEUM, udg. af »Föreningen Marinmusei Vänner«, Karlskrona 1978.

I publikationen findes artikler om det gamle værft på Vämre (Karlskrona) fra slutningen af 1600-tallet, og om den svenske flåde i en 100-årig marinekalender (orlogskaptajn J. F. von Kronenfel's »Das schwimmende Flotten-Material der Seemächte«, Wien 1881).

Sonja Herlin fortæller om den svenske marineingeniør Tore Herlin, skibbygger og bådkonstruktør, og Mats Widenborg bidrager med en artikel, som især henvender sig til sejlsports-interesserede: America's Cup.

AKTUELLT OCH HISTORISKT - Meddelanden från Militärhistoriska avdelningen vid Kungl. Militärhögskolan.

Dette tidsskrift er siden 1953 udkommet med 24 årgange. Fra og med 1978 udgives *AKTUELLT OCH HISTORISKT* som et bihefte til »Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Handlinger och Tidskrift«. Heftet udgives under ledelse af chefen for Militärhistoriska avdelningen.

I sidst modtagne nummer (1978) findes en læseværdig artikel: »Murmanskkonvojerne 1941-1945« af cand. phil. Steen Noer Madsen. Artiklen er en omarbejdelse af et eksamensarbejde ved Århus Universitet 1976.

Rasmus Bjørgmose: Grønland - solidaritet eller kaos. Thanning og Appel, Kbh. 1978.

Vil et grønlandsk hjemmestyre være i strid med Danmarks tilsagn i 1954 overfor FN om at gennemføre fuldstændig ligestilling i landets styre? Det mener forfatteren, som også peger på, at den foreslåede hjemmestyreordning - som meget ligner den færøske - ikke har hjemmel i 1953-grundloven, hvis § 20 alene omhandler overdragelse af rigsmyndighedernes beføjelser til mellemfolkelige myndigheder.

Forfatteren er tidligere skoleleder i Grønland, hvor han har levet i seks år.

Festskrift til Johan Hvidtfeldt. På halvfjerdsårsdagen 12. december 1978. Udgivet af Arkivvæsenet, Dansk historisk Fællesforening, Historisk Samfund for Sønderjylland og Landbohøistorselskab 1978. Ekspedition: DHF, Landsarkivet i Åbenrå.

I anledning af rigsarkivarens 70-års fødselsdag, har ovennævnte institutioner udsendt festskriftet, som udover at bringe en oversigt over Johan Hvidtfeldts forfatterskab 1930-1978, indeholder 30 afhandlinger fra de forskningsområder, der har hans særlige interesse, bl.a. Sønderjydsk historie, lokalhistorie og Danmark under de to verdenskrige.

Af særlig interesse for nærværende tidsskrifts læsere, bemærkes en artikel af Hans Chr. Bjerg: »Das gibt's nur einmal..... Synspunkter på den danske flådeledelses strategiopfattelse 1938-40«. Nævnes må også det billede af den fhv. stats- og udenrigsminister som Ib Koch-Olsen tegner i artiklen »Filmsamtaler med Erik Scavenius« (om en portrætfilm optaget i sommeren 1957), og Jørgen Hæstrups lille artikel om en drenge-modstandsgruppe i Viborg 1940-43.

Göte Friberg: Stormcentrum Öresund. Krigsåren 1940-45. Natur og Kultur, Borås 1977.

Forhenværende politimester i Helsingborg, Göte Friberg, var i krigsårene »polisintendant« i samme by, knyttet til sikkerhedspolitiet, og havde som følge heraf nære kontakter med svenske politikere og den danske modstandsbevægelse, med politi og flygtninge samt med den tyske besættelsesmagt i Danmark og med de i Helsingborg »stationerede« tyske militære repræsentanter.

Bogen angives at være den første samlede redegørelse for svensk samarbejde med modstandsbevægelsen og for svensk flygtningepolitik på det politiske plan. Den indledes med en analyse af de svenske reaktioner på nazismen i 30'erne og af den svenske udlændingspolitik.

Jürg Meister: Soviet Warships of the Second World War. MacDonald and Jane's, London 1977.

I 1972 udkom den kendte, svejtsisk fødte forfatter Jürg Meister's 2 små »pocket books« om den sovjetiske flåde under 2. verdenskrig, omhandlende de større skibe henholdsvis minelæggere, minestrygere, patruljebåde etc. Det var stillet i udsigt, at yderligere 2 bøger ville udkomme i 1974 omhandlende torpedobåde og undervandsbåde henholdsvis hjælpeskibe af alle kategorier. Forlaget besluttede imidlertid at ændre dette og i stedet udgive en bog i normal størrelse (nærværende) indeholdende alle 4 bind og med indholdet af de 2 første bind a'jourført.

Behandlingen af den sovjetiske flåde under 2. verdenskrig er systematiseret i 24 kapitler, omfattende hver type, og hvoraf 2, nemlig hjælpeskibe og sø- og flodflotiller, har 12 henholdsvis 13 underinddelinger. Der er hermed skabt en meget overskuelig samlet beskrivelse af flåden med angivelse af data og ændringer i disse og skibenes skæbne, ligesom bogen indeholder mange sjældne billeder og gode silhuetter.

Da Sovjetunionen som bekendt var og er meget tilbageholdende med oplysninger, ligger der et meget omfattende forarbejde til grund for bogen, som nok må anses for at være den bedste samlede oversigt til dato. Bogen er modtaget som gave fra forfatteren - nu boende i Australien - som biblioteket i anden forbindelse har haft korrespondance med.

Paul J. Murphy (ed.): Naval Power in Soviet Policy. U.S. Air Force, Washington 1978.

Bogen er 2. bind i en serie »Studies in Communist Affairs« og har indlæg af ialt 18 civile og militære, heraf

flere kendte forfattere, historikere og videnskabsmænd. Den er hovedopdelt i 5 afsnit med følgende overskrifter:

Questions of policy and naval development.
 Naval war-fighting: Capabilities and missions.
 Naval arms limitations: The Soviet view.
 Forward deployment: Some case studies.
 Appendices.

1. Afsnit indeholder nye analyser af admiral Gorshkov's synspunkter og den sovjetiske flådepolitik og undersøgelse af udviklingen af den nuværende sovjetiske doktrin.

2. afsnit er en dybgående undersøgelse af den sovjetiske flådes krigspotentiel, udtrykt ved konstruktionsprogrammer, organisation og opgaver.

I tillæg finder man oversigter over ledende personel (i forsvarsministerium, forsvarsstab, de 4 flåder m.m.), »Order of Battle« pr. 1. januar 1978 for Warszawa-pagtens øvrige lande (Sovjetunionens »Order of Battle« findes spreds ud i bogen, delt op på de forskellige typer), og 26 sider med oversættelse af udvalgte russiske maritime udtryk (en Marine-Ordbog »en miniature«).

Ib Damgaard Petersen: Mod-eliten. Træk fra den danske modstandsbevægelses opståen og udvikling 1940-45. Københavns Universitets Institut for Samfundsfag. Kbh. 1978. Med støtte fra Fonden for Fædrelandets Vel og fra Foreningen af Frihedskampens Veteraner har universitetslektor Ib Damgaard Petersen foretaget en moderne statistisk undersøgelse af, hvorfra i statuslagene frihedskæmperne kom.

Titlen referer ikke til mod hos deltagerne i modstandskampen, men betegner den eliteagtige undergrunds kamp mod den etablerede politiske elite, for at få denne til at opgive forhandlingspolitikken - en kamp som »mod-eliten« vandt.

Bogen/afhandlingen - der er modtaget som gave fra instituttet - kan med sine mange fagudtryk, diagrammer og »søjler« nok virke lidt tung for den, der ikke har specielt kendskab til nyere statistiske arbejdsmetoder.

P. P. (V. Th. K. Rumohr): Peter Tordenskjold, et historisk Maleri fra Begyndelsen af det 18de Aarhundrede. 2 bd. Høst og Søns Forlag, Kbh. 1876.

Dansk Biografisk Leksikon, bd. XX fra 1941 afslører forfatterens pseudonym og anfører iøvrigt bl.a.:

»1842 udsendte han »Peter Tordenskjold, et historisk Maleri fra det 18de Aarhundrede«, den første af de historiske Romaner, der fremkom under det senere stadig benyttede Pseudonym P.P. (): pro patria). Den efterfulgtes af »Niels Juel og hans Samtid, et historisk Maleri fra Midten af det 17de Aarhundrede« (1847), »Grevens Feide, historisk Maleri fra den første Halvdeel af det sextende Aarhundrede« (1850), »Historiske Billeder fra Christian den Fjerdes Tid« (1863) og »Elias Hagen« (1868). Alle disse Romaner er saa vidtløftig fortalt, overfyldt som de er med Sidespring og Forfatterens direkte henvendelser til Læseren, at man nu om Stunder har svært ved at forstå den enestaaende Popularitet, de i sin Tid opnaede; de hørte gennem adskillige Aartier til den foretrukne Læsning i Lejebibliotekerne«.

Bøgerne er modtaget som gave fra bibliotekets tidligere mangeårige leder, kommandørkaptajn Teisen.

Tor Borch Sannes: Colin Archer Skipene. Bokhandlerforlaget, Oslo 1978.

Colin Archer er mest kendt for sine berømte redningsfartøjer, men i nærværende bog får man et indblik i hans evner som konstruktør og bygger af større skibe, bl.a. Fridtjof Nansens FRAM og andre polarskibe.

ZISE. Toldhistorisk Tidsskrift, 1. årg. nr. 1, 1978 II. København 1978.

Zise, også skrevet Cise eller Sise, er den almindelige betegnelse på ældre dansk for accise, forbrugsafgifter. Zise er medlemsblad for Toldhistorisk Selskab, stiftet den 24. oktober 1977, og med det formål at skabe interesse for told- og afgiftshistorie samt for det danske Toldvæsenets historie. Tidsskriftet forventes at udkomme med 3 numre årligt.

I nr. 2 findes bl.a. en artikel om smugleri, prydet med et billede af Søværnets helikopter, der under smuglerjagt gennem Københavns havn den 5. november 1969 trængte en speedbåd op i en krog ved Nyhavns-broen. I kommende numre vil man finde artikler om kystlodsningen ved Thisted toldsted og om Toldvæsenets bugserfartøjer og Marinens forhold hertil.

A. H.

MEDDELELSER FRA UDLANDET**STORBRITANIEN.**

Den 1 december 1978 blev HMS ILLUSTRIOUS navngivet af Hendes Kongelige Højhed Prinsesse Margaret. HMS ILLUSTRIOUS er Royal Navy's anden enhed af en ny type ASW-krydsere (Anti Submarine Warfare) - INVINCIBLE-klassen.

Det er de største enheder bygget til Royal Navy siden 1950'erne med et standard displacement på 16000 tons. Krydserne er i stand til at operere både fastvingefly (Sea Harrier) og helikoptere (Sea King), og som våbensystem er enhederne blandt andet udstyret med luftforsvarsmissilerne Sea Dart der derudover har en begrænset virkning mod overflademål.

4 skibe har tidligere båret navnet HMS ILLUSTRIOUS i Royal Navy. Det første blev søsat i 1790, med et displacement på 1600 tons medbringende 74 kanoner og den seneste var det i den 2. verdenskrigs første krigsår søsatte hangarskib, displacement 23.000 tons, der blandt andet deltog i en træfning mod den italienske flåde ved Taranto i sommeren 1940. Udgik af flådens tal i 1954.

Ved HMS ILLUSTRIOUS søsætning blev det offentligt gjort, at Royal Navy har afgivet en ordre på et tredje skib i samme serie og som til sin tid vil blive navngivet HMS ARK ROYAL.

(Ministry of Defence News Release NOV/DEC 1978)

Den 10 november 1978 hejstes den første kommando i HMS COVENTRY, dersom den fjerde fregat af type 42-klassen - var blevet søsat i juni 1974.

Type 42-fregatterne er primært konstrueret til at kunne yde area-anti-aircraft defence og deres hovedarmering består af SEA DART luftværnsmissilet, der derudover har en begrænset mulighed som overflade-til-overflade-missil. Som fregatternes sekunddære armering er disse udstyret med en automatisk 4,5 tomme kanon og anti-ubåds torpedoer.

HMS COVENTRY er som nævnt den fjerde i en serie på 10 fregatter, og følger HMS SHEFFIELD, HMS BIRMINGHAM og HMS NEWCASTLE. Yderligere tre er blevet søsat HMS CARDIFF, HMS GLASGOW og HMS EXETER og endelig er de resterende tre under bygning HMS SOUTHAMPTON, HMS NOTTINGHAM og HMS LIVERPOOL.

Den forrige enhed bærende samme navn - HMS COVENTRY - var krydseren HMS COVENTRY, der endte sine dage ud for Tobruk i september 1942.

(Ministry of Defence News Release, NOV 1978)

H.M.

MEDDELELSE FRA REDAKTØREN

Orlogsmuseet er mandag den 5. februar 1979 flyttet til QUINTI LYNETTE, Refshalevej, 1432 København K.

VEDLIGEHOVELDELSE — UDVENDIGT PROGRAM WILLEMOES-KLASSEN

af kaptajnløjtnant N. C. Borck

Artiklen er fremsendt ad tjenestevejen som rationaliseringsforslag, der formentlig, hvis det gennemføres, vil betyde forlænget levetid, bedre arbejdsforhold og nedsatte omkostninger. Der er endnu ikke fra officiel side taget stilling til forslagens skæbne, men forslagstilleren forventer en positiv modtagelse, især i Søværnets Materielkommando, som sammen med Torpedobådseskadren søger en forbedring af mulighederne for vedligeholdelse af materiellet.

INDLEDNING.

Efter mere end 2 års tjeneste som skibschef i enheder af WILLEMOES-klassen er jeg overbevist om nødvendigheden af et systematisk skibsvedligeholdelsesprogram for denne skibstype. Programmet kan finde en naturlig opdeling i udenbords- og indenbordsvedligeholdelsesprogrammer (henholdsvis VUP- og VIP-WILM).

VUP er afhængig af miljømæssige faktorer, som f.eks.:

- vind og vejr
- temperatur og dugpunkt.

hvorimod

VIP stort set kan gennemføres uafhængig af ydre miljømæssige faktorer.

Fælles styrende for de 2 programmer er blandt andet:

- besætningens størrelse
(antal mandtimer til rådighed)
- besætningens uddannelse
- hjælpemidler
- værkstedsassistance m.v.
- tidsfaktor:
 - hvornår skal enheden sejle
 - hvornår skal besætningen uddannes
 - hvornår skal besætningen afvikle frihed m.v.

Jeg vil i det følgende skitse-mæssigt søge at opstille grundlaget for et forslag til et program, hvorefter WILLEMOES-klassens udvendige vedligeholdelse kan styres, herefter benævnt VUP-WILM.

STATUS.

WILLEMOES-klassen søges periodisk dokket (PD) med årlige intervaller. Der finder ved disse dokninger for øjeblikket ingen udvendig vedligeholdelse sted, bortset fra bundbehandling. Det vil sige, at vedligeholdelsen over vandlinien udvendigt fuldt ud er pålagt besætningen. PD foregår i fri luft, idet Motortorpedobåds-anlægget på Holmen ikke kan modtage enheder af WILLEMOES-klassen.

Der hersker almindelig enighed om, at denne vedligeholdelsesopgave for øjeblikket ikke kan løses tilfredsstillende, samtidig med, at besætningen vedligeholder det avancerede elektroniske udstyr, der findes ombord. Årsagerne hertil er mangfoldige, men blandt de mere markante kan nævnes:

Besætningens størrelse og sammensætning.

WILLEMOES-klassen er normeret med 25 mand, det samme som f.eks. en langt mindre enhed af SØLØVEN-klassen er normeret med. Da WILLEMOES-kl. er større og udført i stål/letmetal er der tale om en betydelig mere kompliceret vedligeholdelsesopgave og når dertil lægges, at WILLEMOES-klassens våbenudstyr kræver meget grundig og tidskrævende vedligeholdelse, kan det ikke undre, at resultatet bliver mindre tid til udvendig vedligeholdelse. Når besætningen oven i købet ikke fra deres grunduddannelse synes at være motiveret til også at udføre den nødvendige, men måske kedelige indsats med pensel og rustskraber, så bliver et utilfredsstillende resultat ikke særlig overraskende.

Opgavens omfang.

WILLEMOES-klassens konstruktion omfatter bl.a. et antal uhensigtsmæssigt udførte detaljer på vejrdækket, hvor et stort antal »kroge« indbygget sørger for at gøre vedligeholdelsen meget besværlig. De anvendte materialer er ej heller overalt valgt med den fornødne omtanke. Alt i alt frembyder vejrdækket m.v. en meget lidt vedligeholdelsesvenlig overflade.

Mangel på mekaniske hjælpemidler.

Selvom WILLEMOES-klassen som våbenplatform er særdeles avanceret, er de hjælpemidler, der stilles til besætningens rådighed slet ikke tidssvarende. Vi lever fortsat i vinkelskraberens tidsalder og dækregnskabsfører og maskinregnskabsfører må »slås« om den enkelte boremaskine ombord, der tåler længere tids brug, uden at brænde sammen.

Sandblæsning er forsøgt på »privat« initiativ i Torpedobådseskadren, men et effektivt anlæg bør være tilgængeligt for hvert skib.



*Torpedobådeskadren.
4 torpedobåde af WILLEMOES-klassen og 1 af SØLØVEN-klassen
ses fartøjet ved broerne.*



Motiver fra torpedobådshallen.

Antal mandtimer.

De gældende bestemmelser for afspadsering, optjening af frihed m.v. nedbringer det i forvejen ringe antal mandtimer til et absolut minimum, for overhovedet at nå vedligeholdelse af enhedens våbensystemer.

Øvelsesvirksomhed.

Den nuværende øvelsesvirksomhed er et minimum for at holde enhederne på et acceptabelt operativt stade og der er således intet at hente her, for så vidt angår rådige mandtimer.

Af de her listede faktorer er der kun få, der direkte kan ændres, men kan vi gøre VUP *uafhængig af vind og vejr* og kan vi skaffe *moderne mekaniske hjælpemidler*, ja så kan vi bedre udnytte det til rådighed værende antal mandtimer samtidig med en mere langsigtet driftsøkonomisk og rationel vedligeholdelse kan gennemføres. Følgvirkningerne er formentlig indlysende, men blandt de mest markante kan nævnes forlænget levetid og nedsatte omkostninger.

Kombineres de forbedrede forhold med tilvejebringelse af ekspertbistand til enhedernes besætninger, som ikke er uddannet til at løse den komplicerede vedligeholdelses opgave, er der efter min mening tilvejebragt et rimeligt grundlag for arbejdets udførelse indenfor den tildelte tid på tilfredsstillende måde.

KONKLUSION.

VUP-WILM gennemføres »under tag« under anvendelse af moderne tekniske hjælpemidler og malermetoder. De enkelte enheder bistås på eskadreplan af en ekspert i skibsvedligeholdelse. Herved sikres en formålstjenlig gennemførelse af programmet, og besætningen må antages at løse opgaven med større lyst og iver, da der stilles ordentligt udstyr til rådighed.

HÅNDBOG I SØMANDSKAB.

Håndbog i Sømandskab til brug i Søværnet er på mange måder en fortrinlig håndbog, men en opdatering af afsnittet vedr. *skibets vedligeholdelse og rengøring* er påkrævet. Der er sket en rivende udvikling af metoderne til forbehandling, afrensning og påføring af maling. De enkelte skibsfarvefirmaer vil sikkert være villige til at fremkomme med en orientering, der eventuelt kan danne grundlag for et nyt afsnit i håndbogen. Indtil da, vil jeg kort give en status for hvilke metoder, der idag anvendes og anbefales af HEMPELs Skibsfarve-fabrik. Fabrikken har udgivet en meget anvendelig håndbog, indeholdende produktoversigt, datablade samt en detaljeret systemgennemgang af de enkelte produkter.

Forbehandling.

Forbehandlingen har til formål at skabe en sådan bund for malingsystemet, at det kan beskytte mod rust, korrosion og begroning.

De aktuelle overflader kan forurennes af:

- rust
- salte (hvidrust)
- fedt og olie
- snavs og saltlag
- gammel maling

og det er indledningsvis opgaven at afrense overfladen for disse faktorer. Rensemeterne er mangfoldige, men knytter sig nøje til opgaven og til det krav, der stilles til afrensningens kvalitet.

Affjedtning kan gennemføres med fortynder og mange rene klude eller ved hjælp af emulsionsaffedtning. Sidstnævnte metode gennemføres med f.eks. højtryksspuling (op til 600 atm.) eller ved damprensning. Overfladen skal til sidst spules med rent vand.

Afstøvnin udføres med børste, ren trykluft eller bedst med støvsugning.

Afælsning foretages med malings/lakfjerner efterfulgt af skrabning og afspuling med svag opløsning af ammoniakvand.

Bejdsning. Rustpletter på maling kan fjernes med $1/2$ -1% phosphorsyreopløsning i rent vand. Større rustlag kan fjernes med en 8-10% opløsning efterfulgt af spuling med rent ferskvand.

Højtryksspuling består af en vandjet med 150-350 atm. tryk og anvendes til fjernelse af løs maling, begroning, salte og løs rust. Metoden kan forbedres til at omfatte blæsemateriale introduceret i vandstrålen, hvorved våd sandblæsning opnås. Dette er en fortrinlig rensemetode, der ved anvendelse af ferskvand samtidig giver den bedste mulighed for fjernelse af saltene. Efterlader en relativ jævn overflade for videre maling. For skibe, som WILLEMOES-klassen med følsomme luftfiltre er det værd at mærke sig, at denne metode er uden støvplage.

Nålemejsel efterlader grater, hvorfor denne metode ubetinget skal følges af maskinslibning. En langsom og ikke alt for effektiv metode, der kun bør anvendes, såfremt andre muligheder ikke findes.

Sandblæsning (tør) anvendes hvor fuldstændig fjernelse af glødeskal, rust og maling ønskes. Med godt blæseudstyr opnås god rensning, men personalet skal benytte fuld personlig beskyttelse (d.v.s. friskluftmaske m.v.). Metoden indebærer i visse tilfælde vanskelig rengøring.

Sandblæsning (våd), se ovenfor under højtryksspuling.

Sandsvirp er en let, tør sandblæsning med fint blæsemiddel. Benyttes til fjernelse af overfladeforurening, korrosionsprodukter på zink og galvaniserede emner samt for at skabe den fornødne ruhed for vedhæftning.

Skrabning bør efterfølges af stålbørstning og bør kun anvendes, hvor andre mere effektive metoder ikke er mulig.

Slibning (maskinslibning). Anvendelse bør indskrænkes til mindre områder, selvom denne metode er den bedste mekaniske rens metode, efter sandblæsning; meget tidskrævende metode.

Tryklufthammer anvendes til fjernelse af underrustedede arealer samt til første rensning af svære rustlag. Bør altid efterfølges af slibning eller bedst sandblæsning.

Stålbørstning indebærer fare for en polering af overfladen, med risiko for dårlig vedhæftning. Børsterne skal altid være skarpe.

Som det fremgår, er der en række forskellige metoder, og visse af metoderne kræver beskyttelse af personellet. Mangfoldighed af muligheder samt kravet om valg af den rigtige metode og fremgangsmåde indikerer, at der er behov for ekspertviden ved gennemførelse af hvert enkelt VUP. En ekspertviden, som den nuværende uddannelse af personellet ikke tilvejebringer.

PLANLÆGNING.

Et hvilket som helst udenbords vedligeholdelsesarbejde afhænger ligeligt af følgende faktorer:

Planlægningen og dens overholdelse

Malermaterialernes kvalitet

Udførelsens kvalitet

Planlægningen kan baseres på enhedens tilstand, mulighederne for forbehandling, arbejdsstyrkens størrelse og uddannelse, tekniske hjælpemidler samt de maler-tekniske specifikationer.

GENNEMFØRELSE.

Der anskaffes en »boblehal« monteret på arbejds-pontonner. Heri anbringes enheden, der skal gennemgå vedligeholdelsesprogrammet.

Som fast tilbehør til hallen bør høre:

- mobilt højtrykspuleanlæg, 150-350 atm.
- mobilt sandblæsningsagregat, våd blæsning
- luftsprøjteanlæg
- termostatstyret varmekanon
- ventilationsanlæg, skal holde anvendeligt dug-punkt i hallen
- luftværktøj
- arbejdslys

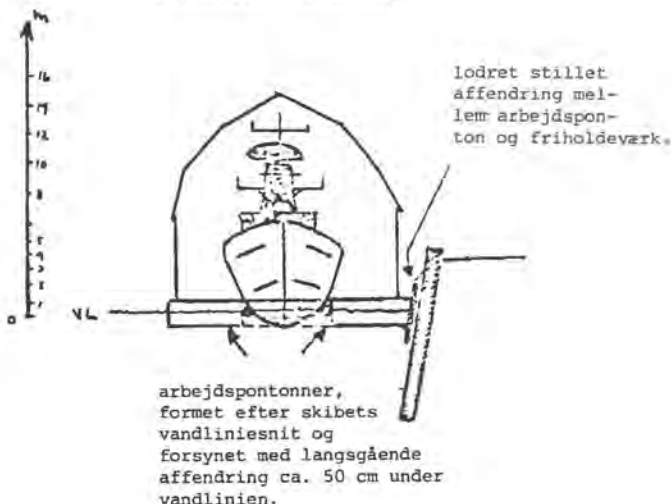
På kajen opstilles en mobil »maler-shop«, der ledes af en til eskadren tilknyttet ekspert i skibsvedligeholdelse, f.eks. tilknyttet Den mobile Base (MOBA).

Hallen kan monteres og placeres uden videre, idet der kun stilles krav om et rimeligt stille havnebassin, som f.eks. Maskingraven på Holmen. Forslaget indebærer ingen ændringer af eksisterende havneanlæg, udover nødvendig affendring mellem inderste arbejdsponon og kajens friholdeværk.

Hallen tænkes udført i letmetal og klar plast idet hallen lukkes med en pressenning efter teater-tæppe princippet. Inden forhaling til hallen skal WILLEMOES-klassens HF-antennener afmonteres, da frihøjden i hallen ellers vil blive uhensigtsmæssig stor, 16m mod 12m uden antenner.

figur 1

hallens tag og sider
udføres i glasklar
bølgeplast båret af
letmetalskonstruktion.

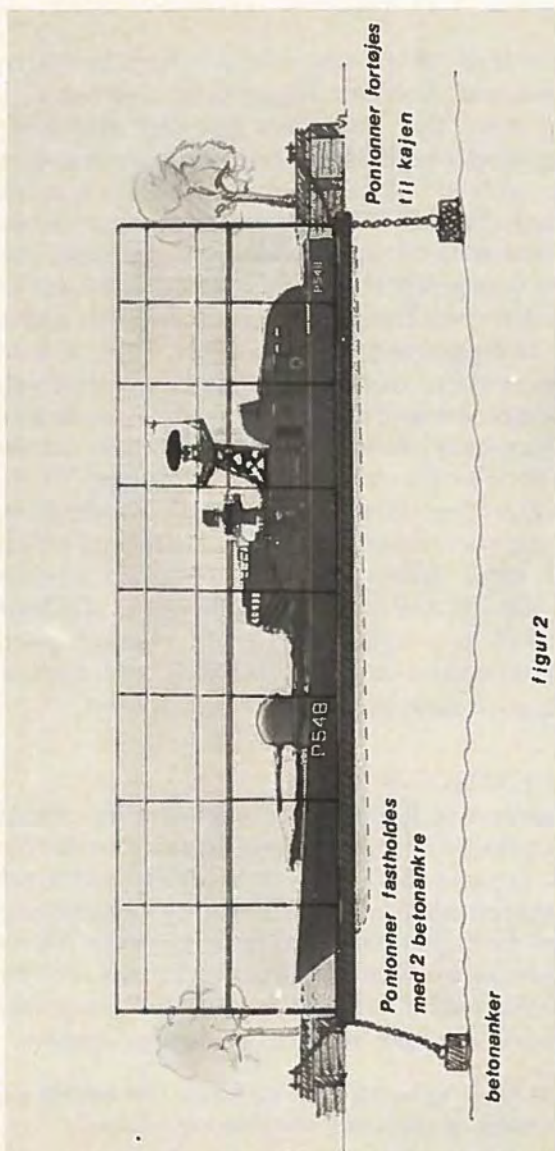


Denne løsning er formentlig meget billigere og fleksibel end gennemførelse af planer om indretning af MTB-anlæg til WILLEMOES-klassen eller lign. ideer, som indebærer udvidelse af broer og kanaler på Holmen:

VUP-WILM kan herefter se således ud:

På årsbasis udarbejdes i eskadren brugsplan for hallen, f.eks. tildeles hallen til hver enhed 1 gang i kvartalet (ved PD efter dette).

Enheden udarbejder sammen med eskadrens ekspert i skibsvedligeholdelse en arbejdsplan, hvorefter VUP gennemføres, idet der dag for dag listes rækkefølge og



prioritet af de påkrævede arbejder, ligesom materialeliste udskrives. Enheden klargøres torsdag uge $x \div 1$ til maling m.v. d.v.s. nedvaskes grundigt med højtryks-spuling og våd sandblæsning af skrog over vandlinien. Fredag uge $x \div 1$ placeres enheden i hallen, som lukkes. Afhængig af udendørstemperaturen og dugpunkt startes den termostatsstyrede varmekanon og ventilationen således, at en acceptabel temperatur opretholdes i hallen weekenden over. Denne temperatur refererer nøje til de valgte malingstypers specifikationer. Uge x mandag morgen er skibet tørt og rent, og det planlagte arbejde kan påbegyndes med bistand af eskadrens maler-tekniske ekspert og hans »maler-shop«. Malershoppen indeholder alle materialer m.v. som skal anvendes under VUP, idet de bestilles hjem efter den indledende planlægning. Afhængig af enhedens tilstand og baseret på erfaringer tildeles tid i hallen, men en 10 dages periode er formentlig repræsentativ indledningsvis. Opholdet i hallen kan evt. også udnyttes til eftersyn på f.eks. ildledelsesradaren eller lign. materiel, som kræver tør-vejr og gode arbejdsbetingelser ved eftersyn.

AFSLUTNING.

De eksisterende forhold og muligheder for udenbords vedligeholdelse af vore kostbare og avancerede enheder vil på længere sigt medføre alvorlige materialenedbrydninger med formindsket levetid og forøgede udgifter til følge. Endelig, men ikke mindst, gives den lille besætning, som er specialuddannet med hensyn til våben og elektronik, ved indførelse af det skitserede program gode muligheder for også at klare den vigtige opgave:

at holde rusten fra borde og bevare vore enheder i en rimelig og anstændig orlogsmæssig tilstand.

BOGANMELDELSE

Benny Siewertsen: »Den flyr ej ilden«, 181 s. Nordisk Bogforlag 1979

Det er unægteligt nedslaaende for anmelderen at konstatere, at forlaget i sin anbefaling paa bogens bagside fremhæver, at forfatteren har beskæftiget sig med materiale, *»man ikke tidligere har skænket opmærksomhed«*.

Anmelderen benyttede 100-aaret for ROLF KRAKES optræden i Als Sund til at beskæftige sig meget indgaaende med dette skibs indsats under hele den ulykkelige krig, og resultatet blev en større artikel i dette tidsskrifts juni-hefte 1964.

Anmelderen er nu - efter korrespondance med forfatteren - bekendt med, at dennes studier af kildemateriale ophørte i 1963, saaledes at nævnte artikel har undgaaet hans opmærksomhed.

Marinens Bibliotek anskaffer jo sjældent roman-litteratur, og naar denne bog ikke desto mindre er indkøbt, skyldes det formentlig dels det interessante emne, dels betegnelsen *»dokumentarisk roman«*, som er anbragt under den dramatiske titel.

Mon ikke begreberne *»dokumentarisk«* og *»roman«* er inkommensurable størrelser? I det foreliggende tilfælde kan man med en vis fornøjelse læse bogen og konstatere, at *»historien«* er fortalt med den hensigt at meddele læseren, at saadan omtrent maa det være foregaaet.

Det er imidlertid særdeles farligt i en historisk skildring at indlægge lange dialoger - altsaa romanstof - idet denne form for historieskrivning ikke kan undgaa at blive tendentiøs. Læseren bliver uvægerligt paavirket af det billede, forfatteren paa denne maade tegner af dramaets hovedpersoner, i dette tilfælde Muxoll, Rothe, Lütken, Nellemann og flere andre.

Hvad retssagen angaar, ses det ikke umiddelbart, hvad der har faaet forfatteren til at mene, at den skulle kunne vække interesse hos en usagkyndig læser i dag.

Selve affæren, tyskernes forcering af Als Sund, er stadig spændende læsning, men bogen drager ikke hidtil ukendte træk frem. Som i alle tidligere fremstillinger konstateres en forbløffende uoverensstemmelse mellem de af de forskellige vidner angivne tidsforløb og klokkeslet. Man bør her huske, at medens i dag enhver kombattant bærer et armbaandsur, der viser tiden med stor nøjagtighed, har dengang kun faa været i besiddelse af et ur, og de faa, der havde et, bar det i en ofte utilgængelig lomme, hvorfra det kun sjældent blev fremdraget.

Det fremgaar heller ikke at vidneforklaringerne, at disse støtter sig til en nøjagtig aflæsning af et ur; vidnerne taler mere om jugerede tidsforløb, som ikke har kunnet verificeres.

Bogen er nydeligt udstyret med illustrationer og kortskitser, men desværre er korrekturlæsningen ikke omhyggelig, og flere uheldige fejl forekommer, hvoraf den værste er »Slaget om Dybbøl 18. juni« (p.86).

Forfatteren kunne have undgaaet nogle mindre heldige vendinger, hvis han havde haft lidt sagkyndig hjælp: pag. 15 anføres, at ROLF KRAKE havde haubitsere »i taarnene«; pag. 26 anvendes udtrykket »trække sluppen op« (= hejse sluppen), som om den var forsynet med urværk! Pag. 53 staar »hærens og marinens søofficerer«; pag. 129, 3' afsnit staar Lütken i stedet for Buntzen. Pag. 134 er Muxoll nævnt som chef for eskadren i »den sydlige Østersøen«. Eskadrernes omraader var »østlige« og »vestlige« Østersø.

Hertil kommer en del smaafejl, som burde have været undgaaet.

Bogen er som sagt ganske underholdende men synes ikke helt berettiget til en plads paa et fagbibliotek.

E.J.S.

MEDDELELSER FRA UDLANDET

HOLLAND.

Den 3 juni 1978 blev PIET HEIN, den femte hollandske Standard-klasse fregat søsat, samtidig med at den første i serien KORTENAER (F 807) var ved at afslutte sine søprøver.

De hollandske Standard-klasse fregatter startede med et hollands-britisk samarbejde, der blev etableret i 1969/70, med det formål at projektere en Anglo-Dutch fregat, benævnt fregat type 75. Det hollandsk-britiske projekt blev imidlertid ikke fuldført bl.a. grundet britisk modvilje mod, at fregatterne blev udstyret med hollandsk materiel, hvorfor den hollandske forsvarsminister i marts 1972 nedsatte en ny projektgruppe, der inden en nærmere fastsat termin skulle fremkomme med forslag til en hollandsk Standard-klasse fregat.

I løbet af de følgende 6 år er det lykkedes, at projektere, konstruere, bygge og gennemføre søprøverne for den første enhed, hvilket efter sigende er den halve tid af, hvad der fra britisk side er afsat til at gennemføre et tilsvarende projekt. Med denne baggrund må resultatet betragtes som værende en succes, dette videre sammenholdt med den almindelige prisudvikling i løbet af udviklingstiden.

Fregatterne er udstyret med en i stævnen monteret SQS 505 sonar, der under normale forhold efter sigende skulle have en maximum detection range på ca 10 km og det tilhørende ASW-våben består af de efterhånden mere eller mindre forældede Mk 32/Mk 46 torpedoen.

Sammenlignes Mk 32/Mk 46 systemet med de mere avancerede dual-purpose systemer som foreksempel Mk 48 systemet, kan det være vanskeligt at begrunde valget som udrustning til en helt ny type fregat. Det skal dog anføres, at fregatterne bliver udrustet med 2 LYNX helikoptere, hvorved ASW rækningen øges væsentligt. Fregatterne er derudover forsynet med henholdsvis HARPOON og NATO SEASPARROW missilsystemerne og OTO MELARE 76 mm dual-purpose kanon. KORTENAER-fregatternes command and control udstyr er et Integrated Sensor, Weapon and Command system (SEWACO), der som tilsvarende data-systemer behandler og præsenterer de indkomne informationer for derefter at vurdere truslen samt beslutte valg af mål samt passende våbensystem.

(Maritime Defence, September 1978)

Øvrige navne i serien: CALLENBURGH, VAN KINGBERGEN og BANCKERT.

Fregatternes hoveddata er:
 Længde 128 meter
 Bredde 14,4 meter
 Displacement . . . 3500 tons
 Fart 30 knob

STORBRITANNIEN.

Royal Navy's 26 LEANDER-kl fregatter, der er indgået i Flåden i perioden 1963-1973, blev udviklet og bygget under den forudsætning, at de efter 3 kommandohejningsperioder og 2 periodiske eftersyn skulle gennemgå et hovedeftersyn, med en gennemgribende modifikation på alle områder, også de våbentekniske. Indenfor LEANDER-kl armering eksisterer store variationer mellem den første og den sidste enhed, og de 26 enheder

er blevet inddelt i 3 serier (batches). Modifikationsprogrammet blev planlagt at skulle gennemføres i løbet af 15 år i perioden 1970-1985, og de forventede udgifter hermed blev budgetteret til omtrent samme beløb som den egentlige byggeomkostning.

Den første gruppe på 16 havde et standard displacement på 2450 tons og var udstyret med en 4,5" kanon, LIMBO mortar agter samt WASP helikopter, derudover var de armeret med en VDS*) og long-range air warning radar. De resterende 10 fregatter havde et standard displacement på 2500 tons. Alle enheder er udrustet med et konventionelt damp-turbine fremdrivningsanlæg, hvorimod der eksisterer tre forskellige typer kedler.

Batch I der omhandler de første 8 fregatter, blev modificeret med IKARA anti-ubåds-missilet, som sammen med det tilhørende torpedomagasin installeredes hvor 4,5" kanonen tidligere havde været monteret. Af andre større ændringer kan nævnes, at fregatterne blev udstyret med et moderne kampinformationssystem, forbedrede kommunikationssystemer, en ny type mortar, en ny sonar og en Bofors 40 mm kanon.

Batch II, der tæller de næste 8 LEANDER-klasse enheder blev modificeret med EXOCET-missilet i stedet for IKARA, dertil et Computer-Assisted Action Information-System (CAAIS) og torpedorørsinstallation på dækket. LIMBO morteren blev demonteret og hangar og helikopterdek udbygget med henblik på LYNX'en.

Batch III, de sidste 10 fregatter, vil udover modifikation med EXOCET blive udstyret med en forbedret sonar samt det senest udviklede EW-udstyr.

Ombygningen vil blive påbegyndt i 1978 og forventes færdig i 1985.

(Defence Materiel September/October 1978)

* Variable Depth Sonar

Som supplement til de allerede 5 operative Island Class Patrol Vessels (HMS JERSEY, HMS ORKNEY, HMS SHETLAND, HMS GUERNSEY og HMS LINDISFARNE) afgav Royal Navy sidste år ordre på yderligere 2 enheder.

Den første af disse to HMS ANGLESEY blev søsat den 18 oktober 1978.

Skibene har et displacement på 1000 ts, en længde på ca 70 meter og en besætning på ca. 40 mand.

De pålagte opgaver er beskyttelse af olieplatforme, rørledninger og lign. samt dertil varetagelse af almindelig fiskeriinspektionstjeneste.

HMS ANGLESEY er det fjerde skib i Royal Navy, som bærer dette navn. Det tredie i rækken udgik af Flådens tal i 1764.

(Ministry of Defence News Release, OKT 1978).

USA.

US NAVY har meddelt, at Litton Industries, Ingalls Shipbuilding, Pascagoula har fået kontrakt på at bygge den første »Guided Missile Destroyer« af DDG-47 klassen. Kontrakten er på 287 mill. dollars. DDG-47 skal have skrog og maskineri som DD-963 klassen (Spruance).

DDG-47 bliver udstyret med AGIS-luftforsvarssystemet, HARPOON, ASROC, torpedoer, to 5" kanoner samt PHALANX og får en besætning på 343 mand. Displacementet vil blive på ca. 8900 tons. Konstruktionen påbegyndes i 1979 og forventes færdig tidligt i 1983. Der påregnes bygget ialt 15 skibe af denne type.

NORGE.

Den norske marine har i juli 1978 med modtagelsen af det ca. 2500 ts store torpedo- og undervandsbådsdepotskib HORTEN fået et nyt flagskib. HORTEN er bygget på Horten Mekaniske Verksted, hvor det blev køllagt i januar 1977.

Fremdrivningsmaskineriet består af 2 stk Wichmann dieselmotorer, der giver HORTEN en fart på ca. 16,5 knob. Det er forsynet med 2 Becker patent-ror, som sammen med et bov-propel-arrangement sikrer skibet en stor manøvreegenskab.

For første gang i den norske marines historie har man med HORTEN fået en enhed forsynet med helikopter-dæk, hvorfra der siden hen skal opereres med LYNX-helikoptere.

HORTEN er indrettet til, udover skibets egen besætning på 85 mand, at kunne underbringe ca. 60 mand, svarende til 2 ubådsbesætninger.

HORTEN forventes i danske farvande første gang i rollen som depotskib for torpedobåde under øvelse BOLD GAME 79.

(Maritime Defence August 1978)

Mod slutningen af marts 1978 blev kystvaktskibet NORNEN (W 300) atter overdraget den norske marine, efter at have gennemgået en større modifikation med henblik på udførelsen af de pålagte opgaver - det øgede fiskeriterritorium - der er bundet til den norske fiskeriinspektionstjeneste (Kystvakt).

Den oprindelige 76 mm kanon er blevet udskiftet med en automatisk pjece 76 mm og skibets kommunikationssystem er ligeledes bragt up-to-date.

NORNEN's displacement er med ombygningen blevet øget med ca. 100 tons til 1060 tons og omkostningerne i forbindelse med modifikationerne beløber sig til 12 mill. Nkr. Af de oprindeligt afsatte midler - 20 mill. Nkr. - til modifikation af kystvaktsskibene vil de resterende 8 mill. Nkr. blive anvendt på forbedring af de 2 mindre enheder FRAM og HEIMDAL.

Det synes klart, at det ambitiøse nybygningsprogram, bestående af 7 moderne inspektionsskibe, forsynet med helikopterdek og helikopter, et displacement på 2800 tons og en fart på 23 knob er blevet reduceret væsentligt, således at der idag kun projekteres med tre enheder. Det ene af disse vil blive isforstærket med henblik på sejlads i arktiske områder og få en displacementsøgning på ca. 120 tons.

(Maritime Defence AUG 1978)

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT- SELSKABET

SØE-LIEUTENANT-SELSKABETS PRISSPØRGSMÅL FOR 1979.

1. Der ønskes en sammenlignende vurdering af den sømilitære struktur i Danmark, Sverige og Forbundsrepublikken Tyskland på baggrund af de tre landes sømilitære komponenter og i lyset af den førte sikkerhedspolitik.
2. Der ønskes en vurdering af, om det på baggrund af den nye materieltilgang til søværnet vil være hensigtsmæssigt at ændre den nuværende organisation af Søværnets operative Kommando med underlagte enheder.
3. Der ønskes en vurdering af, hvorledes overlevelsesevnen for søværnets enheder bedst sikres under operationer i det forventelige scenario for en eventuel krigssituation i Østersø-området i 1980'erne.
4. Der ønskes forslag til et system til aktivitetsstyring af søværnets operative enheder med henblik på at sikre en optimering mellem målsætning og ressourceforbrug.
5. Der ønskes en analyse af samspillet mellem: Styrker, organisation, CCIS og kommunikation. Det ønskes herunder belyst, hvorledes ændringer af de operative forhold, herunder elektronisk krigsførelse, stiller krav til fleksibilitet og overlevelsesevne i relation til blandt andet forskellen mellem fredstidsforhold, forholdene i spændingsperioder og krigsforhold.

6. En frit valgt studie over et emne, der kan have betydning eller interesse for søværnet.

**SAMMENSÆTNING AF BESTYRELSE FOR DET
196. FORSAMLINGSÅR SAMT
BEDØMMELSESDUDVALG FOR 1979/1980.**

I henhold til love for Søe-Lieutenant-Selskabet para. 16 og 19.

Bestyrelse:

Formand	Kaptajnløjtnant P. Møller
Næstformand	Premierløjtnant B. Fabricius
Regnskabsfører	Kaptajnløjtnant F. Hald
Suppleant	Premierløjtnant N. U. Bagge

**Udvalg til affattelse og bedømmelse af
prisspørgsmål for 1979/1980.**

Kommandør	S. S. v. F. Kieler
Orlogskaptajn	H. J. Garde
Orlogskaptajn	A. Sørensen

Suppleanter til bedømmelsesudvalget:

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

Formanden

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i januar/februar 1979.

ADMINISTRATION OG BIBLIOTEKSVÆSEN.

Guide til maritimt kildemateriale III. Kbh. 1978. 37 s.
index. dupl.

Instructions-Bok för Sjö-Artillerister. (faksimile udg.).
Carlsrona 1824 (1978). 24 s.

HISTORIE.

Bjerg, Hans Chr.: Das gibt's nur einmal..... Synspunkter på den danske flådeledelses strategiopfattelse 1938-40. Særtryk af »Festskrift til Johan Hvidtfeldt. På halvårsdagen 12. december 1978«. Åbenrå 1978. 16 s.

Hegland, Jon Rustung: Norske torpedobåter gjennom 100 år 1873-1973. Oslo 1973. 142 s. ill. index.

Konference for dansk maritim historie- og samfundsforskning den 7.-9. april 1978. Rapport. Kbh. 1978. 90 s.
4^o. dupl.

Marinekalender der DDR 1979. Berlin 1978. 240 s. ill. kort.

Popperud, Erling: Streiftog gjennom Kongsberg Våpenfabrikks historie 1814-1975. Drammen 1976. 136 s. ill.

Revue Internationale d'Histoire Militaire. Nr. 40. Bern 1978. 260 s. ill. kort. personindex.

Siewertsen, Benny: Den flyr ej ilden. Dokumentarisk roman. Kbh. 1979. 182 s. ill. kort.

Terraine, John: Trafalgar. London 1976. 210 s. ill. kort. index.

2. VERDENSKRIG.

Hampshire, A. Cecil: The Secret Navies. London 1978. 272 s. ill. kort. index. bibl.

Stjernfeldt, Bertil og Klaus-Richard Böhme: Vägen til Westerplatte. MILITARHISTORISKA STUDIER nr. 2. Stockholm 1978. (Marinlitteraturföreningen nr. 65). 144 s. kort. index. bibl.

POLITIK.

Amstrup, Niels og Ib Faurby (red.): Studier i dansk udenrigspolitik. Tilegnet Erling Bjøl. Århus 1978. 396 s. bibl.

Hackett, John m.fl.: Den tredje verdenskrig - En fremtidshistorie. Kbh. 1978. 366 s. ill. kort.

Hill-Norton, Peter: No Soft Options. The Politico-Military Realities of NATO. Montreal 1978. 172 s. index.

Sjaastad, Anders C. og J.K. Skogan: Politikk og sikkerhet i Norskehavsområdet. Om de enkelte land og våre felles problemer. (Utenrikspolitiske studier nr. 18. Norsk Utenrigspolitisk Institutt). Oslo 1976. 302 s.

HÅNDBØGER.

Liste over nogle (53) af Flaadens Skibe. Kbh. u.å. [1902].
36. s. skitser. fol.

ARKTISK LITTERATUR.

Bak, Arne Gaarn (red.): Atlashåndbog over Grønland.
Kbh. 1978. 130 s. kort. index.

Pantenburg, Vitalie: Seestrassen durch das Grosse Eis.
Herford 1976. 140 s. ill. kort. index. bibl.

DIVERSE.

Sport international - Yearbook 1978 - Magazine nr. 50.
Bruxelles 1978. 96 s. ill.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Niels Amstrup og Ib Faurby (red.): Studier i dansk
udenrigspolitik. Tilegnet Erling Bjøl. Forlaget Politica.
Århus 1978.

Bogen er tilegnet professor, dr. scient. pol. Erling Bjøl i
anledning af hans 60-årsdag den 11. december 1978. Det
er tidligere og nuværende medarbejdere i faget interna-
tional politik ved Institut for Statskundskab ved Århus
Universitet, der står bag udgivelsen.

Af artikler af særlig interesse for tidsskriftets læsere kan
nævnes: »Grønland i det amerikansk-danske forhold
1945-1948« af Niels Amstrup og »Optionsproblema-
tikken i dansk sikkerhedspolitik 1948-49« af Nikolaj
Petersen.

Bogen afsluttes med en udvalgt bibliografi over dansk udenrigspolitik efter 1945.

John Hackett m.fl.: Den tredje verdenskrig - En fremtidshistorie. Lademann. København 1978.

»Udgivelsen af denne bog så hurtigt efter indstillingen af fjendtlighederne mellem de vigtigste deltagere i Den tredje Verdenskrig må bevirke, at meget af det, den indeholder, er ufuldstændigt og i ikke ringe grad baseret på gætninger. Under de kaotiske forhold, der hen i mod slutningen herskede i en række af de mest betydningsfulde magtcentre, er store mængder af dokumentarisk materiale forsvundet. En del er senere dukket op, men meget andet vil sandsynligvis aldrig gøre det. Ikke desto mindre har forfatterne, der alle spillede en rolle i begivenhederne i 1985, og hvad derefter fulgte - nogle af dem i uniform, andre ikke - skønnet, at det var vigtigt snarest muligt at fremlægge en skildring, så ufuldkommen den end måtte være, af det, der skete i en periode af så overvældende betydning for menneskeheden«.

Sådan indleder forfatterne af denne beretning om hvordan en tredje verdenskrig kunne tænkes at forløbe. Hvordan den startede, hvordan den blev ført, til lands, til vands, i luften, - og i rummet, og med hvilke våben.

John Hackett, der har redigeret og selv skrevet en væsentlig del af bogen, sluttede sin militære løbebane som designeret chef for NATO's nordlige armé-gruppe samtidig med, at han var chef for den engelske Rhin-hær. Han virker nu som administrator og forelæser ved flere højere læreanstalter.

A. Cecil Hampshire: The Secret Navies. William Kimber. London 1978.

Under den 2. verdenskrig blev der formeret et større antal specielle flåde-enheder i England til at udføre hemmelige operationer mod fjenden. De fleste af disse operationer blev ledet af en officer fra Secret Service, der var stillet til rådighed for Admiralitetet.

En af enhederne var den 15. motor-kanonbåds flotille, som fra sommeren 1940 (Frankrigs fald) opretholdt en forbindelses-rute mellem England og det tysk besatte Europa. I små fartøjer og camouflerede fiskerbåde blev agenter landsat og afhentet for næsen af tyskerne, våben og forsyninger blev leveret til modstandsgrupper og nedskudte allierede blev bragt tilbage til England samtidig med værdifulde efterretninger.

En Royal-Marine-enheds opgave var at angribe fjendtlige krigsskibe i deres egne forsvarede havne.

Jon Rustung Hegland: Norske torpedobåter gjennom 100 år 1873-1973. Forsvarets Overkommando/Sjøforsvarsstaben. Oslo 1973.

I november 1873 sejlede Norges første torpedobåd, RAL, ind til Horten efter fra Thornycroft i England at være fragtet på lastdamper til Göteborg. Hermed indledes Norges anvendelse af torpedobåde.

Bogen, der er rigt illustreret, giver et udmærket overblik over det norske torpedobådsvåbens udvikling. Et særligt kapitel er helliget »Shetlandsavdelingen«, som officielt trådte i funktion 11. november 1942 med løjtnant Tamber som chef - levendegjort, som den er, med en form for krigs dagbog.

Bogen afsluttes med personel- og fartøjsoversigter.

Anders C. Sjaastad og John Kristian Skogan: Politikk og sikkerhet i Norskehavsområdet. Om de enkelte land og våre felles problemer. Utenrikspolitiske studier nr. 18. Norsk Utenrikspolitisk Institutt. Oslo 1976.

Bogen beskriver Norskehavet - havet mellom Norge og Grønland - dets ressurser og strategiske situation, herunder de kulturelle, sociale, økonomiske og politiske forhold - incl. den historiske baggrund - i Island, på Grønland, på Færøerne og på Svalbard.

Derefter diskuteres, i lys af områdets stadig stigende militærstrategiske og ressourcemæssige betydning, de fælles problemer og udfordringer, Norge og de øvrige stater i området står overfor i de kommende år.

Bertil Stjernfelt og Klaus-Richard Böhme: Vägen till Westerplatte. Militärhistoriska studier nr. 2. Militärhögskolan, Militärhistoriska Avdelingen (Marinlitteraturföreningen nr. 65). Stockholm 1978.

Allerede i juni 1939 anmeldte Tyskland et flådebesøg i Danzig den 25. august, og denne dag kl. 1044 lå panserskibet SCHLESWIG-HOLSTEIN forøjet ved Westerplatte.

Om morgenen den 1. september overskred den tyske hær grænsen til Polen, og panserskibet - som dagen før kl. 1835 havde modtaget kodemeddelelse om angrebets påbegyndelse den næste morgen kl. 0445 - indledte sit angreb kl. 0448 med affyring af sine 28 cm og 15 cm kanoner. Dette tyske kup mod Westerplatte mislykkedes dog - i modsætning til det centrale angreb på Polen. Forfatterne har på grundlag af tidligere forskning og nyt kildemateriale klarlagt og forklaret, hvad der skete.

Det vedtagne billede af en tysk aktion a' la den trojanske hest udviskes. Så meget mere fremtræder dårlig planlægning, misforståelser, improvisation, prestige-tænkning og dårligt samarbejde på alle niveauer. Den lille garnisons isolerede kamp under vanskelige forhold får en delvis ny og mere indgående betydning.

I den rigt illustrerede bog skildres den ensomme polske kommandants og den tyske skibschefs beslutningstagning og kommandoføring.

A.H.

DAS GIBT'S NUR EINMAL...

Af arkivar N. C. Bjerg

SYNSPUNKTER PÅ DEN DANSKE FLÅDELEDELSES STRATEGIOPFATTELSE 1938-40

Artiklen har tidligere været offentliggjort i Festskrift til rigsarkivar Johan Hvidtfeldt i anledning af 70-årsdagen den 12. december 1978. Artiklen skønnes at have interesse for tidskriftets læsere. Forfatteren er Marinestabens historiske konsulent.

H. C. Bjerg

Den 8. maj 1940 kl. 14 indfandt fire højtstående søofficerer sig på chefen for Søværnskommandoen, viceadmiral Hjalmar Rechnitzers kontor i Slotsholmsgade. De fire søofficerer var chefen for Kystflåden, kontreadmiral E. Briand de Crévecoeur, chefen for Marinestaben, kontreadmiral C. Hammerich, chefen for Flådestationen, kommandør P. Ipsen og chefen og Søofficersskolen, kommandør C. V. Evers. De gjorde det klart for Rechnitzer, at han ikke længere havde de danske søofficerers tillid, og henstillede rent ud til ham at trække sig tilbage som flådechef. Situationen er enestående, vistnok ikke alene i dansk historie. Rechnitzer meddelte, at han selv var indstillet på at trække sig tilbage, og at han allerede den 10. april, dagen efter den tyske besættelse af Danmark, havde anmodet om sin afsked, men at dette var blevet ham nægtet.

Den 10. maj fik viceadmiral Rechnitzer bevilget sin afsked. Dermed afsluttedes en af de mest ejendommelige og mest omdiskuterede karriærer i det danske søværns historie. Rechnitzer havde 1910-17 været chef for u-både, men havde derefter ikke gjort søtjeneste. 1917 blev han chef for Marineministeriets I. departement og gjorde derefter karriére i kontorstolen samtidig med, at han avancerede i søofficersgraderne uden for nummer. Han tilhørte politisk vist nok Venstre, men havde tillige et godt forhold til socialdemokraterne.

Rechnitzer blev i 1923 direktør for Marineministeriet og blev derigennem politikernes garant i dette ministerium og inden for søværnet for gennemførelsen af den militært set helt skandaløse forsvarsordning af 1922.

I forbindelse med vedtagelsen af forsvarsordningen af 1932, hvor man efter søofficerernes ønske sammenslog posten som direktør for Marineministeriet og chef for Søværnskommandoen, blev viceadmiral H. Wenck frosset ud og Rechnitzer indtog nu den nyoprettede dobbeltstilling. Denne stilling sad han også i den 9. april 1940, da det tyske angreb på Danmark tilsyneladende mødte en totalt uforberedt flådeledelse. Ansvaret for dette placeredes hos Rechnitzer. Reaktionen hos søofficererne, der mødte op hos Rechnitzer den 8. maj 1940, var en følge af opsparat utilfredshed og frustration i søofficerskorpset siden 1920'erne. Rechnitzer var personificeringen af de stadige politiske nedskæringer af forsvaret. Den lille dråbe, der fik bægeret til at flyde over, var et verserende rygte om, at Rechnitzer skulle have stillet tyskerne i udsigt efter 9. april, at de kunne overtage de danske ministrygere. Alt tyder på, at dette rygte intet hold har haft i virkeligheden, men bægeret var i forvejen fyldt til randen.

Bedømmelsen af Rechnitzer har såvel i samtiden som i eftertiden været fordømmende. Vilhelm la Cour betegnede ham hånligt, som »kontoradmiralen« og den gamle søofficer Henri Konow siger i sine erindringer,¹ at Rechnitzers avancement til kontreadmiral uden for nummer direkte var et misbrug af admiralstitlen.

Det blev den ene af de fire søofficerer, kommandør P. Ipsen, der i 1953 i tidsskrift for Søværnen² kom til at skrive Rechnitzers nekrolog. Ipsen skriver heri, at »ved bedømmelsen af Rechnitzer må tages i betragtning, at han af natur var konjunkturbestemt, opportunist og optimist, og at han, hvad han selv har udtalt, havde den opfattelse, at marinen burde drives som et rederi med koncentration af alle led til marineministeriet«, og videre hedder det: »men hvad der end har ligget til grund for viceadmiralens handlemåde, så må enhver beskyldning om, at han handlede ud fra upatriotiske endsige fædrelandsforræderiske motiver på det skarpeste tilbagevises«. Denne ipsenske opfattelse synes at være den, man hyppigst støder på i omtalen af Rechnitzer.

I 1965-66 fremkom bl.a. som følge af 25-året for 1940 en række bøger og artikler, hvori begivenhederne omkring 9. april atter blev behandlet, og hvor Rechnitzer derfor en passant blev nævnt. Samtidig fremkom en bog af den svenske historiker Carl-Axel Gemzell,³ der tog hele spørgsmålet omkring overvejelserne i den tyske marineledelse før operation *Weserübung* op til en nøjere vurdering.

I Bjørn Svenssons bog »Derfor gik det sådan d. 9. april«, København 1965, ses der på Rechnitzer med lidt større forståelse, end man ellers havde været vant til. I sin anmeldelse af denne bog i Tidsskrift for Søværnen 1965,⁴ skriver søofficeren E. J. Saabye i forbindelse med

omtalen af de forhold, som Rechnitzer opstillede som motivering for, at han ikke mente, at et tysk angreb på Danmark var sandsynligt, at »disse argumenter [Rechnitzers] er jo i høj grad subjektive og ligger ret fjernt fra den krigsmæssige tankegang, man kunne forvente hos Søværnets chef. Vi ved, at viceadmiral Rechnitzers karriere havde været stærkt politisk præget, og at han ikke havde haft nogen kommando på søen, siden han forlod undervandsbådene som ung kaptajn. Hans tanker bevægede sig derfor sikkert mere i administrative og politiske baner end i strategiske og taktiske«. Endvidere hedder det hos Saabye, at »Rechnitzers store tillid til Raeder er temmelig verdensfjern«, men han undrer sig på den anden side over, at Rechnitzer med en stab bestående af så fagligt kompetente og dygtige søofficerer som C. Hammerich, A. H. Vedel, S. Ramlau-Hansen, K. Lundsteen, P. A. Mørch og K. H. Poulsen kunne jugere så galt, som han tilsyneladende gjorde. Forklaringen må efter Saabyes mening enten være, at disse officerer delte Rechnitzers anskuelser eller, at de slet ikke blev spurgt til råds. Saabyes anmeldelse rummer i øvrigt flere lignende interessante iagttagelser vedrørende det emne, der her behandles.

I et indlæg fra 1966⁵ i Tidsskrift for Søværnen skrev søofficeren H. H. Wesche angående begivenhederne den 9. april, at »samtidig har jeg ment at kunne påpege, at ren ønsketænkning var den eneste baggrund for den da gældende sømilitære situationsvurdering og dermed for ordregivning og for rådgivning til den politiske ledelse«. Indlægget var en del af en polemik, som udviklede sig mellem Wesche og en anden søofficer, J. J. Westrup, om hvorvidt søofficererne den 9. april uafhængigt af regeringens ordre skulle have optaget kampen mod tyskerne!

I 1966 udkom bogen »Danmarks udenrigspolitik 1933-40« af overarkivaren i Udenrigsministeriets arkiv, dr. Viggo Sjøqvist, hvori der for første gang refereres dokumenter fra Søværnskommandoens arkiv, som giver mulighed for på en mere nuanceret måde at betragte og vurdere den danske flådeledelses strategiopfattelse i årene umiddelbart inden det tyske overfald i 1940. Det fremgår heraf, at den strategiske situation længe og grundigt var blevet overvejet inden for flådeledelsen og især, at Rechnitzer indgående og absolut ikke blåøjet havde beskæftiget sig med de muligheder, der var for, at Danmark blev inddraget i en stormagtskrig og på hvilken måde.

Det skal i sandhedens interesse siges, at før Viggo Sjøqvists bog kom, var den væsentligste kilde til vurderingen af Rechnitzers handlemåde og forudsætningerne for denne den generalrapport, som Rechnitzer lod udsende om flåden efter 9. april samt de redegørelser, som han forelagde for Den parlamentariske Kommission 1945. Gennemlæsningen af disse akter understreger stærkt indtrykket af en flådechef med en mere end almindelig ringe situationsfornemmelse og realitetssans. Sammenholder man de akter, som Sjøqvist refererer fra før 9. april 1940 med de redegørelser, som Rechnitzer udarbejdede til Den parlamentariske Kommission, undres man over, at det er den samme person, der står bag. Det synes som Rechnitzer efter 9. april har spillet sine kort meget dårligt. Der ligger ganske givet en god portion psykologi gemt i forklaringen, som dog ikke umiddelbart lader sig påvise. Der er ikke tvivl om, at begivenhederne den 9. april 1940 kom fuldstændig bag på Rechnitzer - og i øvrigt de andre ansvarlige ledere i landet. Det tyske angreb på Danmark var tilsyneladende uden politisk og strategisk logik. Det var

vanskeligt at regne ud, hvad tyskerne ville opnå ved et sådant angreb set ud fra en samlet vurdering af den strategiske situation, som Danmark befandt sig i.

Det er åbenbart, at de kendsgerninger, der er kommet frem i Sjøqvists bog om dansk udenrigspolitik, langt fra har ændret den almindelige opfattelse af, hvad der gik forud for begivenhederne den 9. april. De forudgående tyske forberedelser er vi godt underrettede om gennem de konfiskerede arkiver fra den tyske marineledelse,⁶ men der resterer store og dybtgående undersøgelser af dansk arkivmateriale fra sidste halvdel af 1930'erne, før vi tilsvarende vil kunne få et overblik over, hvilken tanker, der rørte sig i f.eks. den danske flådeledelse i dette tidsrum. Arbejdet kan imidlertid ikke komme i gang, fordi kildematerialet endnu ikke er almindeligt tilgængeligt.

En større omfattende undersøgelse af udviklingen omkring 9. april inden for flåden og af bl.a. Rechnitzers rolle i de forskellige beslutninger, der blev taget umiddelbart efter meldingerne om det tyske angreb, er foretaget af J.J. Westrup i Tidsskrift for Søværnen 1967.⁷ Om Rechnitzer dette det, at »det er en skæbnens ironi, at den, der herhjemme bedst har forudset, hvorledes tyskerne ville handle, må fornægte dette af frygt for, at man skulle tro, at den stammede fra et landsforræderisk samkvem med tyskerne«. ⁸ Westrup rører her ganske givet ved noget meget centralt i den psykologiske vurdering af Rechnitzer og hans situation; og måske er denne iagttagelse nøglen til at forstå den store forskel, der er mellem de redegørelser, som Rechnitzer udarbejdede før og efter 9. april.

Det ligger uden for nærværende undersøgelse nærmere at vurdere Rechnitzers virke og hans ansvar for

udviklingen af det danske søværn. Her skal i stedet forsøges nogle synspunkter på tre påstande, som ofte ses anført i forbindelse med den danske flådeledelses strategifattelse før 9. april, nemlig

- at* forudsætningen for den tyske operation *Weserübung*, som besættelsen af Danmark var en del af, var de strategiske tanker, der var fremsat af den tyske søofficer Wolfgang Wegener i en bog i 1929, og
- at* den danske flådeledelse ikke havde beskæftiget sig med disse tanker og derved ikke i tide havde erkendt den fare, som Danmark svævede i, samt
- at* den danske flådeledelse bl.a. som følge heraf må siges at have været totalt uforberedt og urealistisk i sine vurderinger af tyskernes gode hensigter over for Danmark.

Efter den 1. verdenskrig diskuteredes det blandt tyske søofficerer, om den strategi, som Tirpitz havde anlagt inden for det sømilitære område, havde været den rigtige. Mange mente, at de sømilitære stridskræfter ikke var blevet udnyttet optimalt. Den manglende udnyttelse af den tyske sømagt skyldtes nok Tysklands geografiske placering, som bestemt ikke begunstigede hævdelsen af en stærk sømagt. Den tyske højsøflåde havde ganske vist gennem sin tilstedeværelse (»fleet-in-being«-princippet) sikret den nordlige flanke i forbindelse med landkrigen på det europæiske kontinent, men den havde i realiteten været lukket inde af den engelske flåde i Nordsøen. Forsøget på at sprænge denne blokade resulterede i det såkaldte Jyllandsslag 1916 og havde for tyskerne ikke ført til det ønskede resultat. En umiddelbar

analyse af den tyske søkrig 1914-18 viste, at ubåds-krigen havde været det søkrigsvåben, der havde givet størst resultat, og at det tyske nederlag her ikke så meget skyldtes det forkerte i metoden som de manglende ressourcer.

I 1929 udsendte Wolfgang Wegener bogen »Die See-strategie des Weltkrieges«. Bogen var en omarbejdet udgave af et kompendium, som internt siden 1926 havde cirkuleret i tyske søofficerskredse.⁹ Wegener kritiserer i bogen den strategi, som var blevet fulgt under verdenskrigen. Han tager således afstand fra Tirpitz' tanker, som var stærkt inspireret af den amerikanske sømagts-teoretiker A. T. Mahan, hvis bøger Tirpitz havde fået oversat til tysk. I hovedsagen indebar disse tanker en stor kraftig slagflåde, hvis formål det var at opnå det absolutte søherredømme. Wegener gik i stedet ind for de teorier, der var fremført af englænderen Sir Julian Corbett¹⁰ i 1911, og som inspiration havde de franske ideer, som man plejer at betegne som »la jeune école«.

Disse ideer gik ud på, at der skulle føres krydserkrig mod fjendens handelsskibe, idet herredømmet til søs blev sat lig med herredømmet over handelsruterne på havene.

Efter verdenskrigen blev begrebet krydserkrig udvidet med ubådskrigsførelsen mod handelsruterne. Den af Wegener foreslåede strategi indebar imidlertid, at Tyskland måtte have mulighed for at operere uden for Nordsøen, som i en ny krig sandsynligvis igen ville blive lukket af englænderne. Det kunne ske gennem kontrol med de danske gennemsejlingsfarvande, Kattegat og de sydlige norske farvande og/eller gennem baser i Frankrig ud mod Atlanterhavet. Wegener inddrog meget

tydeligt og aggressivt de danske farvande som en af forudsætningerne for at den tyske flåde kunne komme ud på oceanerne og dér angribe de engelske handelsruter.

Samme år som Wegeners bog kom, udsendtes et værk af en anden tysk søofficer, Otto Groos.¹¹ Han var enig med Wegener i, at tyskerne ikke havde fået nok ud af deres sømagt under verdenskrigen og tilsluttede sig også betydningen af at beherske handelsvejene på oceanerne.

I denne forbindelse mente han, at baser på den franske kyst ville have haft meget stor betydning for den tyske flåde. Han erkendte som Wegener, at støttepunkter i Danmark og Norge ville have forbedret den strategiske stilling for Tyskland. Men ellers var han ikke på samme måde som Wegener fordømmende over for den strategiske koncept, som var forment af Tirpitz. Bogen er blevet opfattet som et modindlæg mod Wegeners bog.

Begge bøger blev anmeldt samme år de udkom i Tidsskrift for Søvæsen¹² af F. Hempel-Jørgensen. I slutningen af anmeldelsen af Wegeners bog hedder det: »På en tid da vi herhjemme strides, om vi overhovedet skal have et forsvar og om et sådant forsvars mål og midler, kunne man ønske at denne bogs ideer og tanker om de danske farvandes betydning under en stormagtskonflikt belyst fra tysk synspunkt og interessesfære, ville vinde vid udbredelse i den danske befolkning og derved muligt bidrage sit til at retlede store dele af befolkningens opfattelse af den kommende verdensudvikling som værende uden risiko og fare for dansk territorium«. Anmeldelserne viser, at Wegener og Groos med det samme blev introduceret og kendt blandt danske søofficerer, der ikke uden ængstelse læste disse bøger.

Det har været livligt diskuteret, om operation *Weserübung* direkte havde sit udspring i de wegenerske teorier. Gemzell har i sin bog søgt at vise, at der var direkte forbindelse. Dette forskningsresultat er imidlertid blevet kritiseret fra flere sider,¹³ og specielt har den tyske historiker W. Hubatsch hævdet, at der ikke kan trækkes en lige linie fra Wegeners teorier til operation *Weserübung*. Hele denne meget videnskabelige diskussion kan ikke refereres her, men det kan påpeges, at den har en ikke ringe interesse i forbindelse med vurderingen af den danske flådes strategiopfattelse før 1940.

Af flere grunde forekommer det lidet sandsynligt, at der skulle være en direkte linie fra Wegeners bog til *Weserübung*-operationen. Man skal erindre sig, at Frankrig af tyskerne blev opfattet som hovedmodstanderen i en meget stor del af mellemkrigsårene, faktisk op til 1938, hvor først England for alvor kom ind i billedet. Wegeners tanker var naturligvis kendt ikke alene af tyske, men også af danske søofficerer. Forudsætningen for denne strategiske koncept, som helt naturligt meldte sig under en planlægning af en søkrig, hvori England var hovedmodstanderen, var en flådestyrke af et helt andet omfang end Tyskland i 1938-40 rådede over. Dette var Raeder ganske klar over, og han opstillede derfor den såkaldte Z-plan, der først kunne være klar omkring 1945. Raeder havde i forbindelse med fremkomsten af denne plan Hitlers ord for, at en krig med England først kunne ventes fra dette tidspunkt.

Z-planen skulle bl.a. medføre etableringen af særligt slagkraftige kampgrupper bl.a. med hangarskibe og slagskibe, som hver for sig selvstændigt skulle føre krydserkrig på havet. For at vedligeholde disse kampgrupper var det helt nødvendigt at have baser ud mod Atlanterhavet, først og fremmest på den franske kyst,

men i anden række i Norge. Danmark havde i denne forbindelse kun interesse ved, at en forudsætning for benyttelsen af de norske baser var, at man frit kunne sejle gennem de danske stræder. Med andre ord kan man sige, at de flådemæssige forudsætninger for at gennemføre en wegenersk plan mod Norge simpelthen ikke var til stede i 1940. Derfor er det også lidet sandsynligt, at Raeder direkte skulle have fået inspiration hos Wegener til *Weserübung*. Tværtimod gjaldt det for Tyskland om, at de danske stræder blev holdt åbne som internationale gennemsejlinger, samt at såvel Danmark som Norge holdt sig neutrale. Sagt på en anden måde kan man sige, at strategisk set havde Danmark og Norge i 1939-40 kun interesse for Tyskland som neutrale eller som velvilligt neutrale. Det var således ikke nødvendigt at sikre sig Danmark og Norge for at forbedre sin strategiske situation - så længe disse lande holdt sig neutrale og vel at mærke var i stand til at hævde denne neutralitet. I engelsk besiddelse ville de to lande derimod være skæbnesvangre for tyskerne.

Det i lyset af ovenstående er det derfor rigtigt, når Bjørn Svensson i sin bog skriver, at det var vestmagterne, »der ødelagde freden i Norden«. ¹⁴ »Altmark«-affæren i februar 1940 viste med al ønskelig tydelighed, at Norge ikke var i stand til at hævde den neutralitet, som var en del af den tyske strategi. Det stod nu klart for den tyske militære ledelse, at der måtte gøres noget for at få kontrol med Norge, forinden englænderne fik det. De ret vage forberedelser til planlægningen af en operation mod Norge aktiviseredes først fra dette tidspunkt for alvor. ¹⁵

Man undersøgte i øvrigt om problemet lod sig løse gennem et nazistisk statskup i Norge, men dette viste sig ikke muligt.

Sådan omtrent må situationen opfattes, og denne synes at være en følge af en bestemt udvikling. Der synes ikke at være noget wegensersk i den meget hastige planlægning, som fra tysk side gennemførtes i løbet af et par forårsmåneder i 1940 med henblik på en operation mod Norge.

Et vigtigt spørgsmål melder sig, nemlig hvornår Danmark kom ind i billedet og med hvilken begrundelse. I en bog af ovennævnte E. J. Saabye fra 1975 hedder det om *Weserübung* og den danske opfattelse af situationen før 9. april 1940, at »selv en meget beskeden strategisk forståelse burde dog have været tilstrækkelig til, at man var klar over, at Tyskland under ingen omstændigheder ville besætte Norge uden også at sikre sig Danmark.

Uden danske havne og flyvepladser ville angrebsstyrkerne i Norge ikke kunne forstærkes og forsynes tilstrækkeligt hurtigt, ligesom tyskerne måtte sikre sig, at allierede styrker ikke fik adgang til dansk territorium«. ¹⁶ Det er naturligvis rigtigt, at en engelsk besiddelse af Danmark, efter at tyskerne havde sat sig fast i Norge, ville bevirke, at tyskerne måtte opgive deres forehavende. At Danmark var en nødvendig besiddelse for en operation mod Norge, således som forholdene rent faktisk var, er imidlertid ikke særligt indlysende.

Vitterligt er det, at besættelsen af Danmark først på et meget sent tidspunkt kom ind i planlægningen af *Weserübung*. Noget forenklet kan man sige, at det var Luftwaffe, der fik gennemtrumpfet beslutningen om besættelsen af Danmark, ikke den tyske flåde! Danmark blev i dén grad opfattet som værende i et geo-strategisk afhængighedsforhold til Tyskland, at det i 1940 ikke var nogen rimelig og fornuftig tanke, at englænderne skulle have forsøgt at sætte sig i besiddelse af Danmark. Hertil

kom, at tyskerne på dette tidspunkt besad det absolutte luftherredømme, hvad der gjorde et evt. engelsk angreb på Danmark til et meget hasarderet foretagende. Tyskerne kunne med nogen ret betragte Danmark som et mindre problem i forbindelse med at komme før englænderne til Norge, specielt Sydnorge. Den engelske mineudlægning i norske farvande den 8. april 1940 bekræftede i og for sig hele denne problematik.

En undersøgelse af såvel de strategiske som operationelle forudsætninger, der var for *Weserübung*, synes at vise, at denne operation var meget lidt wegengersk. F. eks. fulgtes besiddelsen af Norge da heller ikke op fra tysk side med anlæggelsen af vigtige flådebaser i dette land til brug for udfaldet mod handelsruterne på Atlanterhavet. Ikke desto mindre karakteriseres operation *Weserübung* stadig som inspireret af Wegeners teorier.

Som eksempel kan anføres den gængse Danmarkshistorie. I denne skriver Frantz Wendt, at »Også i Tyskland var marinen den drivende kraft, personificeret i flådechefen, storadmiral Erich Raeder. Som mange andre tyske marineofficerer var han blevet inspireret af viceadmiral Wolfgang von Wegeners bog fra 1929, »Seestrategie des Weltkrieges«, hvis tese var, at Tyskland i en eventuel ny storkrig burde sikre sig Norge«¹⁷ Hele denne diskussion spiller en rolle for, hvorledes man skal vurdere den danske flådeledelses holdning og virke i årene op til 1940. Problemet kan illustreres ved et citat fra den tidligere omtalte nekrolog over Rechnitzer, som Ipsen skrev i 1953. I denne hedder det, at »erfaringerne fra den vellykket gennemførte neutralitetspolitik under første verdenskrig gav Rechnitzer den optimistiske indstilling, at noget lignende kunne gennemføres også under en eventuel ny verdenskrig, og hans samtaler med

admiral Raeder i Berlin 1939 bestyrkede ham yderligere heri. Han stødte de betragtninger fra sig, der offentligt var blevet fremført fra tyske strateger om det ufordelagtige for Tyskland, ved at dette i 1914-18 ikke havde sikret sig et videre basisområde ud mod Atlanterhavet«. ¹⁸ Tolkningen af denne passus må være, at Ipsen mener, at Rechnitzer nok kendte Wegeners tanker - for det må være dem, Ipsen hentyder til i den sidstnævnte sætning - men afviste dem som ikke aktuelle eller urealistiske, og at dette skulle have bevirket, at Rechnitzer ikke i tide så den fare, Danmark var i i tilfælde af disse tankers realisation. Dette turde imidlertid være en lettere forvridning af sandheden. Wegeners tanker beskæftigede tværtimod Rechnitzer og hans stab meget, ligesom de i mellemkrigsårene også blev doceret på Søofficersskolen. De kastede en skygge ind over al dansk sømilitær planlægning især fra omkring begyndelsen af 1930'erne, hvor man ikke længere kunne anse det baltiske område for at være et magtvacuum, det, der havde været forudsætningen for de nedrustningsbestræbelser, som havde verseret gennem 1920'erne i Danmark. I virkeligheden kan man sige, at det var tryllebindingen af Wegener, der fastlåste den danske sømilitære strategi og bevirkede, at en operation som *Weserübung* i 1940 var ulogisk og lidet sandsynlig for Rechnitzer. Denne attitude påvirkede naturligvis hans dispositioner i dagene og timerne før det tyske angreb. I dag kan der med en god portion bagklogskab peges på en række ting, som skulle have fået Rechnitzer til erkende, at der var noget under opsejning. Han forstod imidlertid ikke, hvad formålet med et angreb på Danmark skulle være ud fra den foreliggende situation. Ud fra denne grundholdning måtte han også bortforklare de ejendommelige meldinger, der indløb.

Den almindelige holdning til begivenhederne 9. april er normalt emotionelt eller politisk præget. Spørgsmålet for historikeren stiller sig imidlertid, om man ud fra de forhold, der forelå for samtiden, kan bebrejde flådeledelsen in casu Rechnitzer at have undladt at gennemarbejde den strategiske situation, som Danmark befandt sig i ved en evt. storkrig, eller om man havde forsømt løbende at tage situationen op til fornyet overvejelse. Normalt støder man på den opfattelse, at det, den danske flådeledelsesstrategi byggede på, var, at Danmark lå inden for det tyske interesseområde, at Raeder havde lovet Rechnitzer, at Danmark ikke ville blive angrebet, samt at der eksisterede en ikke angrebsagt mellem Danmark og Tyskland. Denne opfattelse bestyrkes man ganske vist i ved at gennemlæse de dokumenter og redegørelser, som Rechnitzer fremlagde i Den parlamentariske Kommission.

Sjøqvists bog om dansk udenrigspolitik viser imidlertid, som det ovenfor er anført, at der i høj grad var foregået strategiske overvejelser i flådeledelsen, og at man i 1938 på ny havde taget hele situationen op til overvejelse med henblik på en nyorientering. De bevarede memoranda viser, at Rechnitzer bestemt ikke var nogen blåøjet flådechef uden forståelse for strategisk tankegang og planlægning.

For helt at forstå de strategiske overvejelser, der foregik i den danske flådeledelse i mellemkrigsårene, er det nødvendigt kort at rekapitulere, at Danmarks strategiske position undergik en væsentlig forandring, da landet ved den tyske sømagts opkomst i slutningen af det 19. årh. mistede udsigten til i en krig at kunne hævde søherredømmet i egne farvande. Derved blev Danmarks geografiske placering problematisk ved en krig mellem vestmagterne og Tyskland - eller Rusland, der begge

primært var søtersømagter. Disse hårde kendsgerninger var forudsætningen for al sømilitær strategitænkning i Danmark. Således havde situationen også været ved udbruddet af den 1. verdenskrig, og det er interessant at sammenligne den strategiopfattelse, som flådens chef, viceadmiral O. Kofoed-Hansen, havde inden 1914 med den opfattelse, som gjorde sig gældende hos Rechnitzer og i dennes stab før 1940. Hos Kofoed-Hansen¹⁹ hedder det, at »jeg har altid bekæmpet hærens teorier om det tyske overfald på Danmark, og da særligt København, som den nødvendige indledning til den store europæiske krig, og jeg nærede heller ikke nu nogen frygt i den henseende, men jeg har altid regnet på, at Tyskland, når det stod overfor en krig med England, på en eller anden måde ville kræve kauteler²⁰ for vor neutralitet, og jeg har været klar over, at vor stilling påbød os i egen interesse at yde den forlangte sikkerhed, forudsat at den ikke var uforenelig med statens ære (f.eks. tysk besættelse af dele af dansk territorium), ligesom vi alene af hensyn til folkestemningen ikke ville kunne indlade os på en offensiv-defensiv alliance«. Det var denne nøgterne, strategiske overvejelse, som gjorde, at mange stemplede søværnet som tyskvenligt. Der går en lige linie fra Kofoed-Hansens synspunkter til den strategiopfattelse, der gjorde sig gældende i den danske flådeledelse efter 1933, hvor man atter måtte operere med Tyskland som en magtfaktor. Der var god mening i fortsat at betragte Danmarks strategiske stilling, således som man havde gjort det før den første verdenskrig. Det eneste, der nu kunne være en fare for denne strategiopfattelse, var tanker som dem Wegener havde fremført, hvorefter tyskerne ikke ville nøjes med en garanteret dansk-neutralitet med hensyn til gennemsejlingsfarvandene, men ville sætte sig i besiddelse af såvel dette land som

Norge. Derfor havde den danske flådeledelse et wegenerisk kompleks. Måske kom Wegeners bog til at spille en mere fremtrædende rolle i den danske flådeledelses overvejelser end i den tyskes.

Som udgangspunkt for en nærmere analyse af Rechnitzers og den danske flådeledelses strategiopfattelse kan vælges det memorandum, som blev udarbejdet ved Marinestaben i juni 1938. Allerede i april 1936 havde Rechnitzer imidlertid i en redegørelse med titlen »Militærpolitiske Betragtninger«²¹ taget den strategiske situation op til nyvurdering efter udviklingen i Tyskland efter 1933. Det hedder heri, at man måtte »forstandsmæssigt tage konsekvenserne« af vor militærgeografiske beliggenhed. Danmark måtte derfor besidde sådanne magtmidler, som gjorde vor neutralitet troværdig over for Tyskland. Danmark lå »i skyggen« af Tyskland, og det blev yderligere fremhævet, at udviklingen inden for de militære luftvåbener gjorde dette endnu tydeligere, end det havde været i 1914-18. Rechnitzer havde erkendt, at situationen efter 1933 var en anden, end den havde været i midten af 1920'erne, da nedrustningsideerne var i højsædet. Rechnitzer lagde helt klart op til en ny vurdering af dansk militærpolitik og strategi, og han henstillede, at der på højt plan fandt en drøftelse sted med henblik på den fremtidige strategi.

Desværre løb Rechnitzers initiativ ud i sandet. Han fremkom derefter i juni 1936 med et nyt stort memorandum omhandlende »Betragtninger vedrørende Danmarks militærpolitiske stilling for forsvarets opgaver og sammensætning«.²² Denne interessante redegørelse er en videre bearbejdning af de tanker, der var fremkommet i aprilmemorandummet. Hovedpunktet i dette er vel fremhævelsen af, at Danmarks eneste chance er en neutralitet svarende til den, der blev praktiseret i 1914,

men vel at mærke når der, ligesom dengang, er mulighed for at sætte magt bag og derved betage englænderne lysten til at søge at trænge ind i Østersøen. Dette måtte imidlertid indebære, at flåden materielt set måtte forøges bl.a. gennem anskaffelsen af flere artilleriskibe.

Hærens ledelse fremkom også med redegørelser. Stort set må man konstatere, at de to værnsledelser var enige i de strategiske ræsonnementer, selv om de naturligvis gav deres respektive værn fortinsstillingen i den udbygning af forsvaret, som de mente nu måtte igangsættes. Rechnitzer mente, at Danmarks strategiproblem primært var forholdet til Tyskland og derfor af sømilitær karakter. Han mente derfor, at flåden specielt måtte udvikles, idet denne »danner det egentlige grundlag for neutralitetspolitikens gennemførelse«, som han skrev i et memorandum af 26. marts 1938.²³

I juni 1938 fulgte så Rechnitzers store memorandum,²⁴ som i sig selv er et vigtigt og interessant dokument, og som nærmere analyseret må karakterisere Rechnitzer og hans medarbejdere som første rangs strateger. Memorandummet blev først i august 1938 videresendt fra marinestaben med titlen »Dansk Militærpolitik«.

I memorandummet lægger Rechnitzer op til indgående drøftelser af den strategiske stilling, som Danmark befinder sig i og konstaterer, at realitetsdrøftelser om dette problem ikke har fundet sted i forbindelse med de forsvarsordninger, der har været gennemført siden verdenskrigen. Formålet med disse drøftelser, hedder det, må være at opnå en rimelig sikkerhed for, at mål og midler bringes i indbyrdes overensstemmelse. blandt de forudsætninger, der opstilles, er, at dansk politik tilsigter at holde landet uden for krigeriske konflikter gennem

neutralitet. værnene skal udgøre den »magtfaktor«, som understøtter denne politik og i det tilfælde, hvor landet ikke kan unddrages krigen, skal disse bruges til »egentlig krigsførelse i den udstrækning dette er muligt«. Neutralitetsbegrebet er imidlertid to-sidigt, idet neutraliteten ikke blot afhænger af »dansk indrepolitisk opfattelse«, men også af, hvorledes den hævdede neutralitet »bedømmes af de krigsførende parter«, en kendsgerning, som tit ikke tages med i politiske overvejelser. Rechnitzer understreger her, at man ikke gennem neutralitet kan frigøre sig fra strategiske kendsgerninger. »Et spørgsmål om, hvorvidt en neutralitetskrænkelse og deraf følgende udnyttelse af dansk land- eller søterritorium er væsentlig eller uvæsentlig, kan alene bedømmes ud fra den betydning, den ene eller den anden krigsførende part vil tillægge den«.

I tilfælde af en storkrig går man i memorandummet ud fra, at England og Tyskland vil befinde sig på hver sin side, og denne situation er netop specielt farlig, da »Danmark til en vis grad vil befinde sig i konfliktens brændpunkt for så vidt angår operationerne på og over søen«. Problemet her blev, om »Tyskland vil følge den fra verdenskrigen kendte linie med hovedsagelig anvendelse af undervandsbåde til handelskrig og lejlighedsvis udsendelse af blokadebrydere, eller om man fra tysk side vil foretage et alvorligt forsøg på at åbne vejen til Atlanterhavet. En sådan tanke har været stærkt fremme i tyske strategiske overvejelser siden verdenskrigen. Den herfor grundlæggende strategiske tanke er, at den tyske sømagts opgave må være at bryde den engelske blokades kvælertag ved effektivt at åbne vejen til Atlanterhavet, og som en mulig fremgangsmåde har der været peget på erhvervelse af en flådebasis i Vestnorge. Ved erhvervelse af en sådan basis ville opretholdelse af en

engelsk blokadelinie Shetland-Norge med lette styrker alene ikke mere være mulig, og det forudsættes endvidere, at man herved ville tvinge England til at gå aktivt til værks over for den tyske flåde. Man ville følgelig i strategisk-taktisk henseende skabe en situation modsat den under verdenskrigen, hvor den engelske hovedflåde i det væsentlige forholdt sig passiv, undtagen til imødegåelse af tysk aktivitet«. Ved redegørelsen for disse forhold er der i memorandummet henvist til Otto Groos' og W. Wegeners bøger fra 1929.

En undersøgelse af de praktiske muligheder for at gennemføre sådanne operationer, som her var opridset, måtte imidlertid vise, at disse måtte betragtes som »en anden rangs sandsynlighed«. Sandsynligheden måtte dog tages op igen, hvis stormagtsopgøret udsattes til den tyske flåde var fuldt udbygget, svarende til den såkaldte Z-plan.

Chancerne for at holde sig uden for krig beroede ene og alene på den militære magt, der kunne sættes bag neutraliteten, og derfor måtte denne være »så kampduelig og bevægelig, at alene den danske imødegørelse gør risikoen større end de opnåelige fordele«. Svarende til denne tankegang findes der adskillige udtalelser i Rechnitzers redegørelse. Med en voksende dansk militærmagt øgedes den tyske sikkerhed, samtidigt med, at det blev vanskeligere for Tyskland selv at tage sagen i egen hånd. Den strategi, der skulle anlægges, måtte bygge på, at Danmark ikke måtte udsætte sig for at få Tyskland som militær modstander. Rechnitzer fører denne tankegang til sin yderste konsekvens, når han i denne forbindelse siger: »Dette så meget mere, som en endelig tysk sejr i så fald uvægerligt synes at måtte føre til Danmarks indlemmelse i det tyske rige, medens en engelsk sejr med Danmark på tysk side alligevel vil lade

muligheden åben for Danmarks fortsatte beståen som selvstændig stat«. Et sådant ræsonnement vil nok virke overraskende, men kan ikke frakendes hverken realitet eller stringens.

Rechnitzer kommer også ind på tankerne om et nordisk forsvarsforbund og påpeger i denne forbindelse, at de strategiske og sikkerhedspolitiske problemer for de nordiske lande er så vidt forskellige, at et forsvarsforbund i realiteten vil være uden indhold. En kendsgerning, som også må erkendes i dag.

Memorandummet fra august 1938 munder ud i en konstatering af, at løsningen af Danmarks sikkerhedsproblem ligger gemt i en neutralitet, der, hævdet af en stærk militær magt, erkender Tysklands strategiske »skygge« og giver Tyskland tilstrækkelig sikkerhed i den nordlige flanke. Forudsætningen for løsningen af det danske strategiproblem var derfor efter Rechnitzers mening etableringen af en stærk dansk flådemagt, og »man er på det rene med, at søværnets rationelle opbygning kræver ret væsentlige pengemidler, men hovedårsagen hertil er, at der gennem en lang årrække kun har været bevilget helt utilstrækkelige midler til søværnet«. I forlængelse af denne udtalelse hedder det til slut: »De to muligheder, der foreligger, er enten en rationel og hurtig udbedring, først og fremmest af søværnets fundamentale mangler, eller en opgivelse af et rationelt dansk forsvar. *En tredje gives ikke!*«

I et notat fra februar 1940 gentog Rechnitzer sine synspunkter. Der var på dette tidspunkt intet sket, som ville ændre disse.

Selv om Rechnitzers strategiopfattelse endnu ikke kan gøres til genstand for en nærmere analyse, så viser uddragene af juni-memorandummet fra 1938, hvorledes man i den danske flådeledelse arbejdede med de strategiske problemer og med at få politikerne til at erkende sammenhængen mellem mål og midler. Der ligger her en stor mark, som venter på Clio's høst.

Kilderne viser, at den danske flådeledelse in casu Rechnitzer nøje overvejede den danske strategi i mellemkrigsårene, og at han var fuldt klar over Wegeners tanker, der også indgik i de strategiske overvejelser. Efter 1933 initierede Rechnitzer en nyvurdering af den danske strategiske koncept og gennemførte i denne forbindelse meget realistiske overvejelser. Han slog kraftigt til lyd for en sømilitær »oprustning«, således at mål og midler svarede til hinanden i forsøget på at gennemføre den nødvendige strategi.

Rechnitzer påpegede, hvad der var den nødvendige militærpolitik. Det var derefter politikernes tur til at gennemføre den nødvendige politik.

Selv om Wegeners teorier skabte usikkerhed i den danske strategiske planlægning, tydede situationen efter krigens start i september 1939 på, at den nødvendige strategi var den samme som var blevet praktiseret i 1914-18, således som Rechnitzer havde forudset. Der var i foråret 1940 ingen af de betingelser til stede, som ville udløse en wegenersk aktion fra tysk side. Det svage norske forsvar skabte imidlertid hurtigt en strategisk-taktisk situation, som ikke kunne forudberegnes og som i øvrigt ikke nødvendigvis indebar en involvering af Danmark, hvilket også fremgår af den tyske militære planlægning,

som vi har et indgående kendskab til. På denne baggrund skal Rechnitzers handlinger i dagene før 9. april ses, ligesom det heller ikke på denne baggrund er rimeligt at forestille sig, at de ansvarlige danske ledere »vidste«, at der ville ske noget.

Studiet af problematikken omkring den 9. april 1940 er interessant og lærerigt på mange måder. Det giver på én gang et indtryk af det unikke i historiske begivenheder, og af at historien gentager sig. Rechnitzer refererer en samtale, som hans modarbejder F. C. Pontoppidan i 1939 havde med den tyske marineattaché, kontreadmiral Steffan, hvori denne udtaler, at det ville være en skuffelse for Tyskland, hvis Danmark ikke tog imod tilbuddet om en ikke-angrebspagt, for som han sagde »das gibt's nur einmal«²⁵ - mon det også vil kunne siges om den 9. april 1940!

Noter og henvisninger

1. Admiral Henri Konows Erindringer bd. 2, udg. ved Tage Kaarsted, 1969, s. 314.
2. Tidsskrift for Søværnen 1953 s. 354-59.
3. Carl-Axel Gemzell: Raeder, Hitler und Skandinavien. Der Kampf für einen maritimen Operationsplan. Lund 1965.
4. Tidsskr.f.Søv. 1965 s. 445-57.
5. Ibid. 1966 s. 220 f.
6. Johan Hvidtfeldt: Den tyske besættelse af København den 9. april 1940. Tidsskr.f.Søv. 1974 s. 249-340. Denne afhandling giver samtidig en fuldstændig oversigt over Operation Weserübungs planlægning. Afhandlingen er tillige trykt i den svenske årbog »Aktuellt och historiskt« 1973 s. 7-72.
7. Tidsskr.f.Søv. 1967 s. 141-252 m. bilag.
8. Ibid. s. 162.
9. Der er nærmere redegjort for disse forhold hos Gemzell op.cit.

10. Fremført bl.a. i værket *Some Principles of Maritime Strategy*, 1911.
11. *Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges*, 1929.
12. *Tidssk.f.Søv.* 1929 s. 209 og s. 692.
13. Se bl.a. Hans Kirchhoffs anmeldelse i *Historisk Tidsskrift* 1966 s. 187-96.
14. Bjørn Svensson: *Derfor gik det sådan den 9. april, 1965*, s. 238.
15. Se *Hvidtfeldt op. cit.* s. 256 f.
16. E.J. Saabye: *Krigen til Søs. Beretninger fra 2. verdenskrig*, 1975, s. 59.
17. *Politikens Danmarks Historie* bd. 14, s. 29.
18. *Tidssk.f.Søv.* 1953, s. 358.
19. Viceadmiral O. Kofoed-Hansens optegnelser, gengivet i *Flåden under første verdenskrig*, udg. ved Tage Kaarsted, 1976, s. 6.
20. Kautel = forsigtighedsforanstaltning, især brugt i betydningen: bestemmelse, som indføres i en kontrakt, og som skal hindre strid angående et bestemt forhold.
21. Omtalt og refereret hos *Sjøqvist: Danmarks Udenrigspolitik 1933-1940*, 1966, s. 163.
22. Se *Sjøqvist op. cit.* s. 164.
23. *Sjøqvist op. cit.* s. 254.
24. *Sjøqvist op. cit.* s. 255-58. Memorandummet er på 45 foliosider og oprindeligt duplikeret i 30 eksemplarer. Det findes i flere offentlige og private arkiver.
25. Se *Beretningen fra Den parlamentariske Kommission* bd. I, aktstykker og stenografiske referater s. 175 f.

NEKROLOG

Kontreadmiral Henrik Marius Petersen blev født 23/2-1919 i Ringsted, søn af købmand Marius Petersen og hustru Anna (f. Petersen).

Som student fra Roskilde Kathedralskole blev han 4/7-1938 antaget som søkadetlærling og i 1939 udnævnt til søkadet. Efter det tyske overfald 9 APR. endte et forsøg sammen med 6 andre søkadetter på at nå Norge i et svensk internat. Den heraf følgende udeblivelse blev af søofficersskolen takseret til 1 års tilbagesættelse i undervisningen.

Fra oktober 1943 var han med i ELVERHØJ (den underjordiske søværnskommando's efterretnings- og transporttjeneste og fra befrielsen i maj 1945 var han til rådighed for marinestaben i Slotholmsgade.

Den 10/7 og 11/7 1945 udnævntes han til søløjtnant II og I med tjeneste fra henholdsvis 1/10-1943 og 1/10-1944.

Fra 22/10-1945 deltog han i minerydningen som chef for MR 259, indtil han nov 1946 blev tilkommanderet søværnsstabens forbindelses-sektion og fra jan 1951 forsvarsstabens tilsvarende afdeling.

I perioden i stabene blev der tid til diverse kurser bl.a. i England i »Moralsk Oprustning« (1947) og i forbindel-sestjeneste (1949 og 1950). 10/12-1949 udnævnt til kaptajnløjtnant.

Derefter et års søtjeneste (dec 1951-dec 1952) som NK i torpedobådene HAMMER og HUITFELDT. 26/3 1952 udnævnt til orlogskaptajn. Dec 1952 - okt 1954 i søværnsstabens operationsafdeling efterfulgt af en år-række i forsvarrets efterretningstjeneste indtil aug 1962, afbrudt af 1 år til søs med fregatten NIELS EBBE-SEN på fiskeriinspektion i Nordatlanten 1959/1960. 4/9 1962 blev han chef for minelæggeren LIND-ORMEN, fra 30/3 1963 for 1. minelæggerdivision og for minelæggeren VINDHUNDEN den. 1/10 1962 udnævnt til kommandørkaptajn.

1964 - 1965 i USA på Naval Command Course for Senior Foreign Officers på U.S. Naval War College i Newport. Aug 1965 - okt 1968 chef for Søværnets operative Kommando's operations-afdeling, okt 1968 - nov 1971 chef for Torpedobådseskadren. 16/2 1969 udnævnt til kommandør.

Nov 1971 - dec 1972 Assistant Chief of Staff, Plans, i HQ NAVBALTAP i Kiel-Holtenau.

1/12 1972 kontreadmiral og fra samme dato chef for Forsvarsstabens operationsstab.

Samtidig hermed var han NOV 1973 - NOV 1975 formand for søofficersforeningen, indtil han 1/10 1974 blev udpeget som chef for Søværnets operative Kommando.

Han blev Ridder af Dannebrog 1965 og Ridder I i 1971. H.M. Petersen var en ualmindelig velbegavet søofficer.

Hvad han måske savnede i oratorisk henseende, opvejes rigeligt af hans store evner til at formulere sig. En række artikler i blandt andet dette tidsskrift vidner herom.

Hans mangeårige tilknytning til efterretningstjenesten, samt kurser og studier i udlandet muliggjorde hans store kendskab til de faktorer, der er specielt knyttet til vort lands geostrategiske beliggenhed og sømilitære forhold i det hele taget.

En besvarelse af Søe-Lieutenant-Selskabets prisopgave: »Om analyser af skibstrafik og nogle praktiske anvendelser, bl.a. inden for farvandsovervågningen«, indbragte ham selskabets bronzemedaille i 1957.

Han var en af de få udlændinge der (1965) fik optaget en artikel i U.S. Naval Proceedings vedrørende Danmark som parthaver i Østersøens maritime magtbalance.

De beskyttelseskriterier, der måtte omgive de emner, han hyppigst beskæftige sig med, hindrede naturligvis en større udbredelse af arbejder fra hans hånd.

Hans trang til på én gang at være optimist og realist bragte ham i slutningen af 70'erne ind i avispolemik med fremstående politikere og skribenter, idet han forsøgte at imødegå en efter hans mening fra politisk side for overdreven anvendelse af den voksende sovjetiske sømagt som argument i den danske forsvarsdebat og oplæg til nyt forsvarsforlig - eller som han selv senere omtalte det: »at tilføje trusselbilledet nogle normalt oversete nuancer, samt gøre opmærksom på, at Søværnet i de kommende år vil vokse betydeligt i kampkraft igen, såfremt forsvarsforliget af 1973 ikke udhules«.

Reaktionen på hans holdning vidnede dog om en måske lidt anstrengt respekt for hans reele viden om de berørte emner.

At der bag hans holdning også lå et forsøg på at give underlagte skibschefer, især de yngre, og dermed vel hele søværnet en indsprøjtning af optimisme i en tid, hvor selv »de skibsplanker, der skulle bære« synes at blive fjernet under fødderne på en, blev næppe værdsat.

H.M. Petersen gik aldrig på akkord med nogen. Han var ærlig og kendte vist kun snobberi som betegnelse.

Hvor han færdedes, var han det naturlige samlingspunkt - det være sig i saglige diskussioner som i lystigt lag.

Alle, der kom Marius Petersen på klods hold, blev smittet af hans optimistiske holdning til livet og søværnet især.

Han blev for mange søofficerer, ikke mindst de yngre indbegrebet af den moderne flådechef.

En overlevet af sin hustru, kunstmaleren Karin Marius Petersen, med hvem han var gift i næsten 30 år, deres 2 børn og hans 95 år gamle mor, der af mange af kammeraterne mindes med tak for trøst og husly i de svære år under besættelsen.

Henrik Marius Petersen afgik ved døden den 2' maj 1978, hans urne er nedsat i kirken på Hirsholmene.

SJ.

TORPEDOBÅDE GENNEM 100 ÅR

Det danske torpedobåds våben 1879-1979

Hans Garde & Hans Chr. Bjerg

I anledning af den første danske torpedobåds ankomst til Holmen den 19. august 1879 udsender Marinehistorisk Selskab den 19. august 1979 en bog om det danske torpedobåds våben gennem de forløbne 100 år. Bogen, der bliver selskabets 15. publikation, er ikke nogen teknisk gennemgang af de danske torpedobåde - selv om de forskellige data findes i bogen - men en gennemgang af det tekniske, strategiske, taktiske og politiske miljø, som denne skibstype siden fremkomsten har eksisteret i frem til i dag. Således behandles den vekslende politiske forståelse for torpedobåde og senere for motortorpedobådene. Bogen bliver på 144 sider, illustreret og i formatet A5. Den vil indeholde følgende afsnit:

Forord af Chefen for Søværnet, viceadmiral S. Thostrup

1. Udvikling 1879-1909
2. Stagnation 1909-39
3. Mellemspil 1939-49
4. Stabilisering 1949-79

Epilog

Noter, resumé, bilag og litteraturliste.

Forfatterne:

HANS GARDE. Orlogskaptajn. Tjenstgjorde 1963-70 ved Torpedobådskadren som skibschef, divisionschef og ældste divisionschef i 3 år. 1970-74 tjeneste i Forsvarsstaben. Siden 1975 lærer ved Forsvarsakademiet og Søværnets Officersskole i statskundskab og strategi.

HANS CHRISTIAN BJERG. Arkivar i Rigsarkivet, cand.mag. Siden 1963 medlem af Bestyrelsen af Marinehistorisk Selskab. Redaktør af Marinehistorisk Tidsskrift 1967-79. 1974 Marinestabens historiske konsulent. Siden 1975 knyttet til undervisningen i søkrigshistorie ved Søværnets Officersskole.

Begge forfattere er medlem af Dansk Militærhistorisk Kommission.

FORUDBESTILLING:

Bogen vil kunne forudbestilles af tidsskriftets læsere inden 1. juli 1979 for 39,- kr. Udgivelsestidspunktet vil være omkring 15. august. Efter udgivelsen vil bogen kun blive forhandlet gennem boghandelen, bogladepris ca. 80 kr. Forudbestilling sker til Marinehistorisk Selskab, Ved Fortunen 10 A, 2800 Lyngby, Giro 6467350, mrk. »Torpedobåde«.

H.C.B.

BJÆRGNING OG BJÆRGELØN

af kaptajnløjtnant, cand. jur. O. A. Sørensen

I den specielle tjeneste, søværnets skibe udfører, sker det ikke sjældent, at der ydes hjælp til andre søfarende i situationer, der udvikler sig til bjærgning. Selvom forholdet er reguleret i den almindelige lovgivning og i søværnets forvaltningsbestemmelser, synes spørgsmålet, om hvorvidt der skal ydes betaling for sådan bjærgning, stadig at give anledning til diskussion.

I det følgende er det ikke hensigten at give en generel beskrivelse af bjærgningsinstituttet, men derimod at søge visse forhold omkring søværnets bjærgningsituationer belyst.

Først og fremmest må det fastslås, at søværnets skibe i lighed med alle andre kan opnå ret til at bjærge. Dette har fra tid til anden været bestridt, hovedsagelig under påberåbelse af en regel i Bruxelleskonventionen af 1910, om »Skibes Sammenstød og bjærgning til Søs«¹⁾ I artikel 14 heri undtages krigsskibe og visse andre statsskibe fra konventionens bestemmelser, men lignende undtagelsesregler findes ofte i konventioner og opfattes almindeligvis kun som et udtryk for, at de kontraherende stater selv kan bestemme, om national lovgivning og praksis skal omfatte de pågældende statsenheder.

¹⁾ Bkdg. nr. 244, 24. 10. 1913.

For Danmarks og de andre nordiske landes vedkommende omfattes krigsskibe utvivlsomt af reglerne i sølovens kapitel 9, således § 224, stk. 1, »Enhver, der bjærger...« og reglen i § 230 jvf. § 229. Af Chefen for Søværnets bestemmelse (CHS BST 046-5), der regulerer forholdet for søværnets område, kan da også udledes, at bjærgningsretten består for danske krigsskibe. Ligeledes Kundgørelse for Søværnet (K.f.S.) B11-1943, § 44 stk. 2. Bjærgningsrettens begrebsmæssige indhold er noget kompliceret, men det kan her forklares som en ret, erhvervet ved aftale, prioritet eller på anden måde, til at foretage et bjærgningsarbejde mod en ydelse - bjærgelønnen. Og hermed nås da til det mest omdiskuterede punkt i det behandlede forhold.

Læses CHS BST 046-5 tæt, fornemmes ret klart hvilke modstridende interesser, der her ønskes tilgodeset. Forholdet er jo det, at dersom søværnet konsekvent kræver bjærgeløn, så vil det måske med nogen rette kunne siges, at en af søværnets traditionelle pligter - at yde hjælp til nødlidende på havet - viger for et mere kommercielt hensyn. På den anden side vil afståelse fra at opkræve bjærgeløn medføre, at søværnet kan komme til at påføre andre bjærgere, for ikke at tale om professionelle bjærgningsselskaber, en ubillig konkurrence. Flere andre kontroversielle hensyn indgår, men i en afvejning af de allerede fremførte modstående interesser må man gøre sig klart, at hele bjærgningsinstituttets grundlæggende idé kan fortabes ved afståelse fra bjærgelønkravet.

Instituttets formål er at opmuntre til redning af værdier fra søen, og incitamentet hertil, har man ment, må være

penge. Når der her anvendes det nøgterne udtryk »penge«, er det fordi, det i virkeligheden ikke er muligt at definere ydelsen præcist.

Man kan sige, at der i bjærgelønnen indgår betalingsmomenter fra findeløn, værksleje, opmuntrings-præmiering osv., men bjærgelønnen og dens udmåling og fordeling er en hel unik foreteelse for netop dette søretlige forhold. Det er i denne forbindelse især vigtigt at erindre, at bjærgelønnens størrelse er afhængig af en hel række forhold, som ofte først kan vurderes efter bjærgningens resultatrige afslutning.

En af de faktorer, der får indflydelse på bjærgelønnens udmåling, er de uhyre omkostninger, der er forbundet med moderne skibsfart. Var dette ikke tilfældet, kan man ikke forestille sig, at skibsførere vil risikere omfattende deviationer fra den planlagte rejse for at indgå i dubiøse bjærgningsforetagener. Men dersom nu nogle søfarende, altså her søværnets enheder, konsekvent ikke gjorde bjærgelønskrav gældende, kunne dette medføre, at et handelsskib, der allerede ved deviationen har sat en formue på spil, bliver »vinket af«, når han når frem til havaristen, fordi denne afventer, at et orlogsskib kommer tilstede. På længere sigt vil en sådan procedure medføre, at incitamentet og dermed hele bjærgningsinstituttets grundidé forsvinder. Endnu grellere ser det ud, når man kan forestille sig, at en havarists fører afslår anden hjælp i håb om gratis hjælp fra søværnet, men så længe at menneskeliv og værdier hermed går tabt.

Det synes herefter ubetænkeligt at antage, at søværnet ikke bør udføre bjærgningsarbejder uden sædvanlig betaling, men hermed er alene taget stilling til forholdets ydre konsekvenser.

Som regel og praksis har udviklet sig, forekommer det klart, at der i søretten også lægges vægt på at opmuntre den personlige medvirken til bjærgning. Alene bjærgelønnens fordeling, søloven § 229, stk. 2, indicerer dette, og det skal straks bemærkes, at denne regel er præceptiv, for så vidt den ikke kan fraviges ved aftale forud for bjærgningen, jvf. stk. 4. I teorien gås så vidt som til at antage, at besætningen på et skib, der bjærger et søsterskib - dvs. skib der tilhører samme rederi - har krav på sædvanlig bjærgeløn, selvom bjærgning af eget skib almindeligvis ikke medfører ret til del i bjærgeløn, sømandsloven § 19, stk. 1 forudsætningsvis.

Som bekendt hviler bjærgelønnens interne fordeling på reglen i sølovens § 229, hvorefter 9/15 af nettobjærgelønnen går til rederiet, men 2/15 og 4/15 går til hhv. skibsfører og mandskab. Reglens stk. 5 giver mulighed for en anden fordeling i særlige tilfælde, ligesom stk. 3 også åbner mulighed for særfordeling.

Uden det udtrykkes direkte i loven, fremgår det dog, at rederen er den, der på bjærgernes vegne forhandler spørgsmålet om bjærgelønnens størrelse og dens udredelse. I sin kapacitet som reder står det ham naturligvis frit at afstå fra bjærgeløn, men da kun fra den del der skal tilfalde ham selv. I det lovbestemte fuldmagtsforhold, der i virkeligheden her er tale om, skal rederen som fuldmægtig for fører og mandskab opnå det gunstigste resultat i forhandlingen. Undlader han dette, ifalder rederen selv ansvar for den værdi de 6/15 ville have haft, hvis forhandlingen havde været ført i førers og mandskabs interesse.

Når det drejer sig om søværnet, må de to nævnte hovedbetingelser ses i nær sammenhæng. Bekræfter man, at søværnets enheder overhovedet kan opnå

bjærgningsret, må man også erkende, at søværnets kommandomyndigheder ikke står ganske frit i afgørelsen af, om der skal rejses bjærgelønskrav og i givet fald, hvilken sum der skal være forhandlingsgrundlag. Eller udtrykt på en anden måde - I mangel af anden lovgivning herom kan mandskabets rettigheder ikke bortfalde, medmindre søværnets ret til at optræde som almindelig bjærgner også bortfalder.

Nu er der i søværnet forskellige meninger om, hvorledes enhedernes deltagelse i bjærgninger skal opfattes. Flere gør sig til talsmænd for, at søværnet ikke bør beskæftige sig med det kommercielle, der ligger i bjærgningsforetagener. Dette synspunkt må omfattes med sympati, selvom det giver anledning til betænkeligheder af ovenfor anførte art. Når der forsøges argumenteret for det nævnte synspunkt ved reference til lovgivningen vedr. den danske istjeneste, må man imidlertid standse lidt op. Lov om statens istjeneste ¹⁾, § 4 lyder således:

»Når den hjælp, en statsisbryder yder et skib, finder sted under sådanne forhold, at hjælpen må anses for bjærgning, gælder herom de almindelige regler i 9. kapitel i søloven....., dog at bjærgelønnen tilfalder statskassen«²⁾

Ud af denne regel kan ikke læses, hvad nogle tilhængere af søværnets gratis bjærgningsydelser gerne vil lægge heri. Isbrydningstjenesten kræver rent faktisk bjærgeløn, men der sker blot ingen fordeling til mandskab og fører. Forklaringen herpå er ret nærliggende.

Reglens begrundelse er utvivlsom, at isbrydningssituationer meget ofte kan udvikle sig til bjærgning, hvorfor

1) L. nr. 109 af 8. 4. 1957.

2) Der refereres heri til søloven af 1937 (nu 1974), hvilket dog ikke ændrer forholdet.

istjenestens skibe er udrustet til og indstillet på denne tjeneste. selvom bjærgeløn må kræves af konkurrencehensyn, så er mandskaberne dog antaget til en specialtjeneste, der ikke gør det rimeligt at tillægge dem ret til bjærgeløn.

Det har fra forskelligt hold været fremført, at i alt fald tjenesten i inspektionsskibene ligner isbrydningstjenesten så meget, at de samme regler kunne gælde her. Dette kan næppe være rigtigt. Tjenesteomgangen for søværnets personel er så omskiftelig og alsidig, at man ikke med rette kan etikettere enkeltgrupper i en slags »inspektionstjenestegren«, der udelukkende beskæftiges ved serviceydelse til andre søfarende. Hertil kommer, at inspektionsskibene som sådan kan anvendes i lige så varierende øjemed som personellet, og et inspektionsskib der ikke udfører egentlig inspektionstjeneste - det kan fx. være under forlægning - kan, ganske som det er tilfældet med en isbryder, optræde som bjærgende skib med helt normal fordeling af en evt. bjærgeløn.

Det er i dette lys pkt. 5 i CHS BST 046-5 skal læses, idet det her siges, at kun hvor enhederne er beskæftiget med *egentlig* fiskeriinspektionstjeneste, i *specielt* definerede farvandsområder, vil der *normalt* ikke blive rejst bjærgelønskrav for hjælp ydet til *danske fiskeskibe*.

Selvom hjemmelen til nævnte bestemmelse ikke er ganske indlysende, må man sige, at den med sine (her fremhævede) forbehold regulerer forholdet på en yderst rimelig måde. At der for søværnet skulle være nogen objektiv interesse i at få forholdet ændret er lidt svært at forstå, og man kan da kun håbe, at i alt fald bestemmelsens grundtanke, omend ikke nødvendigvis i samme formulering, vil stå uantastet.

Note:

Se oplysningerne vedrørende bjærgningsvæsen i boganmeldelsen side 197.

BOGANMELDELSER

Ronald Lewin: Ultra Goes to War. The Secret Story.
(Hutchinson, London 1978. 398 s.)

Bogen handler om resultater af det forceringsarbejde, der i England blev udført under krigen 1939-45, på meddelelser i de højeste, tyske kommunikationsnet. Meddelelser, der var kryptograferet ved hjælp af maskiner af typen ENIGMA.

Bogen er blevet til, efter at forbud mod offentliggørelse af visse hemmeligheder fra krigens tid blev hævet i 1974, og den er ikke den første, der meddeler om englændernes forceringsresultater, idet der har været en hel række bøger før denne, der har berørt dette emne. Et udpluk kan nævnes:

F. W. Winterbotham: *The Ultra Secret.*

P. Beesley: *Very Special Intelligence* (anm. i T.f.S., april 1978).

C. Brown: *A Bodyguard of Lies* (anm. i T.f.S., maj 1978)

E. Montagu: *Beyond Secret U* (anm. i T.f.S., maj 1978)

Om Winterbothams bog skriver forfatteren, Lewin, at den blev skrevet i 1974 efter hukommelsen uden adgang til tidligere klassificerede papirer, hvorfor »den næppe kan være encyclopædisk eller altid nøjagtig«, han mener, at hans egen bog er bedre korrigeret og er en mere fuldstændig fremstilling af begivenhederne, idet han bl.a. har haft adgang til ULTRA-signaler i Public Records Office i Kew.

I »Prologen« defineres ULTRA som en operation, der består af aflytning af fjendtlige signaler, der er blevet mekanisk chiffrerede. Dernæst forcering, der gør dem læselige, og endelig fordeling af de oversatte tekster til regering, hovedkvarterer m.v.

Forfatteren siger, at nøgleordet til hele operationen var hemmeligholdelse, og han går så langt som at hævde, at hvis tyskerne havde fundet ud af, at deres vigtigste chiffrersystem var blevet forceret, ville det have betydet en umålelig, ja måske fatal ulykke for englænderne. Han trøster et lille land som vores med at fortælle, at det er den svage, der har den bedste ven i en god efterretningstjeneste.

Han giver også tyskerne den ros, at deres BEOBACHTERDIENST i mange måneder havde en skæbnesvangere færdighed i at læse engelske flådesignaler, og at deres forcering af konvojkoder var en væsentlig faktor i handelsskibstaben i Atlanterhavet langt ind i 1943.

ULTRA adskiller sig i princippet ikke væsentligt fra den radioopklarings- og forceringstjeneste, der fandt sted hos alle krigsførende, men den blev simpelthen den bedste, fordi det var de øverste kommandonet, man havde fat i.

Ganske vist blev denne overlegenhed på et felt, hvor den skrappeste intelligens hos de krigsførende nationer blev strakt til det yderste, ikke nået uden en eksemplarisk og aldrig hvilende anstrengelse, særligt fra forcerernes side.

Forfatteren gennemgår ENIGMA-chiffrermaskinens historie, og det synes mærkeligt, at et så efterretningsbetonet land som England ved krigens begyndelse kun havde sparsomme oplysninger om den, selv om den

havde været offentlig tilgængelig på en postudstilling i Stockholm i 1923. Der gik i realiteten et til halvandet år ind i krigen, før der kom tilfredsstillende resultater, og det først efter at englænderne var hjulpet i gang af polakkerne.

Arbejdet blev organiseret i Bletchley Park i Buckinghamshire efter krigens udbrud, og rekrutteringen af personel gik ikke for sig uden vanskeligheder. Den blev navnlig foretaget fra universitetet i Cambridge ved »mund-til-mund «-metoden: Den første anbefaler den næste.

Som det første tidspunkt, hvor ULTRA får virkelig betydning, angiver forfatteren 21. 06. 1940, hvor en af Churchills senere videnskabelige medarbejdere, R. V. Jones, gennem ULTRA fik oplysninger om de tyske bombemaskiners elektroniske navigationshjælpemiddel, KNICKEBEIN. Disse oplysninger førte efterhånden til fremstilling af midler til at ødelægge systemet for tyskerne.

I det hele taget var det til en begyndelse kun LUFT-WAFFE-signaler, der kunne forceres, de andre værn kom først med senere, marinesignalerne først i løbet af 1941, men man kan vel sige, at i Battle of Britain havde flyvernes signaler en ganske særlig betydning.

En lille, men vigtig ting, der gøres opmærksom på i forbindelse med forberedelserne til det tyske angreb på Rusland, hvor alskens rygter svirrede i luften er: *»I dette roterende kalejdoskop af fakta, rygter og gætterier kunne der gennem ULTRA opnås stabilitet, autoritet og præcision«.*

Der er et helt kapitel om hovedkvarteret, station X i Bletchley Park og om en del af de personer, der arbejder der. Heri indgår også detaljer om samarbejdet med radioopklaringstjenesten, Y-SERVICE, *»denne enorme, verdensomspændende organisation, der er ansvarlig for konstant at overvåge fjendens radiotrafik, skrive hans signaler ned og identificere deres oprindelses- og bestemmelsessted«*.

I England lå station X, forceringen, administrativt under udenrigsministeriet, og Y-SERVICE indgik i forsvaret, men der var et meget tæt samarbejde, eventuelt også med bytning af personel.

Forfatteren omtaler det daglige arbejde og nævner noget, som alle signalspecialister bør tage ad notam:

»Da skodesløshed hos fjendens telegrafister gav forcøren et af de mest frugtbare midler til at løse et kryptosystem, afhang meget af den tjeneste, der transmitterede signalet«.

Han bedømmer LUFTWAFFE til at være ret ringe, HEER overordentlig professionel, MARINE noget varierende i kvalitet, og endelig ABWEHR og SICHERHEITSDIENST til at give ret mange nyttige muligheder.

Efter gennemgangen af hovedkvarteret prøver forfatteren i de følgende kapitler at give et indtryk af, hvorledes resultaterne blev udgivet til de forskellige frontafsnit og giver en del eksempler på de forskellige generalers reaktioner, og han prøver at analysere, hvor meget forceringen har haft indflydelse på krigsføringen. Et specielt felt nævnes også her, nemlig den støtte

forcerede telegrammer kan give skinoperationer, som f.eks. *The Man Who Never Was*, idet man ved at aflæse ABWEHRs telegrammer kunne danne sig et billede af fjendens reaktioner. Et andet eksempel er hele spillet om at få tyskerne til at tro, at invasionen i Frankrig i 1944 skulle foregå ved Calais og ikke i Normandiet.

Der er mange interessante eksempler på brugen af forcering, og som et tillæg er der eksempler på virkelige signaler, ligesom der er en bibliografi og et navneindeks.

Alt i alt er bogen ret let læst og giver på en enkel og forståelig måde indsigt i en del af det militærpolitiske maskineri, der ellers ikke har været meget tilgængeligt. Det er en bog, som enhver officer bør have læst, og som enhver, der har interesse for udenrigspolitik med den hertil eventuelt hørende krigsførelse, vil kunne have fornøjelse af at læse.

I Danmark vil en sådan bog forhåbentlig også kunne virke som gødning på den spirende forståelse af disse problemer.

1527

Søfartsmuseets årbog 1978

Søfartsmuseets årbog 1978 er som sædvanlig en god og interessant ting at fordrive tiden med, bl.a. om tobak. Når man tænker tilbage på den gang man som knægt, selvfølgelig uden det fædrende ophavs vidende - endsige tilladelse - prøvede at ryge tobak og de forrygende kvalmefornemmelser med påfølgende tømninger af Kallunet - ja, så kunne jeg undre mig over, at *de* spanske søfolk, som første gang af indianerne lod sig overtale til denne »nydelse« overhovedet havde mod til at bringe den med sig hjem.

Men historien gentager sig jo altid, og som det gik de spanske søfolk, gik det også mig selv, der efter tilvænning til denne mandige nydelse i en lang årrække syntes at finde behov herfor. At have »lagt den på hylden« for ca. 20 år siden har medført et andet - efter lægernes udsagn - heller ikke ufarligt problem, nemlig den tiltagende vægt. At det attråede resultat af kampen mod dette sidste problem lader vente på sig, undskylder jeg med askesens kedsommelighed.

Handels- og Søfartsmuseets leder, dr. phil. Henning Henningsen, har skrevet en ny og interessant artikel i serien om sømandens levevis - og denne gang om søfolks forhold til og behov for tobakken. Det fortælles heri, at en af sømændene, der efter Amerikas opdagelse kom hjem til Spanien og demonstrerede tobaksrygningens kunst, indgav omgivelserne den opfattelse, at djævelen var faret i ham og lod røg sive ud gennem næse og mund. Kunststykket havde til følge, at han blev meldt til inkquisitionen og fik flere års fængsel - uden tobak. Efter at tobakken i begyndelsen af 1600-tallet havde vundet indpas hos borgerskabet, kom den også til søs, hvor den hurtigt blev en del af sømandens tilværelse, men det er næppe kendt af mange, hvor mange restriktioner og skikke hans brug af den har været anledning til. De førstnævnte var selvfølgelig begrundet af frygt for brand ombord - en af datidens og nutidens største trusler mod et skibs sikkerhed.

Christian IV, der ellers forstod værdien af sine søfolks velbefindende - set med datidens øjne - var ikke tilhænger af denne tobaksrygning om bord i sine skibe, og forbød tobaksrygning i sine norske skibe under straf af

kølhaling - og nogle år senere kom samme forbud i hans danske skibe, dog uden trussel om kølhaling. Dog - som så mange senere statsmænd - indså kongen snart, at den opdukkede stimulans indebar mulighed for »fodring« af den slunkne statskasse, en afgift han dog senere måtte nedsætte til et mere passende niveau.

Med Frederik III's tilladelse til rygning om bord kom dog naturnødvendigt en række regulativer om, hvor i skibet, der måtte ryges, og af hvem, idet de forskellige personelkategorier fik tildelt hver sine steder til »dyrkning af sporten«. Men straffene blev strengere ved forseelser på dette punkt, ganske specielt såfremt man gik under dæk med tændt pipe. Rygning i køjen straffedes ligeledes hårdt, hvadenten man var officer eller menig - en letsindig omgang med tobak, der selv i vore dage har forårsaget brande med tab af menneskeliv til følge.

Endvidere indeholder den interessante artikel oplysninger om etikette-spørgsmål i forbindelse med tobaksrygningen, piber, skråtobak, snustobak, cigarer samt forskellige remedier til brug i forbindelse med tobaksrygningen.

At tobak havde opkvikkende virkning og til en vis grad stillede sult- og trøstfornemmelser vidste allerede indianerne, men de anede intet om dens sygdomsfremkaldende virkninger, hvis resultater nutidens folk må slås med.

Et særligt afsnit af tobakkens historie, som det her vil føre for vidt at omtale, er de erstatninger for tobak, som ugunstige politiske forhold har frembragt. mange af os har dem endnu i frisk erindring og finder ikke deres hæslige smag og stank værd af mindes.

En artikel om Ærøskøbing's maritime milieu får vel ældre søfarende og folk med tilknytning til det maritime til at synke hen i nostalgiske minder. Efter en omtale af Ærø's historiske forhold, omtales byen, dens indbyggere og erhverv gennem tiderne, der er statistisk belyst og man får et stærkt indtryk af et samfund, der måtte skabe en stor del af sit eksistensgrundlag uden for øen. Og det ser ud som søfartens stillings- og klasseinddeling har præget hele det lille samfund, således at det kom til at virke, fordi enhver vidste hvor hans plads var og kendte sit job til dets inderste nerve, og som følge deraf satte en ære i at udføre det rigtigt og dermed til gavn og lykke for helheden - en evne, der idag mange steder kan ledes efter med lys og lygte.

Den mere sømandsinteresserede læser kunne måske nok i denne forbindelse have ønsket sig lidt mere omtale af det typiske fartøj: Ø-jagten, dette handige og ofte smukke lille fartøj, som sikrede øens beboere de nødvendige forsyninger. Artiklen er forsynet med et dejligt billede af et sådant fartøj.

Efter læsningen af en interessant artikel om Æreskøbing's glansperiode brænder man alligevel med spørgsmålet: »Hvorfor fik Marstal senere en stærkere position i søfartskredse end Ærøskøbing?«.

Erik Gøbel har skrevet en artikel om de gamle kinafareres sejlruiter og sejltider. Om dette emne får man mange oplysninger på hånden om noget, der sammen med trekantruten vel nok kan kaldes de første danske forsøg på regelmæssig oceangående linietrafik. At denne trafik oven i købet til tider i forbindelse med den ikke særlig lukrative sejlads på de indiske kolonier viste sig indbringende, må foruden dygtige handelsfolk tilskrives

indgående kendskab til vind- og strømforhold i disse farvande, samt de i mange retninger detaljerede direktiver, som gaves skibenes førere, ikke mindst med hensyn til skibsjournalernes føring. Herved opbyggedes en ganske fast rutine, som man ifølge forfatteren har erhvervet sig ved en vis skelen til portugisiske og hollandske erfaringer, hvad man forresten godt kunne have en mistanke om.

Ser man på de fotografisk gengivne sider af en datidig skibsjournal, som artiklen er illustreret med, må det vistnok erkendes, at dens føring - bortset fra anvendt sprogbrug - ikke i tidens løb er undergået himmelråbende redaktionelle forandringer med hensyn til indførlernes art og form. I øvrigt har det af og til slået mig, at en rigtigt ført skibsjournal er et skoleeksempel på kortfattet, men tilstrækkeligt referat af til tider ret forskelligartede hændelsers forløb. Det burde jeg måske tænke mere på, når jeg skriver anmeldelser. Herligt er det, at de enkelte vagters navne såsom hundevagt og platfodsvagt m.v. allerede på den tid var de samme som vi bruger i dag.

For så vidt angår vindforholdene, var disse i høj grad bestemmende for tidspunktet for rejsens begyndelsestidspunkt, idet rejsens varighed i høj grad var afhængig af, at man fik de skiftende monsuner på det rigtige tidspunkt. Sejlruterne, som dog ikke lod sig ændre i større udstrækning, hverken på grund af de stabile atlantehavsvinde eller monsunerne, måtte dog tage et vist hensyn til forfriskningspladser, som nødvendigvis måtte anløbes undervejs, for indtagning af vand og proviant således at man undgik at få størstedelen af besætningen i køjerne med skørbug, idet tidsfristen herfor erfaringsmæssigt maksimalt var ca. 150 døgn.

Man gøres bl.a. bekendt med, at datidens skibe kun sejlede godt, såfremt de have vinden agter ind. Med vinden tværs, var det lige netop muligt at holde sin kurs. Såfremt vinden derimod var foran for tværs, kunde skibet ikke vinde frem, men i det højeste undgå at blive drevet agter over, hvilket opnåedes ved at sejle frem og tilbage på en linie vinkelret på vindretningen. Derfor kan det heller ikke undre, at rejsens mest uheldsvangre stykke bemærkelsesværdigt nok var turen gennem Kattegat med dets mange grunde. Af de ialt 65 udsendte kinaekspeditioner forliste i perioden 1732-1772 3 på svenskekysten, 1 på Orkneyørene og kun to på den resterende lange rute til og fra Kina. Man forstår, at besætningsmedlemmerne ved rejsens slutning, ofte på en ret kraftig måde, fejrede, at de ikke var blandt de mange, som var døde undervejs.

Et antal skematiske opstillinger behandler skibenes sejltder, og oplyser, at hurtigste udtur var på 154 sejldøgn og hurtigste hjemtur på 148 sejldøgn, og gennemsnitshastigheden har således været på ca. 4 knob. Den præsterede tophastighed har ligget på godt 10 knob. De skibe, som man benyttede sig af på denne sejlads, var fregatskibe af nærlig samme størrelse og normalt armerede med ca. 20 kanoner. De sejlede alle flere togter, men hvormange lader sig vanskeligt afgøre, da man benyttede de samme navne igen efterhånden som skibene udskiftedes.

Også blandt mandskabet var der tale om gengangere fra togt til togt, idet mange havde tjent sig op gennem graderne, og således havde 13 af de ialt 16 kaptajner

syv rejser eller mere som navigatører. Det siger noget om kontinuitet og uddannelse af de ansatte, der igen gav mulighed for opnåelse af den erfaring, der blev grundlaget for rejsernes heldige gennemførelse - således som det altid vil være til søs.

Artiklen er forsynet med gode tabellariske oversigter over de enkelte skibes sejlads, ligesom med en fyldig liste over henvisninger til Kildemateriale.

Bjergning af strandede skibe har altid været en god indtægtskilde, enten det blev drevet legalt med ædle motiver - eller illegalt med mere egoistiske motiver, som ofte betød vanskæbne for de skibbrudne. Men fra 1500-tallet og frem finder nødvendig lovfæstelse af bjergningsbeskæftigelse sted, og i en artikel af Birte Hjort gøres rede for Dragør Bjergningsvæsen gennem årene, hvor det har været en naturlig indtægtskilde for borgerne.

De to sydlige indgange til Sundet, Drogden og Flinterenden, i hvis omgivelser der er mange grunde, hvorigennem der ofte går en stærk strøm, har altid været et stærkt befærdet farvand, der følgelig også gav risiko for adskillige strandinger.

Fra den første stranding omkring 1330 og påfølgende bjergning af en efter vore forhold beskeden ladning fødevarer, hører man intet om bjergning før ca. 300 år senere. Forholdet var det, at man ved middelalderens slutning måtte se i øjnene, at det rige handelsliv, der var skabt af de rige sildefangster, nu var ved at ebbe ud, og boder, pakhuse og fiskehuse faldt i ruiner.

Selv om både Christian III og Christian IV lagde vægt på afmærkningen af Farvandet omkring Dragør, var bjergning alligevel i 1600-tallet en god indtægtskilde for

Dragør, selv om også kronen fik sin part, og man så ikke med blide øjne på hollænderne, der efterhånden havde fået visse privilegier med gode økonomiske interesser og som ikke måtte fortrænges fra deltagelse i bjergningsarbejdet.

Bjergningsområdet strakte sig så langt øjet kunne række, og det ville i realiteten sige rundt om Saltholm, over til Bredegrund og rundt om Amagers sydkyst. I tilfælde af stranding var det ofte svært for Skipperen og bjergernes repræsentanter at blive enige om bjergelønnen, som for det meste forstod i andel i såvel skib som ladning.

Bjergningsindtægtens deling blev i tidens løb foretaget efter varierende regler, og artiklen giver en udførlig redegørelse både herfor og for bjergningen i 1800 tallet. En stigende konkurrence gjorde sig efterhånden gældende, den kendteste af konkurrenterne er stadig eksisterende: Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise. Den gennemtvang med sit tidssvarende materiel efterhånden et samarbejde med Dragørs Bjergningsvæsen, som det fik mere og mere dominans over, indtil samarbejdet ophørte i 1909.

De gode tider for Dragør var forbi. Konsolidering i form af havneudbygning - og udvidelse burde nok være sket til opblomstring af havnen. I stedet gik Dragør ned i en dvaletilstand. Historien gentager sig - Skriften på væggen er der igen. Nu - i 1979 - vil man af med færgen. Også denne artikel er forsynet med vejledende henvisninger til et interessant kildemateriale.

Endnu en indholdsrig årbog. Også denne indeholdt et afsnit om nogle af Sømandens livsfornødenheder - tobakken. Hvor kosten ofte var en *harsk* nødvendighed

uden større lyspunkter, *kunne* drikkelsen indeholde sådanne. Og selv om tobakken ofte påstodes at være en livsbetingelse, indeholdt den store lyspunkter for tilværelsen om bord.

Skal vi gætte på, at forfatterens næste artikel også indeholder noget om sømandens lyspunkter - måske i land, hans familie eller hans pige?

W.



Reklameplakat for skrå, røgtobak og cigarer fra Harald Halbergs tobaksfabrikker i Svendborg, hvis kunder i reglen var søens folk, som næppe kunne stå for det friske billede af skonnerten for fulde sejl. Farvelitografi fra A/S Hagen & Sievertsen, Odense ca. 1920. Gave fra firmaet til Handels- og Søfartsmuseet

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i marts/april 1979.

HISTORIE.

Arasaratnam, S. (ed.): Francois Valentijn's Description of Ceylon. HAKLUYT SOCIETY, SECOND SERIES No. 149. London 1978. 396 s. ill. kort. index. bibl.

Baugh, Daniel A. (ed.): Naval Administration 1715-1750. NAVY RECORDS SOCIETY, Vol. 120. London 1977. 524 s. index.

Feldbæk, Ole: Danish East India Trade 1772-1807. Statistics and Structure. (THE SCANDINAVIAN ECONOMIC HISTORY REVIEW, Vol. XXVI No. 2.) Kbh. 1978. 18 s.

Gerrard-Gough, J.D. og A.B. Christman: The Grand Experiment at Inyokern. Narrative of the Naval Ordnance Test Station During the Second World War and the Immediate Postwar Years. Hist. of the Naval Weapons Center, China Lake, California. Vol. 2. Washington 1978. 434 s. ill. index. bibl.

Mollo, Andrew: Marine og luftvåben uniformer 1939-45. Kbh. 1979. 84 s. ill. index.

Preston, Antony (ed.): Super Destroyers. Warship Special 2. London 1978. 72 s. ill.

Preston, Antony: U-Boats. London 1978. 192 s. ill. index. 4^o.

Schmalenbach, Paul: Kreuzer Prinz Eugen... under 3 Flaggen. Herford 1978. 240 s. + 1 tegning. ill. kort.

Ships Plans at the National Maritime Museum: Guidance Leaflet. London 1978. 4 s. maskinskr.

Sobolev, Leonid: Soul of the Sea. New York 1946. 352 s.

Stammers, M.K.: Discovering Maritime Museums and Historic Ships. Bucks., England 1978. 84 s. ill. index.

2. VERDENSKRIG.

Bredemeier, Heinrich: Schlachtschiff Scharnhorst. 3. udg. Herford 1978. 290 s. ill. kort. bibl.

Brown, David: Tirpitz - the floating fortress. London 1977. 160 s. ill. kort.

Harnack, Wolfgang: Zerstörer unter deutscher Flagge 1934 bis 1945. Herford 1978. 208 s. ill. kort. bibl. 4^o.

Lund, Paul og Harry Ludlam: Out Sweeps! The Story of the Minesweepers in World War II. London 1978. 192 s. ill. index.

PERSONALHISTORIE.

Bech, Sv. Cedergreen (red.): Dansk Biografisk Leksikon. 3. udg., 1. bd. ff. Kbh. 1979. 638 s.

Kjølsten, Fritz Hammer: Barrington's svenske og danske togeter til Østen. (Særtryk af Forum Navale nr. 32) Stockholm 1978. 8 s.

Liebe, P.I. og E. Borgstrøm (red.): Biografiske oplysninger om faste artilleriofficerer af linien tjenestgørende i perioden 1764 til 1889 i Danmark, i Holsten (indtil 1864) og i Norge (indtil 1814). Kbh. 1978. 1054 s. personindex. Bd. 1-4.

Wheeler, Dan: Dr. Nathaniel Bowditch. Salem's Arithmetic Sailor. (Uddrag af All Hands, December 1978). Washington 1978. 5 s. ill.

Matthews, Davey: Presidents Who Were Navy Men. (Uddrag af All Hands, December 1978). Washington 1978. 6 s. ill.

POLITIK

Acta No. 3. Teheran 6-16 VII 1976. Commission Internationale d'Histoire Militaire. Bucarest 1978. 396 s. kort.

Boolsen, R. Watt (red.): Polarområdet i brændpunktet - fra den nordiske »Folk og forsvar«-konference 1978. Kbh. 1979. 128 s. ill. kort.

Morris, E.: Sovjetflottan. Myt och verklighet. Marinlitteraturföreningen nr. 64. Stockholm 1978. 128 s. kort bibl.

The Second Maritime Symposium Helsingki 10-19 May 1978, Report of, med div. bilag. Kbh. 1979. 41 s. dupl. 4^o.

SKIBE, SKIBBYGNING m.m.

Moyell, R.: Fartprøveresultater for diverse skibe 1900-1908. u. sted. u.å. ca. 85 s. manuskript.

Kommentarer til nyanskaffelser.

*Commission Internationale d'Histoire Militaire: Acta no. 3.
Teheran 6-16 VII 1976. CIHM. Bucarest 1978.*

Bogen indeholder den væsentligste del af indlæggene på den militærhistoriske konference i Teheran sommeren 1976, hvis hovedemner var:

- 1) The effect of interaction of the Asian and African armies and of European armies on the art of war (strategy and tactics) and of their components: recruitment, organisation, armaments, and logistics.
- 2) War and Neutrality and their bearing on defence, war policy and the organisation of the armed forces.

Af særlig interesse for tidsskriftets læsere kan nævnes en artikel af den svenske historiker Lennart Rosell om den kinesisk-japanske krigs (1894-1895) og den russisk-japanske krigs (1904-1905) indflydelse på svensk militær tænkemåde, et indlæg af den svenske oberstløjtnant Arvid Cronenberg om nogle aspekter af den svenske forsvars-debat og Sveriges forsvarspolitik mellem de 2 verdenskrige, og endelig en redegørelse af Jürgen Rohwer om amerikansk neutralitet 1939-1941 og slaget om Atlanterhavet.

R. Watt Boelsen (red.): Polaramrådet i brændpunktet - fra den nordiske »Folk og Forsvar«-konference 1978. Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste. København 1979.

Med de tre nordiske »Folk og Forsvar«-organisationer som indbydere afholdtes i Narssarssuaq i efteråret 1978 en uges konference om »Nordområdet betydning for de skandinaviske landes sikkerhedspolitik«.

Bogen indeholder de 14 foredrag om geografi og strategi, om ressourcer, om havret og om sikkerhedspolitik, der udgjorde konferencens hovedindlæg.

Heinrich Bredemeier: Schlachtschiff Scharnhorst. Koehlers Verlagsgesellschaft. Herford 1978.

I modsætning til den nedenfor nævnte bog PRINZ EUGEN omhandler nærværende bog alene SCHARNHORST's historie under 2. verdenskrig. Forfatteren var søofficer ombord til kort før SCHARNHORST blev nedkæmpet i december 1943. Han døde i 1971.

Nærværende 3. udgave af bogen - som udkom første gang i 1962 - er udarbejdet af viceadmiral Hoffmann og kommandør Giessler, der var chef (1939-1942), henholdsvis navigationsofficer/næstkommanderende (1939-1943) ombord.

Wolfgang Harnack: Zerstörer unter deutscher Flagge 1934 bis 1945. Koehlers Verlagsgesellschaft. Herford 1978.

Samtlige enheder fra 1934 til 1945 er omtalt med alle data, herunder navne på chef, næstkommanderende og 1. mester.

Hovedparten af bogen, ca. 130 s., omhandler destroyer-nes optræden under 2. verdenskrig - herunder deres skæbne - og er udformet som en slags krigsdagbog.

Frits Hammer Kjølse: Barrington's svenske og danske togter til Østen. Særtryk af FORUM NAVALE no. 32. Stockholm 1978.

Skriftet, som er modtaget som gave fra forfatteren, giver på basis af studier i Rigsarkivet en levende beskrivelse af en eventyrer i 1700-tallet.

Englænderen Barrington havde tidligere haft ansættelse i det engelske East-India Company og fik efter afsked herfra forbindelse med bl.a. Dansk-Vestindisk-Guine-sisk Compagni i 1737, og var med dette compagni's fregat GREVINDEN AF LAURWIGEN til Madagascar for at indkøbe slaver til anvendelse på den nylig købte St. Croix.

Paul Schmalenbach: Kreuzer Prinz Eugen - unter 3 Flaggen. Koehlers Verlagsgesellschaft. Herford 1978.

Som den eneste af de større tyske enheder overlevede PRINZ EUGEN den 2. verdenskrig. Efter krigen blev den overtaget af USA og var i 1946 med ved de første atombombe-forsøg ved Bikini. Ved den første eksplosion blev den påført mindre skader end de andre forsøgsskibe. Selv efter den anden eksplosion syntes den uskadt, og der var tale om at sætte den i stand igen, hvilket dog blev opgivet på grund af den tilbageværende radioaktivitet. Skaderne viste sig senere at være af ikke ubetydeligt omfang - især i agterskibet - og krydseren kæntrede i december 1946.

Forfatteren - nu pensioneret orlogskaptajn - gjorde under hele krigen tjeneste ombord på krydseren som artilleriofficer.

I bogen fortælles ikke blot om krydserens historie og dens indsats i krigen, herunder om dens 2-årige ophold i Østersøen for at understøtte de kæmpende hære, men der gives også en teknisk beskrivelse af skrog, pansring, bestykningsmaskiner, radio m.m. Endelig findes der tegning i målestoksforhold 1:200.

De »3 flag«, der henvises til i titlen, er det tyske »Kriegsmarine« flag, den gamle kejserlige/kongelige Østrig-Ungarnske flådes flag og USA's flag. Kb. Østrig-Ungarns marines flag blev anvendt enkelte gange ombord, idet krydseren - der oprindeligt skulle have båret navnet TEGETHOFF - overtog navnet PRINZ EUGEN fra den tidligere Østrig-Ungarnske flåde.

Ships Plans at the National Maritime Museum: Guidance Leaflet. Nat. Mar. Museum 1978.

En lille oversigt, hvoraf bl.a. fremgår at museet bevarer tegninger af de fleste typer af krigsskibe, som har været i tjeneste i Royal Navy fra begyndelsen af det 18. århundrede og indtil 1945.

Tegninger af skibe bygget eller ombygget efter 1945 er endnu ikke tilgængelige på grund af »30-års-reglen«. Dette betyder, at et skib bygget år 1950 ikke vil være tilgængeligt før år 1980 o.s.fr.

Oversigten giver endvidere praktiske oplysninger om bestillingen af tegninger, billeder m.m. samt priser herfor.

Leonid Sobolew: Soul of the Sea. J. B. Kippincott Co. New York 1946.

Forfatterens far var officer i Zarens hær. I 1916 - som attenårig - blev Sobolev kadet, og efter at have sluttet sig til de revolutionære, tjente han som søofficer i Den Røde Flåde fra 1919 til 1931. Senere gjorde han sig gældende som forfatter og modtog flere anerkendelser for sit forfatterskab («Capital Repairs» om den russiske flåde i 1. verdenskrig, under revolutionen og de første år efter denne, og i 1940 »The Red-Banner Baltic Fleet« om sine oplevelser som krigskorrespondent i den første vinterkrig).

Under 2. verdenskrig var han indkaldt og gjorde tjeneste mange forskellige steder.

Bogen giver i roman/novelleform en beskrivelse af de mænd, som udgør den Røde Flåde fra revolutionens kaotiske år gennem opbygningen i mellemkrigsårene til den 2. verdenskrig.

M.K. Stammers: Discovering Maritime Museums and Historic Ships. Shire Publications Ltd. Bucks 1978.

I Englands mange museer kan man studere de engelske søfarts-traditioner, både koffardi og orlogsmæssigt. At der er stor interesse for emnet vidner også de efterhånden mange skibe om, der i restaureret stand er åbne for offentligheden (CUTTY SARK, VICTORY, BELFAST m.fl.).

Bogen opregner alle disse søfarts-museer og historiske skibe og beskriver deres udstillinger. Ikke blot the National Maritime Museum i Greenwich og vigtige provins museer, men også museer, der ejes af velgørende fonds, og andre maritime museer findes omtalt i bogen, der må anses for at være en udmærket (uundværlig?) vejledning for den maritimt interesserede, der under ophold i England vil besøge denne slags museer.

A.H.

Meddelelse fra Marinehistorisk Selskab.



*Indbydelse til forudbestilling af Ole L. Frantzen:
Truslen fra Øst
Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807*

Omkring 1 DEC udsender Marinehistorisk Selskab ovennævnte bog. Bogen bliver på 180 sider, med mere end 40 illustrationer, garnheftet i format A5. Bogen kan forudbestilles inden 1 NOV ved indsendelse af kr. 40 til Marinehistorisk Selskab, Ved fortune 10 A, 2800 Lyngby, giro 6467350, mærket »Flådepolitik«.

SØTAKTIKKENS UDVIKLING

1650—1805

af Hans Chr. Bjerg
cand. mag.

Marinestabens historiske konsulent

Det berømte søslag i de engelske farvande i 1588, hvor den store spanske armada kom til kort over for uvejre og den engelske flådes sejlkrigsskibe er det første varsel om en udvikling af en speciel militær taktik anvendt på søen. Man begyndte overgangen fra péle-méle-slaget til realtaktikken.

Frem til 1600-tallet var de kampe, der blev udført til søs en tro kopi af de slag, der blev udkæmpet på landjorden. Når krigsskibe mødtes, udvalgte man sig det bedste og mest velegnede mål.

Kampen blev afgjort ved entring af det fjendtlige skib, der blev indtaget som en hær indtager en belejret fæstning. Følgen af dette forhold var da også, at der ombord på den tids krigsskibe var placeret to kategorier af folk, der i og for sig ikke havde meget med hinanden at gøre. Der var her tale om *krigsfolk* og *sømænd*. De sidstnævnte navigerede og sejlede krigsskibet hen til mødet med fjenden, og det var derefter soldaternes tur til at gå i aktion.

I sammenhæng med en teknisk udvikling udviklede der sig fra begyndelsen af 1600-tallet en ny og speciel taktik til anvendelse til søs, en taktik, som kan karakteriseres som en *integreret taktik*, idet den forenede den hidtil anvendte taktik med sejlmanøvrering. Den tekniske forudsætning for denne taktik var udviklingen af *det armerede sejlskib*, dvs. et krigsskib, hvis hovedarmering var kanoner og som fremtrådte som *eel* våben. Kravet om anvendelse af større kanoner til søs krævede større skibe, et krav, der kunne honoreres p.g.a. en forbedret teknisk forståelse for skibsbygning. I 1600-tallet dukker de første skibskonstruktionstegninger op; noget, der indicerer en dybere forståelse for det matematiske grundlag for skibets evne til at bevæge sig i vandet.

Omkring midten af 1600-tallet var udviklingen af sejlskibet, således som det holdt sig frem til midten af 1800-tallet, stort set færdig. Det er også omkring dette tidspunkt, at man støder på de første regulære vidnesbyrd om eksistensen af den nye taktik til søs, kaldet *søtaktikken*. Den nye søtaktik nødvendiggjorde endvidere udviklingen af en ny type personel, en *sammensmeltning af krigeren og sømanden*. Man ser derfor i løbet af sidste halvdel af 1600-tallet, at der i de forskellige større sømagter opstår en art søofficersuddannelse, hvori indgår såvel krigskunst i almindelighed som sømandskab i særdeleshed. I løbet af ganske få årtier, omkring midten af 1600-tallet, ser vi altså et helt nyt våben udvikle sig og konsolideres, nemlig det *armerede sejlskib*, som føres af ny krigertype, der udvikler en ny taktik, specielt til brug for dette våben.

Herved er vi fremme ved det emne, der skulle behandles i nærværende redegørelse, nemlig søtaktikken. I forbifær-

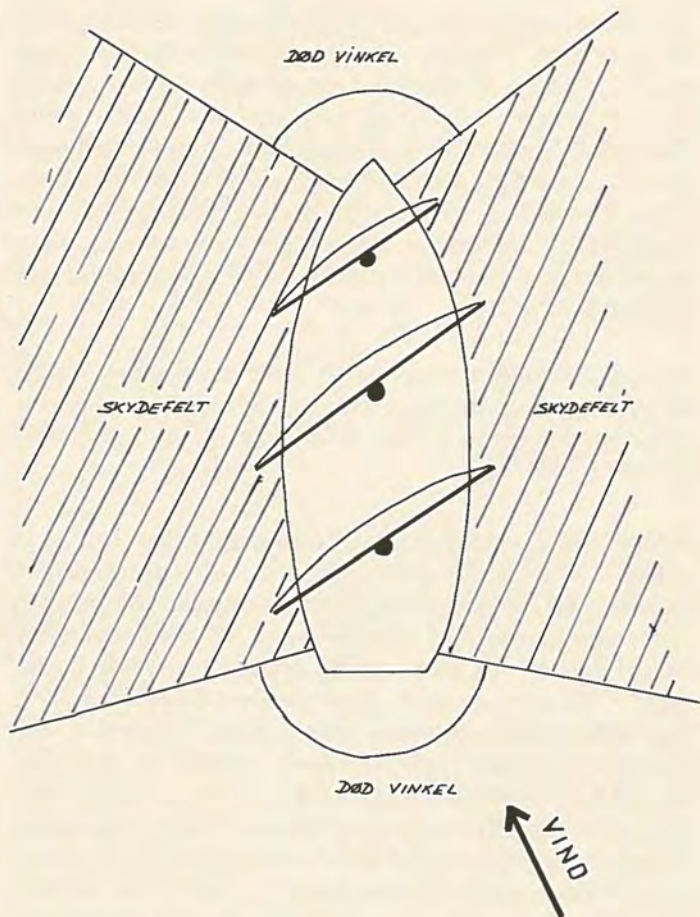


Fig. 1

Det armerede sejlskibs skydefelter og døde vinkler. Skibets kampmuligheder fremkom ved en optimal kombination af skydefelterne og vindretningen.

ten vil jeg blot nævne, at »taktik« kommer af det græske ord *tassein*, der betyder at ordne og opstille specielt brugt om at ordne en slagorden. Det må siges senere at have fået en videre betydning som det at *anvende* denne slagorden. M.h.t. afgrænsningen til »strategi«, som man kan diskutere og teoretisere en hel del om, så er den mest enkle forklaring, at strategi er de overvejelser, som krigsmagten (statsmagten) gør sig *inden* fjenden er i sigte og taktikken er de overvejelser, der bliver gjort, når fjenden kan ses.

Det er endvidere nødvendigt kort at klargøre nogle forhold omkring det armerede sejskib, der er forudsætningerne for den taktiske udvikling til søs i sejskibsperioden. (fig. 1).

Skibets armering udgjordes af kanoner opstillet fast langs siderne. Vinden var det vigtigste fremdrivningsmiddel, hvorfor skibets kampmuligheder fremkom ved en optimal kombination af skydefelterne og vindretningen. Samtidig stod det klart, at det armerede sejskib havde døde vinkler for og agter, hvor skrogets form indebar, at der kun kunne anbringes nogle ganske få kanoner, som kunne virke i disse vinkler. I skibets sider lå den egentlige kampkraft. Den farligste situation, et sådant skib kunne komme i, var den såkaldte *T-position*, hvor et fjendtligt skib anbragt på tværs af skibets diamentral-plan, dvs. i en af de døde vinkler, kunne få en hel bredside til at bære. På trods af, at skibe naturligvis i tværsnit udgjorde et mindre mål end i længderetningen, så gjorde den høje opstående rigning, at skibet alligevel i denne position udgjorde et fortrinligt mål. Disse såkaldte *langskibsskud* kunne være skæbnesvanger for sejlkrigsskibene. (fig. 2).

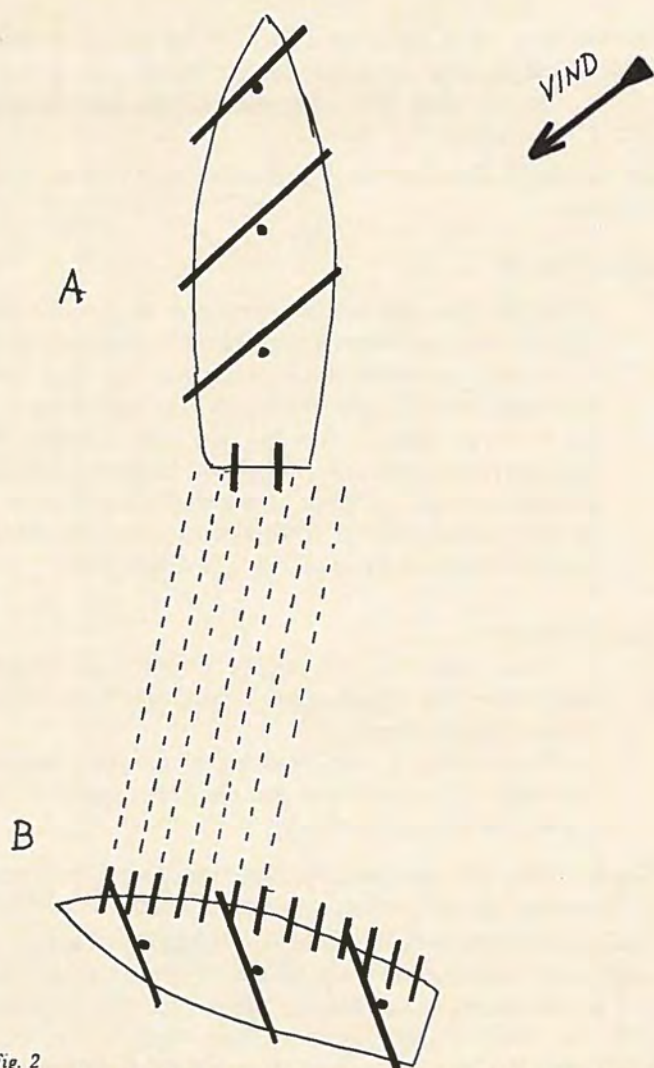


Fig. 2

Skibet B affyrer langskibsskud mod skibet A og kan udnytte hele sin bredside, hvorimod A kun har enkelte pjecer, der kan bære mod B.

Et skib kan være placeret i forhold til et andet skib henholdsvis på den side, der vender *mod* vinden, kaldet *luv-positionen*, og den side, der vender *væk* fra vinden, kaldet *læ-positionen* (fig. 3).

De taktiske fordele ved de to positioner ansås for at være følgende:

Luv-stillingen:

- 1) Sejladsmæssigt er det nemmere at manøvrere *med* vinden end *mod* vinden. Det *luv*-placeret skib vil derfor normalt have initiativet og kan bestemme, hvornår selve kampen skal begynde;
- 2) i hvert fald i teorien var det lettere at koncentrere en del af styrken mod bestemte dele af fjendens styrke, en følge af handlefriheden;
- 3) udsynet var bedre, fordi krudtrøgen ville drive væk fra skibet over mod det fjendtlige skib.

Den *læ*-position:

- 1) Hvis man ikke var særlig offensiv og tværtimod ikke var interesseret i slag, var *læ*-positionen at foretrække;
- 2) Krængningen ville bevirke, at det *læ*-placeret skib oftere kunne få flere kanoner i bredden til at bære end det *luv*-placeret.

Normalt blev den *luv*-position anset for at være den mest fordelagtige og derfor den, man efterstræbte at vinde.

Under den engelsk-hollandske krig 1652-54 forekommer nogle af de første eksempler på den nye taktik, der var ved at udvikle sig. Man kender således fra den engelske flåde de såkaldte *fighting instructions*, dvs. ordrer om, hvorledes flåden skulle forholde sig under kampen. Således kendes en *fighting instruction* fra 29. marts 1653

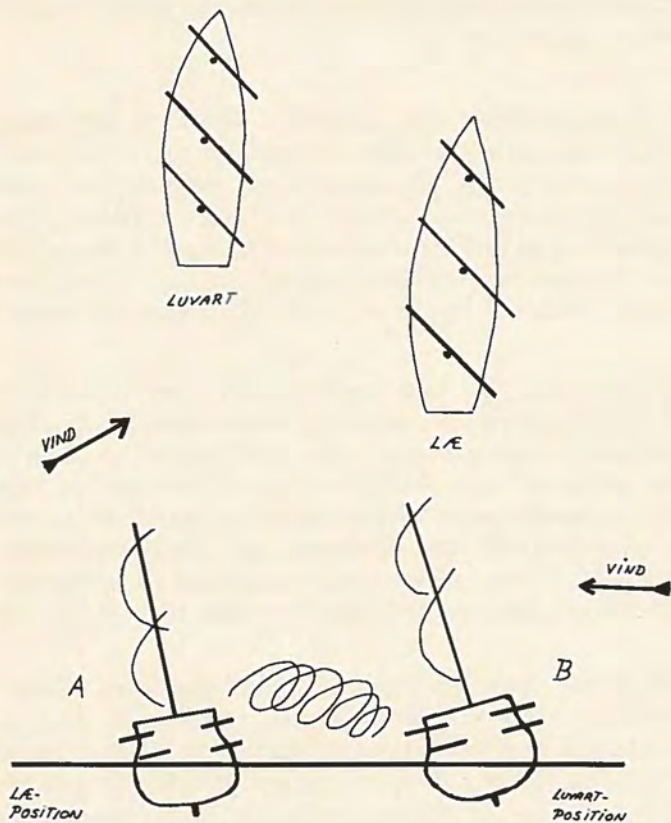


Fig. 3

Læ- og luvart-positionen. Bemærk, hvorledes skibet A generes af krudtrøgen fra B's kanoner. B kan til gengæld ikke anvende sit underste batteri over mod A p.g.a. krængningen.

udstedt af de engelske admiraler Blake, Deane og Monck. Taktikken var forinden evt. søslag gennemtænkt i grove træk og slagordenen var fastsat som en kølvandslinie (fig. 4).

Kølvandsordenen som slagorden blev dog ikke uden videre akcepteret af alle. Der opstod to rivaliserende opfattelser inden for søtaktikken, henholdsvis kaldt *formalisterne* og *meléeisterne*. Udviklingen mellem de to opfattelser er især kendt gennem det engelske materiale, men tilsvarende opfattelser gjorde sig også gældende i andre sømagter inspireret af diskussionerne i England.

Meléeisterne gik, som navnet lyder, ind for *meléet* i forbindelse med selve konfrontationen med fjenden. I så henseende førte der linier tilbage til den tidligere form for kamp på søen. Men meléeisterne gik også ind for kølvandsordenen, men anvendt på en måde, der kunne ændre sig i takt med de situationer, der opstod under kampen. Tilhængerne af melée-taktikken i den engelske flåde var admiralerne Monck og prins Rupert (fig. 5).

Melée-taktikken var i sin grundholdning mere offensiv end den rivaliserende opfattelse, linear- eller formal-taktikken, hvis fortalere var admiralerne James (Duke of York) og William Penn. De mente, at kølvandsordenen frembød den bedste sikkerhed og var den formation, der gav en sejskibsflåde dens optimale virke i artilleristisk henseende. Endvidere gav en streng formalisering af alle flådens bevægelser den bedste mulighed for føreren at bevare kontrollen over flådens bevægelser. I flere henseende repræsenterede derfor lineartaktikken betydelige fremskridt i retning af en velegnet taktik til søs.

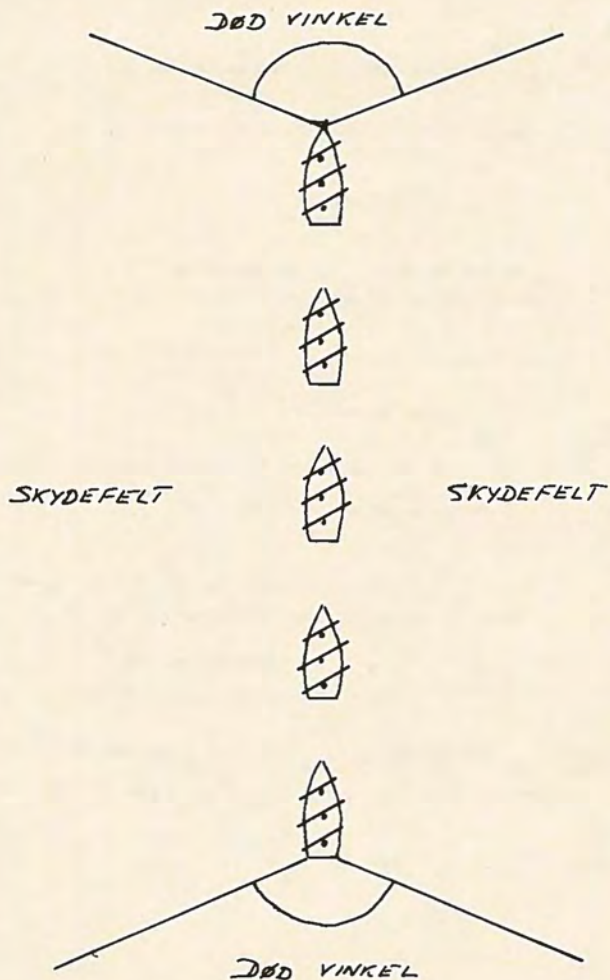


Fig. 4

Kølvandsordenen, hvor liniens skibe beskytter hinandens døde vinkler.

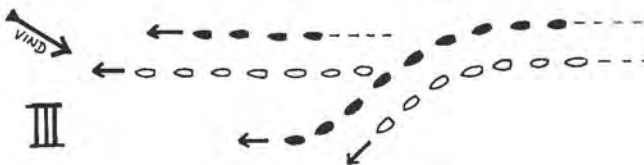
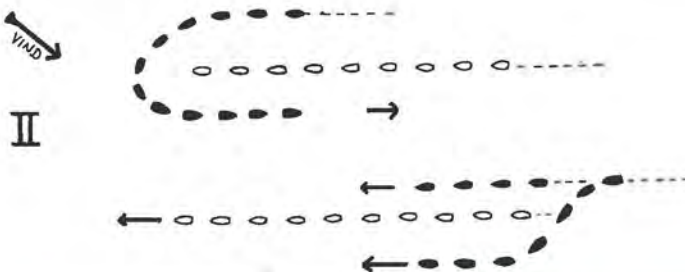
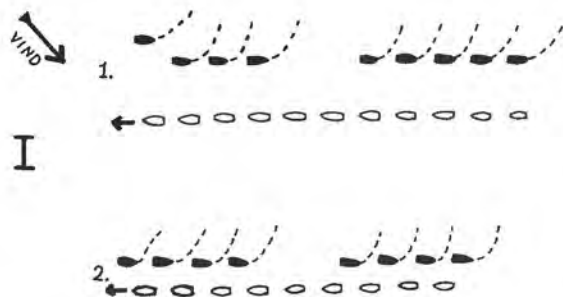


Fig. 5

Nogle af melé-taktikkens karakteristiske manøvrer. I. Man nærmer sig den fjendtlige linie i to etaper samtidig med koncentration af ens egne skibe på visse steder i linien. II. doublering: ved manøvrering beskyder man den fjendtlige linie fra to sider. III. Gennembrud: man gennembrøder eller skærer sig igennem den fjendtlige linie.

Lineartaktikkens grundelement var det man kan kalde *den kompakte linie* bestående af store skibe, deraf det senere navn lineskibe; en linie, der opererede som en enhed. (fig. 6).

I den 2. hollandsk-engelske krig 1665-67 blev der atter lejlighed til at praktisere søtaktik. Duke of York udarbejdede et supplement til *fighting instruction* fra 1653, den såkaldte *additional fighting instruction*, hvori der bl.a. skelnes mellem formationer til brug for angreb henholdsvis i læ og luv-position. Efter disse instruktioner udkæmpedes søslaget ved Lowestoft 3. juni 1665. Selv om slaget var en engelsk sejr blev Duke of York sendt i land, og kommandoen overtoges af hans teoretiske modstandere Monck og prins Rupert. Det var nu meléeisternes tur til at føre flåden. Det næste slag kom året efter, i 1666, i det såkaldte 4-dages slag 1.-4. juni.

I en af træfningerne på den sidste dag lykkedes det englænderne at »bryde igennem fjendens linie fra læ«. Den engelske indsats bragte imidlertid ingen resultater og formalisterne søgte da, uden tilstrækkeligt med holdepunkter teoretisk set, at stille melée-taktikken i et mindre heldigt lys.

En ny hollandsk-engelsk søkrig brød ud 1672-74. Det var atter Duke of York, der havde kommandoen over flåden, og den knæsatte taktik var derfor formal- eller lineartaktikken. I kampinstrukser fra 1672 og 1673 forbedrede han de eksisterende instrukser og fastslog her tre hovedregler for søtaktikken, nemlig

- 1) Hold fjenden til læ
- 2) Hold linien
- 3) Forsøg at dele fjendens styrke.

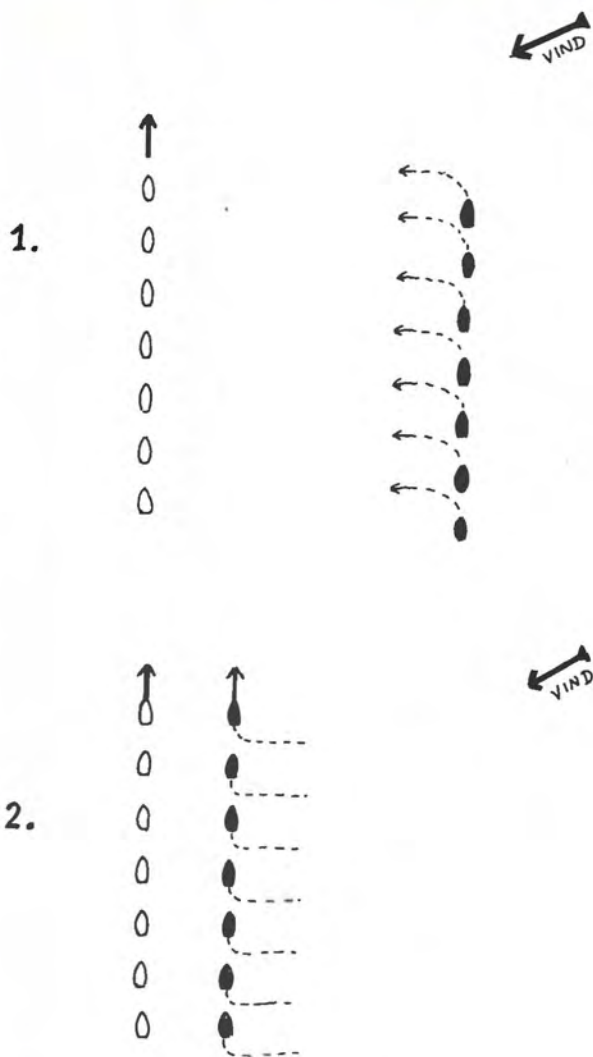


Fig. 6
Formal- eller lineertaktikken. Der kæmpes på parallelle kurser.

Det sidste punkt hørte altså også med til lineartaktikken. Denne operation skulle naturligvis ske på lineartaktikkens andre betingelser f.eks. de her nævnte to punkter.

Søslagene i denne krig bragte heller ingen klarhed over, hvilken taktik, der for fremtiden ville give resultat. Det gjaldt såvel den engelske flåde som den hollandske.

Det er iøvrigt i denne sammenhæng søslagene i de skandinaviske farvande 1676-79 skal ses. Den afskæring eller deling af den fjendtlige styrke, som lykkedes for Niels Juel og hans admiraler i slaget i Køge Bugt 1. juli 1677, var således på denne tid en velkendt manøvre, og det er forkert, når det antydes, at Niels Juel ligefrem har opfundet denne manøvre eller var den første, der foretog den. Vi ved fra kildematerialet, at de engelske admiraler var meget interesseret i at høre, hvorledes dette slag var foregået. Årsagen til dette var naturligvis den standende taktiske strid mellem de to rivaliserende engelske skoler. Man var interesseret i at tage slagets anvendte taktik og forløb til indtægt for *sin* opfattelse, men det var ikke, fordi der i og for sig var noget enestående i den taktik, der var søgt anvendt.

I 1689-1697 var England atter i krig denne gang med Frankrig. Den engelske flåde var under ledelse af Jarlen af Torrington og Russell og den franske flåde under ledelse af greven af Tourville.

Den engelske flåde var den franske talmæssigt underlegen og Torrington udformede derfor den strategiske koncept, der senere er blevet kendt som *fleet-in-being-princippet*, dvs. han ville undgå destruktion ved et søslag, idet han mente, at flåden gennem sin blotte

eksistens udgjorde en ubestridelig magtfaktor. Denne koncept skulle vise sig at få en hæmmende virkning for søtaktikkens udformning.

I 1691 udformedes nye engelske kampinstrukser, der normalt tillægges Russell, men det var tydeligvis Torrington, der stod bag dem. De understregede kraftigt det formalistiske synspunkt. Således forsvandt Duke of Yorks ordre om at søge at dele fjendens styrke. Linien måtte ikke fraviges. Man efterstræbte parallellitet mellem de to kæmpende linier, således at linienis forreste skibe, ligesom de agterste, kæmpede overfor hinanden. Derved undgik man også, at fjenden begyndte at foretage offensive manøvreringer med sin flåde, f.eks. *dubleringer, gennembrud* o.lign. Et søslag, der blev udkæmpet kort tid efter, slaget ved Barfleur 1692, tolkedes som en beskæftelse på Russells kampinstruks' fortræffelighed, og hermed kan man sige, at den såkaldte 40-års strid i England mellem de to taktiske skoler afsluttedes med en sejr for formalisterne. Striden havde stået på siden 1650'erne. Russells kampinstruks fra 1691 kom til at præge den engelske taktik igennem 90 år. En medvirkende årsag hertil var, at der i 1697 kom et stort fransk værk om søtaktik, der i princippet havde samme grundholdning.

Det værk, der her er tale om, var skrevet af en fransk jesuiterpater Paul Hoste, der virkede som skibspræst på den franske flåde. Det hævdes, at han var sekretær for admiral Tourville. Hoste var matematisk begavet og endte som professor i matematik ved Marineakademiet i Toulon. Han døde i 1700. Værkets titel var *L'Art des Armées navales ou Traité des Evolutions navales*. Som et kuriosum kan nævnes, at ud over hos kongen måtte Hoste også indhente trykketilladelse til bogen hos paven.

Hostes værks betydning for sin samtid og for etableringen af søtaktikken som en videnskab eller kunst kan næppe overvurderes. Det samlede al hidtidig erfaring inden for området og stillede det hele systematisk og teoretisk op. Hoste etablerede også den elementære tredeling af denne videnskab, nemlig *læren om formationerne*, *læren om evolutionerne*, dvs. hvorledes man går fra den ene formation til den anden uden at bryde linien, samt *læren om signalerne*, dvs. det kommunikationsmiddel, der var den nødvendige forudsætning for de to førstnævnte begreber.

Hoste fremhævede stærkt linien speciel kølvandsordenen som den formation, der giver sejlkrigsskibet dets optimale artillerikraft.

Han anbefalede en formation på tre parallelle linier som march-ordenen, men mente, at flåden skulle gå ind på én linie ved kamp. Flåden skulle normalt bestå af hovedstyrken *corps de bataille*, der så at sige flankeredes af en forudsejlende styrke, *avantgarden*, og en agtenfor sejllende styrke, *arriéregarden*. Hver af disse tre delstyrker tillodes en vis form for uafhængighed, således kunne en af styrkerne deployeres til særlige opgaver i forbindelse med kampen.

Gennembruddet af fjendens linie nævnes også som taktisk formation hos Hoste, men han fraråder denne manøvre over for intakte fjendtlige flåder formeret i linie, idet manøvren kan være meget risikabel. Problemet er jo her, at den fjendtlige flåde, der indleder et gennembrudsforsøg vender sin døde vinkel til fjendens bredside. Manøvren kan derfor let ende med en katastrofe. For at modvirke forsøg på gennembrud eller afskæring var det derfor meget nødvendigt, at det enkelte skib nøje holdt sin fastsatte plads i linien også

henset til afstanden til det foran og det agtenfor sejlene skib. Hoste anbefalede en afstand mellem skibene på det, der svarer til en kabellængde altså $1/10$ af en sømil = 185 m.

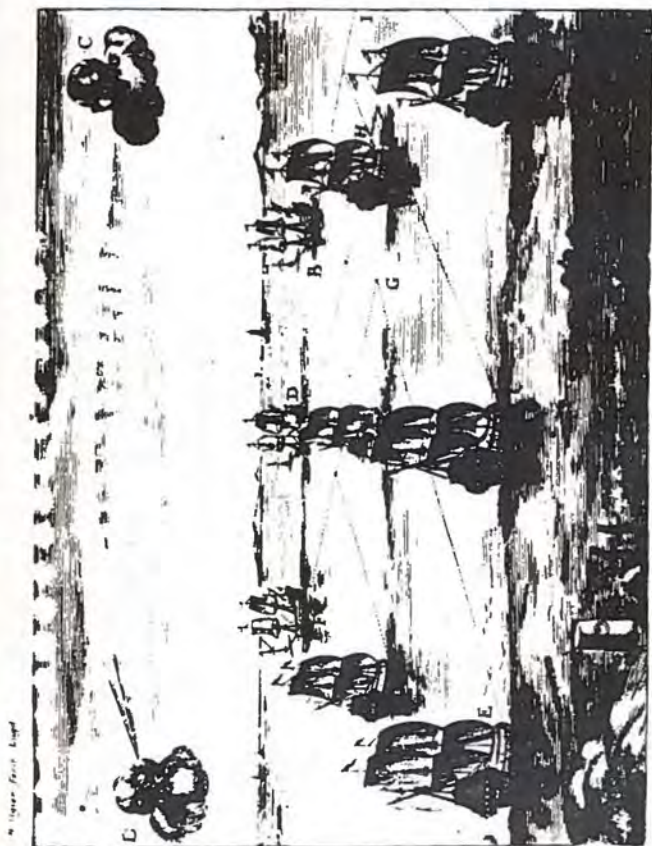


Fig. 7
Illustration fra Paul Hoste's værk om søtaktik fra 1697.

Desværre er det ikke muligt at gå i detaljer med Hostes meget interessante bog, men der kan gengives en illustration derfra (fig. 7). Flere steder i litteraturen ses de i bogen fremlagte teorier anført som var det Tourvilles teorier, og at Hoste nærmest efter diktat fra Tourville havde udarbejdet denne bog. Det må dog være en forkert opfattelse. Ganske vist siger Hoste i sit forord, at han kun tør fremlægge denne bog, fordi han har sejlet med den store admiral Tourville, men dette er nærmest ment som en undskyldning for, at han, der ikke er søkriger, drister sig til at fremlægge teorierne. Der er imidlertid så meget matematik og teoretisk viden bag bogens behandling af emnet, at det er utænkeligt, at det skulle være Tourville, der står bag det hele. Hvorfor skulle Tourville så ikke have stået som forfatter selv? Det ville umiddelbart have gjort bogen mere interessant, i stedet for, at forfatteren var en ukendt jesuiterpater.

Hoste må betragtes som grundlæggeren af søtaktikken som videnskab. Hans bog fik meget hurtigt stor udbredelse. I England blev den dog først oversat i 1834, på et tidspunkt, hvor den ingen praktisk betydning havde. Der er imidlertid adskillige beviser på, at engelske søofficerer flittigt læste bogen i originalversionen.

I Danmark var U. C. Gyldenløve, der var den dansk-norske flådes leder under den store nordiske krig, stærkt påvirket af den hoste'ske lineartaktik. I 1720 blev bogen oversat til dansk af søofficeren Floris Friis, men ikke trykt; uvist af hvilken grund. Manuskriptet ligger nu i søetatens arkiv i Rigsarkivet. Flere oversættelser er fundet af denne bog fra tiden før den i 1743 udkom i dansk udgave oversat af C. F. le Sage de Fontenay. Initiativet til udgivelsen kom fra flådens leder F. C.

Danneskiold-Samsøe. Der udsendtes i 1727 en let revideret udgave af Hostes værk i Frankrig. Det er den, der ligger til grund for den danske udgave i 1743.

I England sås samme udvikling, som den Hoste havde givet udtryk for. I 1703 gjordes admiralen Rooke kampinstruksen fra 1691 af Russell til *Permanent Fighting Instruction*. Dermed var lineartaktikken for alvor blevet knæsat.

Tiden efter 1690 blev formal- og lineartaktikkens glansperiode, men samtidig en dekadence-periode for søtaktikken som sådan. Forklaringen på dette tilsyneladende paradoks er at finde i, at de defensive træk i den anvendte søtaktik blev for fremherskende. De fastsatte kampinstrukser var blottet for enhver form for offensiv.

På en måde kan man sige, at der i og for sig ikke var noget galt med selve taktikken, men, at den indebar overordentlig stærke defensive muligheder. Ingen turde sætte flåderne på spil, idet de jo som fleet-in-being stadig var magtfaktorer, selv om der ikke kunne fremvises resultater i forbindelse med kampen om søherredømmet. Der blev tale om en pindsvinetaktik. I virkeligheden er der tale om det meget vigtige og elementære problem ved al taktik, nemlig problemet *action-security*. Enhver god taktik må bygge på en afbalancering mellem disse to begreber; ingen kan vinde en kamp ved blot at forskanse sig. De søslag, der udkæmpedes i hovedparten af 1700-tallet, blev derfor rene paradedorestillinger, hvor man gensidigt demonstrerede sin reverens til Hoste eller *The Permanent Fighting Instruction*. Som følge heraf blev målet for søslagene da også primært at kunne vise den største færdighed i evoleringer og at vinde luven fra modstanderen. Den, der havde luven, når flåderne drejede fra hinanden, sejlede hjem og skød viktoria - sejr.

Inden for dansk søkrigshistorie fandt der inden for lineartaktikkens glansperiode kun kampe sted under den store nordiske krig. Her opnåedes der heller ingen resultater med hovedflåderne som følge af den anvendte taktik. Karakteristisk er det, at hvor der opnåedes noget i søkrigen var ved Tordenskiolds kampe, i hvilke linear- og formaltaktikkens skema ikke blev fulgt.

I England og Frankrig oplevede man i 1700-tallet en lang række krige, der gav mulighed for at anvende søtaktikken. Udviklingen var imidlertid næsten gået i stå, og frem til slutningen af 1700-tallet var det meget få justeringer, der blev foretaget i den gængse søtaktiske opfattelse. Såvel i Frankrig som i England blev enhver form for taktisk initiativ frataget den kommanderende gennem at gøre det strafbart for en skibschef ikke at have holdt sin linie under et slag eller ikke at have udført en beordret manøvrering. Man var derfor mere påpasselig med at udføre korrekte evoleringer end at forsøge at stoppe fjenden og tilintetgøre ham.

Man kan groft taget inddele de udøvende søtaktikere i dette århundrede i fire kategorier, nemlig *de lærevillige*, dem, der slavisk fulgte bogen og heller ikke opnåede nogen resultater; *de uheldige*, for hvem det ikke lykkedes at holde flåden samlet i den fastsatte orden og derfor kom galt afsted; *de eksperimenterende inden for formaltaktikkens grænser* og *de eksperimenterende uden for formaltaktikkens regler*.

Som en af dem, der eksperimenterede inden for lineartaktikken, kan nævnes den engelske admiral Vernon. Han indførte et mindre tillæg til den permanente kampinstruks i 1744, der gav mulighed for at ombytte

skibe i linien, hvorved denne blev mere fleksibel, ligesom skibe i linien kunne deployeres til en særlig *corps de reserve*. Et eksempel på en af de uheldige kan nævnes, englænderen Byng, der i 1756 i søslaget ved Minorca ikke formåede at holde linien og derved løb ind i en katastrofe. I lineartaktikken var den såkaldte *jagt* en situation, hvor en fjendtlig flåde, efter at være blevet slået eller spredt, søgte at undkomme. Man gav signal til opløsning af linien, således at alle hver på bedste måde kunne søge at jage og indhente de flygtende skibe. Flere søofficerer søgte gennem en udvikling af jagt-formatio- nen at frigøre sig fra lineartaktikken.

I 1763 kom det næste store franske værk om søtaktik, forfattet af søofficeren Bigot, greve af Morogues. Hans værk indeholder ikke noget egentligt nyt i forhold til Hostes. Hans tegninger er dog mere overskuelige. Han anbefaler en tættere linie, afstanden mellem lineski- bene bør være det mindste, som vejret tillader. Sejl- ordener skal være valgt på en sådan måde, at det er let fra disse at overgå til slagordenen, den tætsluttede kølvands- orden. Bogen blev brugt som lærebog ved marine- akademiet i Brest. Morogues anbefaler endvidere tak- tiske øvelser i fredstid. Hans bog var tilegnet den franske minister Choiseul, der interesserede sig meget for flådens forhold. I 1772 fik han i den franske flåde indrettet en såkaldt evolutionseskadre, der skulle indøve evolerin- ger og i det hele taget eksperimentere med søtaktiske formationer. Morogues' værk blev oversat til engelsk allerede i 1767. I 1765 kom endnu en fransk bog om det samme emne af Bourde de Villehuet.

I gennem 1700-tallet blev under alle omstændigheder signaleringen forbedret. I 1773 indførtes et system

udarbejdet af en du Pavillon, hvori der benyttedes to flag i stedet for ét anbragt forskellige steder. Dette gav en betydelig forøgelse af antallet af signalmuligheder.

Den engelske admiral Howe gav i 1777 under den nordamerikanske uafhængighedskrig nogle supplerende kampinstrukser, der tillod visse friheder inden for lineartaktikken.

En af dem, der hørte til kategorien, som eksperimenterede *inden for* linear- og formaltaktikken, var englænderen Rodney. Han gjorde tjeneste under den nordamerikanske uafhængighedskrig. Rodney ønskede at gå frem efter lineartaktikken, men ville kombinere linien med *koncentration* af skibe visse steder i denne. Der var altså her tale om genoptagning af de ældre meléeisters ideer. Den 17. april 1780 mødte han ved Martinique en fransk flåde under de Guichen. Manøveren gav dog intet resultat. I 1782 den 12. april mødte Rodney en fransk flåde under de Grasse. Det lykkedes her Rodney under heldige omstændigheder at gennem-bryde den fjendtlige linie ved i det afgørende øjeblik at bryde sin egen (fig. 8). Rodney's manøvre fik betydning, fordi den brød med den akcepterede taktiske koncept. Som det imidlertid fremgår af det ovennævnte, er Rodney ikke den første, der har udført en sådan manøvre og heller ikke den, som har opfundet den. Det er således forkert, når nogle forfattere skriver, at *gennembrud af linien* inden for søtaktikken første gang gennemførtes i 1782 af Rodney. Det vil være mere korrekt at sige, at han genoptog en ældre manøvre - eller måske mere præcist, at han beviste, at en sådan manøvre med held kunne lade sig gennemføre, idet manøveren som sådan jo var blevet frarådet i de gængse søtaktiske lærebøger gennem 1700-tallet.

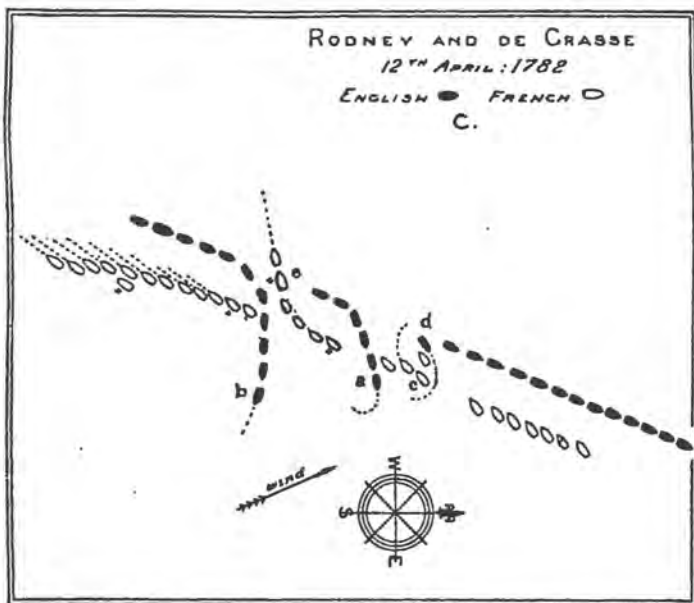


Fig. 8

Rodneys manøvre 12. april 1782 ved Saints, hvor han gennembryder den franske linie ved at dele sin egen styrke op.

Senere da det stod klart, at Rodneys manøvre betød en ny æra, forsøgte flere at gøre sig til den pågældende manøvres ophavsmand. En handelsmand i Edinburgh, John Clerk, Esq. of Eldin, udgav i 1790 værket *An Essay on Naval Tactics. Systematical and Historical*, hvori denne hævdede, at han i et kompendium fra 1781, der havde cirkuleret blandt søofficerer, netop havde foreslået den manøvre, som Rodney udførte. Om Rodney har kendt Clerks kompendium og er blevet inspireret af det er usikkert. Clerks bog fra 1790 var iøvrigt en fortrinlig oversigt over søtaktikkens daværende status. (fig. 9). Så-

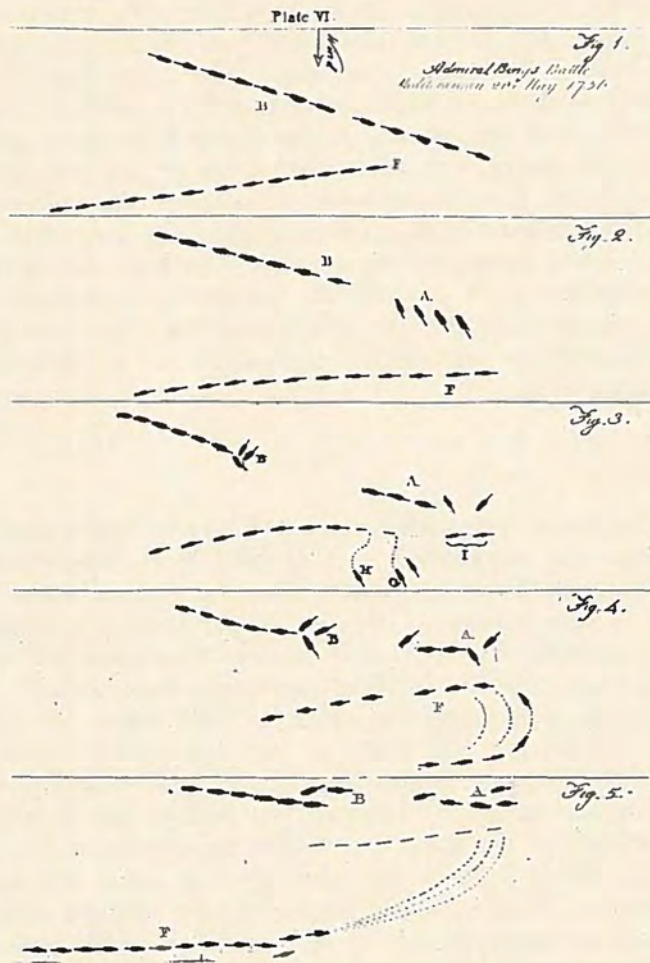


Fig. 9
Illustration fra John Clerks bog om søtaktik fra 1790.

vel Rodneys manøvre som Clerks bog var symptomatiske for den nytænkning inden for søtaktikken, der sporede i de sidste decennier af 1700-tallet. Bl.a. gav dette sig også udslag i, at man prioriterede *jagtformationen* højere. I løbet af perioden med den strikte lineartaktik til søs, havde man konstateret, at den rigide linie aldrig gav vundne søslag, men at den efterfølgende jagt ofte gav resultater. Konklusionen var, at man måtte kombinere lineartaktikken med jagt-formationen, der kom tættere på *melé-situationen*. I den engelske flåde rejste der sig nu røster for at få afskaffet de sakrosante, permanente kampinstrukser. Søslaget den 1. juni 1794 - The Glorious First of June - gav tydelige resultater for den engelske *ny-meléeist-skole*.

I Danmark søgte søofficererne at følge med udviklingen inden for søtaktikken. I 1783 blev faget *søevolutioner* indført på Søkadetakademiet. Yngre søofficerer begyndte på eget initiativ i 1784 med mindre både at foretage evolutionsøvelser. Dette initiativ førte til dannelsen af *Sø-Lieutenant-Selskabet*, søofficerernes krigsvidenskabelige selskab, der stadig eksisterer. I 1799 udgav H. C. Sneedorff, der var lærer på og senere chef for Søkadetakademiet bogen *Søetaktiken. En Lærebog for de Kongelige Søecadetter*. I denne bog hedder det, at »Søtaktikken er den kunst, ved hvilken en samling af krigsskibe (flåde, eskadre) ikke alene gives de bedste stillinger (ordener) for slag, sejlads, forsvar og jagt, men som tillige lærer de naturligste, korteste og simpleste bevægelser (evolutioner) for at overgå fra en af disse stillinger til en anden. Søtaktikken deler sig, som enhver af de menneskelige kundskaber, i den teoretiske og den praktiske. Den første af disse

er i denne videnskab let og grunder sig på få og simple principper. Den praktiske del forudsætter megen erfaring, høj grad af øvelse i skibsmanøveren, et dyrket øje og ånds nærværelse« (fig. 10).

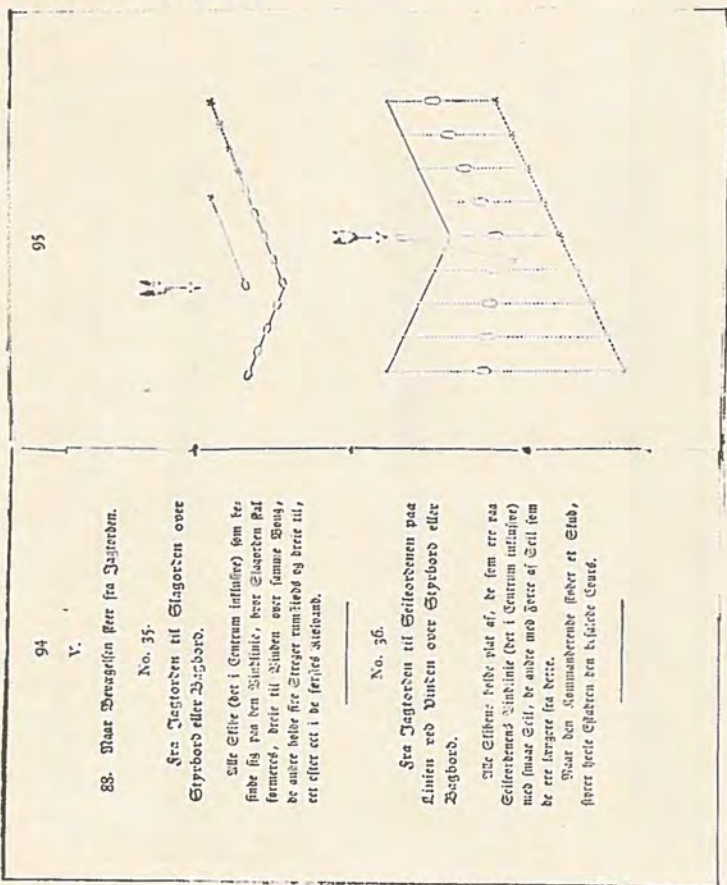


Fig. 10

Side af H. C. Sneedorffs bog om taktik 1799 til brug for kadetternes undervisning i dette fag.

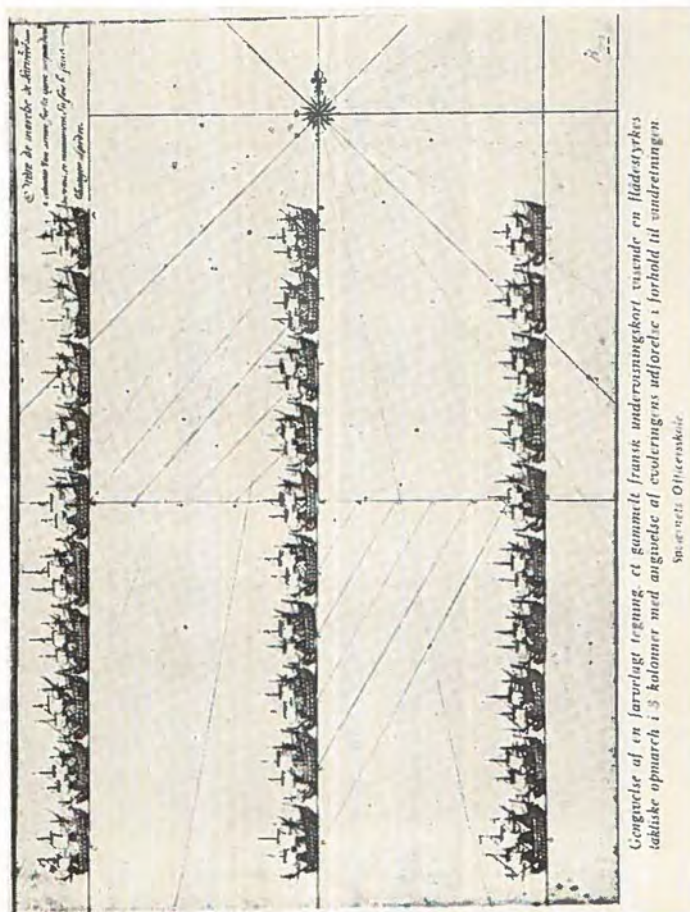


Fig. 10 a.

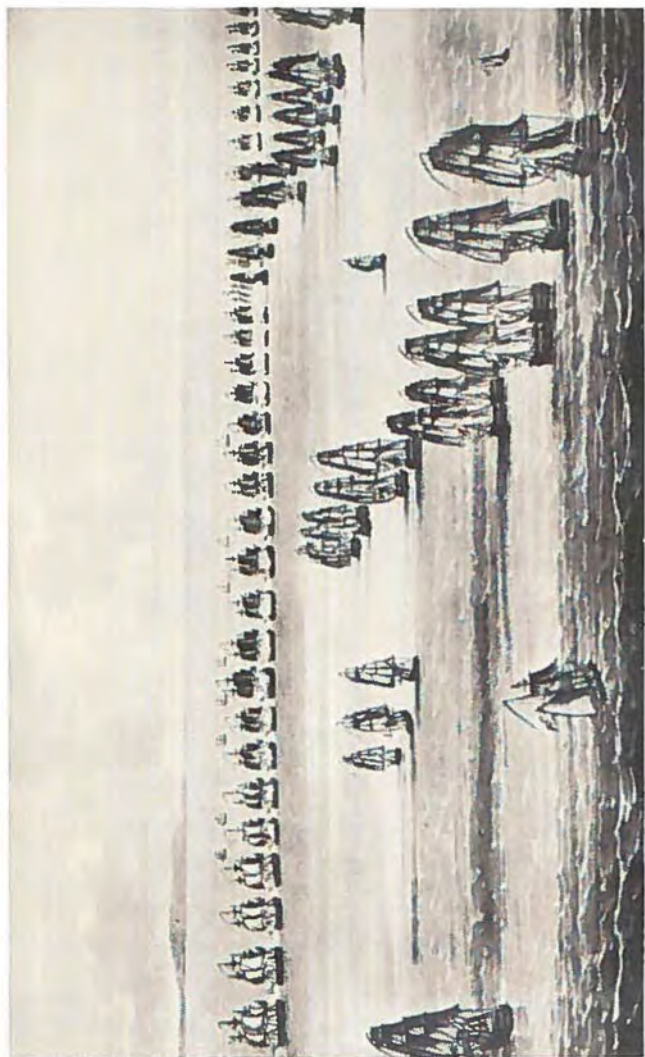
Manden, der opfangede de nye strømninger, gjorde brug af dem og anviste nye veje inden for søtaktikken var den engelske admiral Lord Nelson. De søslag, han ledede fra engelsk side i slutningen af 1790'erne og frem til søslaget ved Trafalgar 21. oktober 1805 kan udmærket studeres med henblik på at få overblik over, hvorledes der skete et opbrud i den søtaktiske koncept, et opbrud, der ganske vist langsomt havde været undervejs siden 1770'erne, men som endelig slog igennem med Nelson. Ved den franske flådes ødelæggelse ved Aboukir 1798 viste Nelson sin foragt for lineartaktikken og angreb i spredt orden, hvilket den taktiske situation netop krævede.

I efteråret 1805 var der lagt op til en afgørende styrkeprøve mellem den engelske og den fransk-spanske flåde henholdsvis kommanderet af Nelson og den franske admiral Villeneuve. I et memorandum til sine skibschefer redegjorde Nelson den 9. oktober 1805 for, hvorledes han taktisk set agtede at forholde sig under det forestående møde med den fjendtlige flåde. Disse tanker er blevet kendt under betegnelse »*The Nelson Touch*«. Nelson nærrede betænkeligheder ved at placere sin flåde på én linie. Han ville i stedet gøre *marchformationen* til *kampformationen*. Flåden skulle således placeres i 2 parallelle hovedlinier med 16 skibe i hver. Foran disse skulle sejle en eskadre på 8 af de hurtigste skibe, der i givet fald skulle slutte sig til én af hovedlinierne, som derved ville blive bragt op på 24 skibe. Til forskel for 1700-tallets parallelle søslag formulerede Nelson hovedsynspunktet for sin taktik og for flådens bevægelser som: »*to make the attack upon the enemy, and to follow up the blow until they are captured or destroyed*«. Den ene af Nelsons hovedlinier skulle angribe den agterste del af den fjendtlige linie; den anden hovedlinie under Nelsons

egen kommando, skulle angribe fjendens centrum. Den omtalte forreste eskadre skulle evt. assistere ved den ene hovedlinies gennembrud af det fjendtlige centrum ved at angribe 3-4 skibe og søge at afskære disse. Nelson ønskede tydeligvis en melé-situation og siger således, at »*some ships may not get through their exact place; but they will always be at hand to assist their friends*«.

Det afgørende slag stod ud for Trafalgar 21. oktober 1805. Det fremgår af kilderne, at Villeneuve var klar over i hvilken retning Nelsons taktik ville gå, men han havde i det afgørende øjeblik ikke tilstrækkelig styr over sin flåde til at kunne modstå denne taktik. Slaget blev en afgørende sejr for Nelson, der imidlertid selv faldt under slaget. Det menes, at han inden sin død nåede at konstatere, at hans foreslåede taktik havde givet resultater. (fig. 11).

Nelsons anvendte taktik brød afgørende med den tidligere anvendte. Eftertiden har indgående diskuteret slaget ved Trafalgar. Der kan ikke være tvivl om, at den manøvre, som Nelson foretog, kunne have vist sig at være katastrofal. Nogle har ment, at den kun lykkedes, fordi det var første gang den i den foreliggende form blev anvendt, og fordi der var tilstrækkelig uorden i den fjendtlige linie. Det er vanskeligt at sige hvorledes en videreudvikling af den nelsonske taktik ville være foregået, idet slaget ved Trafalgar så at sige både var *indledningen* til en ny æra og samtidig dennes afslutning. Taktikken knyttede sig primært til sejskibet, og bortset fra slaget ved Navarino 1827, blev der ikke mere udkæmpet større slag til søs mellem sejskibe.



»Commencement of the Battle of Trafalgar«
Engraved by T. Sutherland after T. Whitcombe (1817).

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i maj/juni 1979.

ADMINISTRATION og BIBLIOGRAFI.

Ansættelses- og optagelseskrav i søværnet. Kbh. 1979. 40 s. 4^o.

Liebe, P. I. og E. Borgstrøm (red.): Dansk krigshistorie i det sekstende århundrede. Kbh. 1979. 52 s. 4^o.

Orientering om Regnecentralen. Kbh. 1978. 48 s. ill.

På vej mod en dansk EDB-politik. Kbh. 1978. 86 s. ill.

HISTORIE.

Barfod, Jørgen H.: Slaget i Køge Bugt 1677 - 1' juli - 1977. Køge 1977. 50 s. ill. bibl.

Barnekow, C. C. von m.fl. (red.): Udvalgte problemer i Dansk Militær Historieskrivning. Indlæg fra Militærhistorisk Basisgruppens (MBG) seminar på Militærhistorisk Konference '77 og fra en senere diskussion. Kbh. 1978. 44 s.

Burns, Thomas S.: The Secret War for the Ocean Depths. Soviet-American Rivalry for Mastery of the Seas. New York 1978. 334 s. index. bibl.

Howard, Michael: Krigene i Europas historie. Krigsførelsens sammenhæng med den sociale, økonomiske og teknologiske udvikling. Kbh. 1977. 176 s. index. bibl.

Hægstad, Arne: Den københavnske rådhusalen. Særtryk af Københavns Bymuseum Årsskrift 1978. Kbh. 1978. 4 s. ill.

Nielsen, B. W.: Den amerikanske Borgerkrig til søs. (Gymnasieopgave). u. sted. 1979. 60 s. ill. bibl. maskinskr. 4^o.

Saul, Normal E.: Sailors in Revolt. The Russian Baltic Fleet in 1917. Lawrence, Kansas 1978. 312 s. ill. index. bibl.

Thaarup, Frederik: Holmens Kirke. Kjøbenhavn 1840. 72 s.

2. VERDENSKRIG.

Bjørnvad, Anders (red.): Faldne allierede flyvere 1939-1945. Odense 1978. 220 s. ill. kort. index.

Buchheim, Lothar-Günther: U-Boat War. New York 1978. upag. (320 s). ill. 4^o.

Hermansen, Ove: Gruppen der bombede Shell-huset. Årsskrift for Frihedsmuseets Venner 1979. Kbh. u.å. [1979]. 72 s. ill.

Lamb, James B.: The Corvette Navy. True Stories from Canada's Atlantic War. Toronto u.å. [1978]. 180 s.

PERSONALHISTORIE.

Bredsdorff, Asta: Sørover og havforsker. William Dampier 1652-1715. Kbh. 1979. 228 s. ill. personindex. bibl.

Fenger, Niels: Knud Rasmussen. Grønlands Aladdin. Kbh. 1979. 232 s. ill. kort. bibl.

Forchhammer, Ellen: Kære Knud. Kredsen omkring den unge Knud Rasmussen. Kbh. 1979. 126 s. ill.

Kirchhoff, Hans (red.): K. H. Kofoeds Erindringer. Århus 1979. 562 s. ill. personindex.

Thomas, Donald: Cochrane. Britannia's Last Sea-King. London 1978. 384 s. ill. kort. index. bibl.

POLITIK og EFTERRETNINGSVÆSEN.

Beretning til Folketinget FN's 10. ekstra ordinære generalforsamling vedrørende nedrustning, New York 23. maj - 1. juli 1978. Kbh. 1978. 104 s.

Campbell, Rodney: The Luciano Project. The Secret Wartime Collaboration of the Mafia and the U.S. Navy. New York 1977. 300 s. ill. index. bibl.

Ten Years of Terrorism. Collected Views. London 1979. 192 s. ill.

SKIBE og SKIBBYGNING.

Bowen, John (ed.): Scale Model Warships. London 1978. 192 s. ill. bibl.

Friedman, Norman: Battleship. Design and Development 1905-1945. London 1978. 176 s. ill. index. 4^o.

Hoved-Bog for ny Brigbygning No. 28 kaldet: St. Croix. Kbh. 1834-36. 158 dobbelts. 4^o.

HÅNDBØGER.

Jensen, Niels: Danske orlogsskibe. Kbh. 1979. 64 s. ill.

GRØNLAND.

Brøsted, Jens: Et beskåret hjemmestyre - et kritisk essay om den grønlandske hjemmestyreordning. Kbh. 1979. 150 s. ill. bibl.

Rey, Louis: Grønland - en verden af krystal. Kbh. 1976. 316 s. ill. kort. bibl.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Rodney Campbell: The Luciano Project. The Secret Wartime Collaboration of the Mafia and the U.S. Navy. McGraw-Hill Book Company. New York 1977.

I januar 1942 indledte de tyske u-både angreb på allierede skibe udfør USA's østkyst. De store tab - i januar 21, i februar 27 og i marts 50 allierede skibe - i forbindelse med den til troppetransportskib ombyggede atlanterhavsliner NORMANDIE's brand i New York's havn, var anledning til en hemmelig aftale mellem den amerikanske flåde og lederne af Mafiaen i USA, efter hvilken Mafiaen skulle sikre New York's havn mod Nazi-infiltration. Samarbejdet fik også betydning for den d. 10. juli 1943 indledte invasion på Sicilien.

James B. Lamb: The Corvette Navy. True Stories from Canada's Atlantic War. MacMillan of Canada. Toronto u.å. [1978].

Efter forfatterens opfattelse havde Canada 2 flåder under den anden verdenskrig. Den ene var, naturligvis, Royal Canadian Navy, den »store flåde«, den »virkelige flåde«, hvis professionelle mandskab for det meste - efter forfatterens mening - gjorde tjeneste i land.

Canada's anden flåde var korvet-flåden, de over 100 korvetter, der var bemanded med amatører, d.v.s. folk fra handelsblåden og fra det øvrige civile liv. Denne flådes mål var klart fra begyndelsen: Den udkæmpede og vandt »The Battle of the Atlantic«.

Forfatteren, der i oktober 1939 gik ind i RCNVR (den canadiske flådes frivillige reserve) og sluttede som korvetchef, har siden krigen virket som journalist.

I forordet bekræfter han, at såvidt han husker, er alle krigsbegivenheder, der omtales i bogen, sandfærdige - måske i modsætning til »The Cruel Sea« og »HMS ULYSSES«, som andre har sammenlignet »The Corvette Navy« med.

Louis Rey: Grønland - er verden af krystal. Rosenkilde og Bagger. Kbh. 1976.

Den franske kistoriker Louis Rey modtog Det franske Akademi's pris i 1976 for denne fascinerende skildring af verdens største ø.

Man oplever urtidens eskimokultur, nordboernes bosættelse og undergang, århundreders søgen efter nordvestpassagen til Indien, forskningsekspeditioner, kampen om øen under 2. verdenskrig, oprettelsen af de amerikanske baser m.m.m.

Norman E. Saul: Sailors in Revolt. The Russian Baltic Fleet in 1917. The Regents Press of Kansas. Lawrence 1978.

Norman E. Saul er professor i historie ved Kansas' universitet. I bogen redegøres for Østersøflåden før 1914 og under den 1. verdenskrig, om baggrunden for begivenhederne i 1917 og om, hvad der hændte i månederne efter revolutionen.

Ten Years of Terrorism, Collected Views. Royal United Services Institute for Defence Studies. London 1979.

Instituttet holdt i 1976/77 en række møder om emnet: Terrorisme. Blandt foredragsholderne var forfattere, journalister, tidligere ministre og embedsmænd, officerer og polititjenestemænd, alle kendte for kendskab til og erfaring fra det omhandlede emne.

Bogen indeholder disse indlæg.

A.H.

RETTELSE

I tidsskriftet MAJ 1979 side 173, linie 10 fra oven rettes »modarbejder« til »medarbejder«.

red.

BETRAGTNINGER VEDRØRENDE EN NY FORSVARSORDNING

af kommandør N. Heisterberg

De fleste læsere af »Tidsskrift for Søværnen« er formentlig bekendt med, at det er hensigten, at en ny forsvarsordning skulle se dagens lys i 1981.

I juli-nummeret af bladet »Forsvaret i dag«, som udgives af Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste, har forsvarsministeren i et interview udtalt sig om visse tendenser i det arbejde, som pågår omkring den nye forsvarsordning; men der har i øvrigt ikke været nævneværdig, offentlig debat om dette emne.

Meget forenklet kan man sige, at en forsvarsordning principielt drejer sig om to centrale spørgsmål:

1. Hvorledes bør forsvaret være sammensat våbenmæssigt for mest rationelt at opfylde sit formål: Som et led i den vestlige alliance at virke krigsforebyggende, og
2. hvorledes bør forsvarets ledelse og administration være opbygget med henblik på den mest hensigtsmæssige drift af forsvaret.

Det første spørgsmål om forsvarets våbenmæssige sammensætning skal jeg kun ganske kort omtale, idet der her måske kunne være grund til nytænkning.

I en leder i Aalborg Stiftstidende (Aa.S.) den 1. november 1978, som indeholdt en kritik af den eksisterende forsvarsordning, kunne man læse følgende:

»Kun få af de officerer, som sidder i Forsvarskommandoen, er opdraget til at tænke fællesværns. Langt de fleste er så rodfæstede i det værn, de tilhører, at de har svært ved at kunne - ville? - se problemerne hos de andre værn.«

Jeg vil godt gå et skridt længere end Aa. S. og sige, at ingen officerer er opdraget eller uddannet, således at han/hun fagligt og følelsesmæssigt kan siges at være fuldstændig objektiv i spørgsmålet om forsvarets våbenmæssige sammensætning. Jeg vil imidlertid påstå, at det heller ikke er muligt at opdrage eller uddanne en officer på en sådan måde. (En tilbundsående underbygning af dette postulat vil være for omfattende i dette indlæg). Men hvem er da de rette til at prioritere værnene eller våbnene imellem?

Jeg har engang hørt den daværende øverstkommanderende NATO-chef i Europa, general Gruenther udtale, at der her i verden findes to ældgamle professioner, hvor amatører er dygtigere end professionelle. Den ene han nævnte, var strategi. (Den anden nævnte han også, men den har intet med denne sag at gøre!) Der findes blandt vore allierede, men sandelig også her i Danmark en lang række civile personer (embedsmænd, militærskribenter, videnskabsmænd og politikere), som har dokumenteret et indgående kendskab til og viden om strategiske problemer, og som ikke nødvendigvis er belastede af følelser for eller erfaringer fra et bestemt værn eller våben.

Jeg tror, det ville være formålstjenligt at medinddrage sådanne personer i planlægningsarbejdet, idet de efter min opfattelse på værdifuld måde kunne bidrage til en objektiv vurdering af forsvarets opgaver og dermed af dets sammensætning *). I et demokrati som Danmark er det så i sidste instans et parlamentarisk udvalg (p.t. forsvarsudvalget) og folketinget, som må tage stilling.

Det andet spørgsmål, hvorledes bør forsvarets ledelse eller administration være opbygget med henblik på den mest hensigtsmæssige udnyttelse af forsvarets ressourcer - er det spørgsmål, som vel er årsag til den før omtalte leder i Aa. S., der som overskrift havde »*Forsvarets klods*«.

Lederen tog sit udgangspunkt i et aktuelt personelproblem i Flyvevåbnet og skrev herom: »*Går man dybere ind i problematikken, er det hele vel i virkeligheden et af de første beviser på, at etableringen af en fællesværns ledelse manifesteret gennem Forsvarskommandoen var en stor fejltagelse*«.

Lederen sluttede med følgende salut: »*Forsvarskommandoens etablering for 8 år siden var vel i virkeligheden en følge af debatten om enhedsværn. Et enhedsværn, som ingen rigtigt troede på. Hvorefter den fællesværns ledelse blev etableret.*

Måske burde man kigge over Atlanten, hvor skridtet blev taget fuldt ud. I Canada, hvor hele forsvaret i dag er ved at smuldre væk i de ens uniformer, uden værnsånd og dermed en lav moral. Flyvevåbnets store problem herhjemme er nok et varsel om, at Forsvarskommandoen er den klods om benet, som de fleste ude i systemet hæveder.«

*) Jeg skal i forbindelse hermed henvise til den i 1970 udgivne redegørelse fra det såkaldte Seidenfaden-udvalg.

Dette udvalgs beretning burde efter min mening ajour-føres og bearbejdes med henblik på at danne grundlaget for den våbenmæssige sammensætning af det danske forsvar.

Følger man nu Aa. S. råd om at »kigge over Atlanten«, vil man eksempelvis i »Norsk Tidsskrift for Sjøvesen« (nr. 4-1978) kunne læse en artikel, som er en norsk oversættelse fra et indlæg i Royal Airforce Quarterly (1977), skrevet af D.M. Peden, QC, DFC. (Jeg kan i parentes bemærket anbefale redaktøren at indhente tilladelse til at gengive dette indlæg in extenso her i tidsskriftet).

Artiklen slutter: *»De, som føler sig fristet til å strukturere sitt forsvar etter den kanadiske modell, tiltrukket av tilsynelatende besparelser, må tenke gjennom hvilken endeløs turbulens denne nytteløse jakt på besparelser har medført i Kanada, og dertil merke seg de negative virkninger som er så åpenbare for de to uadskillelige følgesvenner moral og effektivitet. Mulige imitatorer gjør også rett i å stille seg det spørsmål den kanadiske regjering overså: Hvilken vekt tillegger man moral? Kanskje er franskmennene, som stolte på sin store og velutrustete hær på vårparten i 1940, de som best kan besvare et slikt spørsmål.«*

Som nævnt i indledningen har forsvarsminister Poul Søgaard i et interview i bladet »Forsvaret i dag« i juli i år udtalt sig om disse forhold, idet han bl.a. sagde: *»Ser vi på det samlede forsvar finder jeg behov for at øge bestræbelserne for i størst muligt omfang at integrere værnets støtte-, uddannelses- og forvaltningsstruktur«.*

Det ser således ud som om der er et modsætningsforhold imellem på den ene side tendensen i det arbejde, som synes at pågå omkring en ny forsvarsordning, jf. forsvarsministerens udtalelse, og på den anden side den opfattelse, som *»de fleste ude i systemet«* ifølge lederen i Aa. S. har. Dette modsætningsforhold har givet mig anledning til de følgende betragtninger.

Ingen dansk storvirksomhedsledelse, som spænder over så omfattende, komplicerede og forskellige aktiviteter, som Hæren, Søværnet og Flyvevåbnet repræsenterer, ville finde det hensigtsmæssigt at integrere driften og administrationen af de enkelte virksomheder i det omfang, som tilfældet er for forsvarets vedkommende under den gældende ordning. Jeg hentyder her til storvirksomheder som A. P. Møller, F. L. Schmidt, ØK m.fl., som beskæftiger sig med eksempelvis fabriktions-, værfts-, rederi- og flyaktiviteter. I sådanne storvirksomheder vil den øverste ledelse måske nok fastsætte nogle generelle retningslinier fælles for de enkelte virksomheder, men det overlades til den administrerende direktør med stab at være ansvarlig for driften, materiellet og dets vedligeholdelse, personeladministration og økonomien generelt for den enkelte virksomhed. I forsvaret tegner billedet sig noget anderledes. Groft skitseret ser det således ud, idet jeg benytter Søværnet (rederi-aktiviteten) som eksempel:

Driften eller den operative anvendelse af Søværnets kampenheder m.v. forestås i hovedsagen af Søværnets Operative Kommando (SOK) i Århus med ansvar overfor Forsvarschefen igennem Forsvarsstabens Operationsfagsstab i Vedbæk.

Materiellet og dets vedligeholdelse forestås af Søværnets Materielkommando på Holmen med ansvar overfor Forsvarschefen gennem Forsvarsstabens Materiefagstab.

Personeladministrationen forestås af Forsvarsstabens Personelfagstab med ansvar overfor Forsvarschefen, idet dog Chefen for Søværnet overfor Forsvarschefen har ansvaret for personellet's uddannelse (om Chefen for Søværnet, se senere).

Økonomien (generelt) forestås af Forsvarsstabens Økonomifagstab med ansvar overfor Forsvarschefen.

Chefen for Forsvarsstabten har ansvaret for koordinationen af disse ovennævnte fire områder.

Chefen for Søværnet er ikke, som mange tror, og som titlen jo også antyder, »administrerende direktør for rederiet«. Udover at være ansvarlig for personellens uddannelse skal han *inspicere* Søværnet og på grundlag heraf *rådgive* Forsvarschefen om alle anliggender i Søværnet.

Chefen for Forsvarets Operative Styrker, der er placeret i Karup i Jylland og samtidigt er COMBALTAP (NATO-chef i det dansk-nordtyske område af Europa) er overfor Forsvarschefen ansvarlig for koordinationen af de tre værns operative indsats og planlægning heraf.

Forsvarsministeriet på toppen af alt dette tager gennem departementet (2 afdelinger med 8 kontorer) livligt del i hovedparten af de her omtalte anliggender.

For Flyvevåbnets vedkommende er billedet det samme som for Søværnet, og med hensyn til Hæren er det endnu mere kompliceret.

Jeg tror ikke, at nogen administrerende direktør (eller dertil svarende) i erhvervslivet, men for den sags skyld heller ikke i andre statslige eller offentlige styrelser (som f.eks. DSB, P & T eller DR) misunder forsvaret en sådan organisation. Kun forsvarets personelorganisationer kan tænkes at se med sympati på den, idet beskæftigelsen af personel, især med højere lønninger, i høj grad tilgodeses, og samtidigt har personelorganisationerne gode muligheder for at spille den ene myndighed ud imod den anden. Endvidere er der i den eksisterende ordning gode

betingelser for kompetencestridigheder myndighederne imellem - og alle, der har indsigt i den nuværende arbejdsgang, er da også bekendt med sådanne stridigheder.

Hvilken vej bør man da følge for at rette dette forhold? Svaret herpå tror jeg, man relativt let kan få ved at spørge ledere fra storvirksomheder af den art, som jeg har omtalt i det foranstående. Og jeg tror ikke, at svaret vil gå i retning af yderligere integration, men tværtimod.

Til slut blot den bemærkning, at jeg er helt opmærksom på, at udarbejdelsen af en forsvarsordning er en særdeles kompliceret affære, hvor mange, mange enkeltheder spiller ind. Jeg har her malet med en meget bred pensel.

Imidlertid er jeg overbevist om, at farven på penslen er rigtig, og at de fleste i forsvaret, som har indsigt i disse forhold, deler min opfattelse, således som det da også er nævnt sidst i den citerede »salut« i Aa. S.

NEKROLOGER

Kontreadmiral Holger Johan Bahnsen.

Født den 29 august 1901 i Odense som søn af købmand Aage Bahnsen (1873-1920) og hustru Dagmar f. Hansen (1871-1963).

Han blev kadet i 1920, søløjtnant II i 1923, søløjtnant I 1924, kaptajnløjtnant 1932, orlogskaptajn 1939, kommandørkaptajn 1947, kommandør 1951 og kontreadmiral 1963.

Admiral Bahnsen havde i sine yngre år en meget afvekslende tjeneste med forskellige udkommandoer til søs. Han var således i 1923-24 med orlogsskibet NIELS JUEL til Sydamerika, i 1925 med inspektionsskibet FYLLA til Island, gennemgik derpå undervandsbåds-skole for søofficerer og var i 1926 næstkommanderende i undervandsbåden ÆGIR. Efter et kort togt ombord i orlogsskibet OLFERT FISCHER i eskadre var han med inspektionsskibet DIANA på fiskeriinspektion i danske farvande, i 1927 med krydseren GEJSER som øvelsesskib for dæksofficerselevskolen og i 1928 med ISLANDS FALK på fiskeriinspektion ved Grønland.

Gennemgik 1928-30 Søværnets Officersskole (Stabs-skole), afbrudt i 1929 af udkommando som næstkommanderende i torpedobåden HVALROSSEN i T-flotille og i eskadre. Fra 29 august 1930 blev han tilkommanderet søminevæsenets radiosektion, og havde i perioder udkommandoer med forskellige skibe, f.eks.

U-båden GALATHEA, NIELS JUEL på kadettogt til Middelhavet og som næstkommanderende i torpedoskibene DRAGEN og GLENTEN. Fra 1933 til 1934 gennemgik Admiral Bahnsen Ecole Supérieure d'Electricité, Section de Radioelectricité i Paris. Efter sin tilbagekomst blev Bahnsen chef for søminevæsenets radiosektion, men var desuden på korte udkommandoer som adjutant i øvelseseskadren i 1936 og 1937.

I begyndelsen af krigen, medens han var chef for radiosektionen, konstruerede han forskellige metoder til strygning af magnetiske miner. I løbet af få måneder lykkedes det Admiral Bahnsen og hans medarbejdere at udvikle flere forskellige minestrygningsredskaber, først lukkede kabelsløjfer, der slæbtes efter minestrygerne, senere flydemagneter af forskellige størrelser, hvoraf 6 m, 12 m, 18 m og 24 m magneter blev produceret i større antal med alt hvad dertil hører af strømvendere, specialkabler, måleudstyr o.s.v. Til beskyttelse af søværnets skibe og af handelsskibe mod magnetiske miner byggede Admiral Bahnsen flere måleanlæg og afmagnetiseringsanlæg og fik sat gang i en omfattende minesikringsaktivitet.

Jævnside hermed arbejdede han utrættelig på udbygning og forbedring af radiokommunikationen i søværnet og konstruerede herunder nye radiosendere.

Under krigen var han, især fra 1943 til 45, en drivende kraft bag den illegale radiotjeneste og var medvirkende til, at søværnets dygtige og modige radiotelegrafister kunne oprette forbindelser til de allierede under de vanskeligste forhold.

Den 1 august 1951 blev søminevæsenets radiosektion udskilt og oprettet som selvstændig teknisk institution med daværende kommandørkaptajn Bahnsen som første chef (indtil 1963).

I årene efter krigen påhvilede det ham at genopbygge søværnet, for så vidt angår kommunikation og de nye elektroniske hjælpemidler, der var fremkommet eller færdigudviklet under krigen, især radar, sonar og radionavigationsudstyr.

Han var utrættelig for at opnå det bedst mulige resultat, ikke blot på det materielmæssige, men også vedr. uddannelse af telegrafister, elektronikmekanikere, sonaroperatører o.m.a.

Den 1 april 1963 udnævntes han til Kontreadmiral og overtog stillingen som chef for Flådestation København, hvor han forblev, til han blev afskediget på grund af alder 31 august 1966.

Admiral Bahnsen var yderst velbegavet. Han havde en evne til at sætte sig grundigt ind i nye problemer på kort tid og finde de vanskelige punkter i en sag og tage beslutning. Han var aldrig bange for at forsøge nye og utraditionelle metoder, når han blot fandt, at de ville føre til et godt resultat. Han var en krævende chef, der fordrede, at medarbejderne viede deres hele flid og energi på arbejdet, og han var altid den, der var i spidsen. Han kunne virke dominerende, men dette skyldtes især det store arbejdspress, han udsatte sig selv for. Kom man nærmere ind på ham, var han forstående og interesseret. Han nød stor anerkendelse og respekt, ikke alene indenfor forsvaret, men også hos de inden- og udenlandske statslige og private myndigheder og firmaer han kom i berøring med.

Admiral Bahnsen blev Ridder af Dannebrog allerede i 1941, som en direkte anerkendelse af hans pionerarbejde med minesikring og minestrygning, R af 1. Klasse 1952, Kommandør af Dannebrog i 1960. Han blev medlem af Akademiet for de tekniske videnskaber i 1961.

Han blev gift den 24 september 1927 i Havnefjord Kirke med Unna Flygenring f. 5 januar 1906 i Havnefjord på Island. Datter af købmand August Flygenring (1865-1932) og hustru Thórunn f. Stefansdottir (1866-1943), Admiral Bahnsen var i de sidste aktive år ramt af alvorlig sygdom, blev opereret og kom sig tilsyneladende så godt, at han efter sin afsked fra tjenesten og sammen med sin hustru kunne tilbringe nogle lykkelige år i sit nybyggede hus i Gilleleje. Han havde den dybe sorg at miste sin hustru den 19 december 1978 og ved dette tab, forekom det, mistede han en del af sit livsmod. Sygdommen brød ud og efter et kort hospitalsophold afgik han ved døden på Bispebjerg Hospital den 10 august 1979. Han blev bisat fra Holmens Kirke og begravet på Gilleleje gamle kirkegård.

H.L.P.

Kommandør Holger Eigil Foss blev født den 3/9 1892 i København som søn af Kgl. Operasanger Aage Hjalmer Foss (1853-94) og hustru Amalie f. Bøving (1870-1937). Han gik først i frk. Adlers Skole, senere i Ordrup Latin- og Realskole. Han vr frivillig lærling fra 1908, gik på Galster og Holbølls kursus 1908-09 og blev kadet i 1909. Den 19/9 1913 sekondløjtnant, 1/8 1914 premierløjtnant. Fra 1/8 1914 - 30/9 1915 næstkommanderende i undervandsbåden NYMFEN, NOV 1915 - MAJ 1917 med krydseren VALKYRIEN til Dansk Vestindien, JUN 1917 - MAR 1918 adjudant hos chefen for 2. eskadre og tillige tjeneste i kystforsvarsskibet PEDER SKRAM. 1918-19 chef for torpedobåde, 1919 med krydseren VALKYRIEN som kadetskib til Madeira og Middelhavet.

1919 - 23 skoleofficer ved kadetskolen, 1920, 1921 og 1922 med krydseren HEJMDAL som kadetskib. 1920-21 gennemgik Foss Søværnets Officersskole, 1/1 1923 kaptajnløjtnant.

1923 med VALKYRIEN som kadetskib og 1923-26 i perioder tjeneste ved søartilleriet. 1924 med inspektionsskibet FYLLA til Island og 1925 med orlogsskibet NIELS JUEL i eskadre på togt i Østersøen. 15/1 1926 kaptajn, 1926 med orlogsskibet OLFERT FISCHER og fra oktober 1926 til december 1929 adjudant hos viceadmiralen. 1928 og 1929 næstkommanderende i kongeskibet DANNEBROG, 1930 næstkommanderende i inspektionsskibet FYLLA til Island. 1931 og 32 chef for torpedobåde i eskadre.

1932-33 fyrinspektør og fører af fyrinspektionsskibet ARGUS. 1/4 1932 orlogskaptajn. 1/6 1932 - 31/3 1938 adjudant hos kongen. 24/9 1932 Ridder af Dannebrog. 1933, 34, 35 og 36 gruppechef for torpedobåde i eskadre. April-maj og oktober-november 1935 chef for inspektionsskibet BESKYTTEREN på fiskeriinspektion i danske farvande og Nordsøen. 1937 og 1938 chef for inspektionsskibet HVIDBJØRNEN til Island for fiskeriinspektion og luftopmåling. 17/6 1937 kommandørkaptajn, 1939-42 stabschef ved kystdefensionen, 29/1 1941 Dannebrogsmænd. 1942 chef for artilleriskibet PEDER SKRAM. 1942-1943 chef for skibsdivisionen og for dennes stamskib. 1944-45 ansat ved det civile luftværn i Esbjerg. 1945 chef for marinedistrikt Jylland Vest i Esbjerg, 20/8 1945 - 30/9 1957 chef for søtransportvæsenet og formand for skibsudpegningsnævnet, 31/8 1945 afsked af linien, 1/9 samme år kommandør i reserven. 1948-1962 medlem af sø- og handelsretten,

1950-1962 af overskibssynet og 1956-62 af senioratet for Foreningen af sø- og handelsrettens medlemmer. 4/10 1950 K². 30/9 1957 afsked af reserven.

Den 24/11 1918 blev han gift i Nyborg kirke med Mathilde Augusta Kruuse Birch født 29/7 1893, død i 1959. Hun var datter af kommitteret, konsul Christian August Birch (1862-1926) og hustru Anna Marie f. Kruuse (1864-1942).

Kommandør Foss var medlem af søofficersforeningens bestyrelse fra 1921-1934. Han har skrevet: Søofficers-Foreningen gennem 75 år (1954), og Søofficers-Foreningens 100 års jubilæumsskrift (1959).

I et særnummer af Tidsskrift for Søværnen har han skrevet en Søofficersrulle dækkende tidsrummet fra år 1700 til 1951. Han har endvidere skrevet fem 25 års registre dækkende indholdet af Tidsskrift for Søværnen i tidsrummet 1827-1953.

Han var venlig og redelig af væsen, afholdt og respekteret. Han var velset i sin stilling som adjudant hos kongen og en dygtig og forstående skibschef, der interesserede sig for besætningens tjenstlige og private forhold. Han og fru Foss viste ofte gæstfrihed i deres hjem over for yngre officerer.

Under sin ansættelse ved det civile luftværn i Esbjerg under besættelsen deltog han i den maritime efterretningstjeneste under modstandsbevægelsen.

Under størstedelen af sit otium boede kommandør Foss i Hornbæk. En tid var han formand for Villaejernes Forening der. Hans kunstneriske evner kom til udtryk sammesteds, idet han var en dygtig tegner og en habil maler af naturbilleder.

Kommandør Foss døde 17/8 1979 og blev begravet på Hornbæk kirkegård.

A.A.

Orlogskaptajn Helge Victor Bundesen blev født den 14/12 1892 i København, søn af kaptajn i søofficerskorpset Peter Carl Bundesen og hustru Maria Helene (f. Pedersen), gift 20/4 1918 i Holmens kirke med Gudrun Ernst født 16/12 1817, datter af kontorchef Christian Ludvig Ernst og hustru Lavinia (f. Damm).

Kadet 1909, sekondløjtnant 1913. 1913-14 med krydseren VALKYRIEN til Middelhavet. 1/8 1914 premierløjtnant. August 1914 - maj 1915 ved krigsfyrene i Masnedø-afsnittet. Maj - december 1915 med kystforsvarsskibet HERLUF TROLLE. Januar 1916 - februar 1917 næstkommanderende i inspektionsskibet ISLANDS FALK til Island. Februar - juli 1917 chef for torpedobåden T.3, juli - oktober 1917 i Flådens Overkommando. November 1917 - maj 1918 næstkommanderende i krydseren HEJMDAL. 1918 chef for torpedobåden SØHUNDEN. 1/10 1918 - 14/8 1920 skoleofficer ved Kadetskolen. 1919 med krydseren VALKYRIEN, kadetskib, afhentede sønderjydske krigsfanger i Alexandria.

15/8 1920 - 15/8 1922 uden for nr. i søofficerskorpset. 1920-21 ansat i Forsikrings-Aktieselskabet NYE DANSKE af 1864. 1921 - 25 i Forsikringsaktieselskabet HÅND I HÅND. 1/1 1923 kaptajnløjtnant. 1/5 1923 - 30/4 1925 uden for nr. i søværnet. 9/4 1924 kaptajnløjtnant uden for nr. i søværnet. 30/4 1925 afsked af linien. 1/5 1925 kaptajn i reserven. 1925 - 32 underdirektør i Forsikringsaktieselskabet DANSKE PHØNIX. 1/9 - 8/10 1926 indkaldt til frivillig tjeneste ved Marineministeriets efterretningsstation. 1932 - 63 underdirektør for DANSKE PHØNIX, der i 1958 ændrede navn til A/S HAFNIA Skadeforsikring. 1961 - 63 tillige direktør i livsforsikringsaktieselskabet HAFNIA. Under den anden verdenskrig var Helge Bundesen indkaldt til

frivillig tjeneste ved Søofficersskolen fra 1/9 1939 - 30/9 1943. Han afskediges af reserven, hvor han blev orlogskaptajn i 1940, den 31/12 1952. Helge Bundesen blev R1 i 1953.

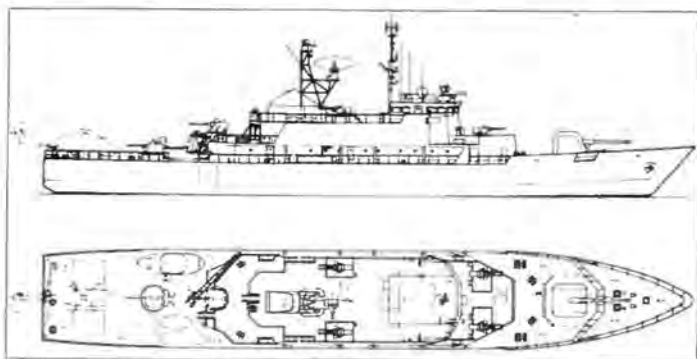
Helge Bundesen kunne således se tilbage på et langt og alsidigt virke i og uden for søværnet, som han gennem sine mange år i forsikringsbranchen bevarede en usvækket interesse for og kærlighed til. Han elskede søofficersforeningen og nød samværet i denne forening, hvorfra vel størsteparten af medlemmerne i dag bedst husker ham for hans faste og fornøjelige ledelse af den årlige generalforsamling som dirigent, hvor hans mangeårige erfaring fra erhvervslivet kom ham til gode.

Som formand var der noget dejligt beroligende ved at have Helge Bundesen til at svinge dirigentklokken. Trods svær sygdom bevarede han sit gode humør og lyse livssyn. Han nød sit dirigentjob, men gav ofte udtryk for ønsket om at blive gjort opmærksom på, hvornår det ville være rigtigt at nedlægge også dette hverv.

Helge Bundesen afgik ved døden den 18/4 1979 og er bisat i Varde.

E.W.

FRA ANDRE MARINER



Finland.

Den 8 juni 1979 blev det i marts 1977 bestilte minelægger/skoleskib til den finske marine navngivet POHJANMAA, og samme dag afleverede direktøren for Wärtsilä værftet i Helsingfors POHJANMAA til kontreadmiral Jorma Haapkylä, kommandør for sjöstridskrafterna, som på den finske marines vegne modtog den nye enhed.

POHJANMAA er imidlertid ikke fuldt operativ, idet de afsluttende våbeninstallationer - herunder ildledelses- og varslingsystemer - først vil blive udført i løbet af det kommende år ved den finske marines egen foranstaltning. POHJANMAA forventes derfor først at være fuldt operativ i løbet af 1980.

Minelæggeren/skoleskibet POHJANMAA er konstrueret i samarbejde mellem Sjöstridskrafternas stab (Marinestaben) og Wärtsilä værftet med det mål - og til en rimelig pris - at skabe en skibstype, der kan anvendes som minelægger i den finske skærgård og som skoleskib i egne og fremmede farvande.

De opstillede typekrav til disse forskellige funktioner omfattede derfor bl.a.:

- gode manøvregenskaber,
- begrænset dybgang,
- evne til sejlads i is,
- stor minekapacitet,
- indkvarteringsmulighed for ca. 70 personer,
- gode søegenskaber og
- stor aktionsradius.

Det opstillede krav om at skaffe indkvartering for ekstra 70 personer (kadetter) er i POHJANMAA blevet løst på samme måde som kendes fra FALSTER-klassen, idet et containersystem indeholdende lukaffer, messer m.v. placeres på minedækket. Containerne kan på kort tid tages i land, såfremt skoleskibet skal konverteres til sin primære funktion som minelægger.

Skroget er af stål med en aluminium overbygning. POHJANMAA agterdæk er konstrueret således, at det kan fungere som helikopter landingsdæk.

HOVEDDATA

Størrelse:

Displacement (standard)	1.100 tons
Længde overalt	78,2 meter
Bredde maks.	11,6 meter
Dybgang	3,0 meter

Armering:

1 stk 120 mm Bofors (dual purpose kanon)

2 stk 40 mm Bofors luftværnskanoner

4 stk 23 mm luftværnskanoner i dobbeltaffutager

Miner

Anti-ubåds våben

Fremdrivningsmaskineri:

2 stk Wärtsilä Vasa 16V22B dieselmotorer a' 2.900

HK

Besætning:

Fredsbesætningen er opgivet til 77.

Janes Fighting Ships 1978/79 og

Sveriges Flotta nr. 8-9, 1979.

H.M.

BOGANMELDELSER

Elisabeth, Barker: Churchill and Eden at War. Macmillan, London 1978.

Det ville formentlig kræve et betydeligt arkivstudium at få det fastslået, men mon det ikke er første gang, at en bog skrevet af en kvinde anmeldes her i tidsskriftet?

Selvfølgelig måtte det ske før eller siden, og så er det særdeles behageligt for anmelderen, at det er en bog, der samtidig med at den behandler et historisk emne på en måde så læseren føler dets aktualitet, er skrevet i et levende og læseværdigt sprog og med en tydeligvis særdeles rutineret hånd, der efter den i bogen anførte liste over tidligere værker af samme, åbenbart har beskæftiget sig meget ned beslægtede emner, d.v.s. er overordentligt velorienteret i europæiske politiske forhold og disses baggrund og udvikling.

Anledningen til bogens fremkomst er den ved flere lejligheder i boganmeldelser her i tidsskriftet omtalte hele eller delvise frigivelse af hidtil hemmeligholdte papirer i engelske arkiver fra anden verdenskrigs tid.

Denne gang er det bl.a. de talrige »minutes«, som Churchill yndede, og som han udspyrede i hundredevis for at klarlægge sin egen og fremprovokere andres reaktion på hændelser og ideer indenfor hele krigsførelsens horizonnt i videste betydning. Her i forholdet til hans udenrigsminister behandles og kommenteres de af dem, der havde udenrigspolitisk sigte.

Bogens titel kan måske opfattes lidt tvetydigt, da den både kan læses som henvisende til Churchill og Edens indsats *under* krigen og som om de i et vist omfang var »i krig« med hinanden. Helt som hvis man på dansk skrev »*Churchill og Eden i krig*«.

I hvert fald gives der et klart billede af de uoverensstemmelser med hensyn til holdningen overfor de Gaulle, Roosevelt, Stalin og mange andre som skyldtes Churchill's og Eden's forskellige grundsyn på midler, og metoder i politik og på de videregående mål i Europa.

At de begge var karakterfulde personligheder kommer klart for dagen og forfatteren bestræber sig med held for helt igennem at skifte sol og vind lige imellem dem.

Bogen giver indblik i mange forhold, der den dag i dag har indflydelse på europæisk politik ikke mindst på forholdet mellem øst og vest, men man skal ikke forvente at finde noget af væsentlig interesse for specielle danske forhold. Derimod fremgår det, hvorledes de vestlige allieredes forhold til de senere satellitstater, Polen og Tjekkosllovakiet forgæves søgtes forbedret af Churchill og Eden, der imidlertid ikke kunne få støtte af Roosevelt på grund af dennes blåøjet optimistiske tiltro til Stalin og sammes overbevisning om, at man sammen med Sovjet kunne skabe en bedre verden ved at eliminere alle koloniriger!

Det synes at fremgå, at Churchill og Eden på en ret speciel måde supplerede eller måske snarere komplementerede hinanden i forholdet overfor omverdenen, således at England, selvom det gik totalt forarmet ud af krigen, dog gjorde dette med et maximalt fond af »*Good Will*« hos de befriede vestlige nationer - også Frankrig - og selv i USA nok omfattedes med større sympati end før 1939.

Bogen er god at få forstand af, ikke mindst hvis man holder sig det fra en engelsk kokebog (!) deri citerede råd for øje: »Hvis man skal lave hareragout, skal man begynde med at fange haren«. Dette citeret i forbindelse med den under krigen pågående planlægning af efterkrigstidens Europa.

Således som forholdene udviklede sig senere i relation til de tanker, man fra forskellig side havde gjort sig under krigen, et særdeles fornuftigt råd! Man må blot håbe, at der også i fremtidige vanskelige situationer vil findes mennesker med et tilsvarende vidsyn, en tilsvarende handlekraft og helt igennem af tilsvarende format som Churchill og Eden.

H.-H. W.

»U-boat war« af *Lothar-Günther Buchheim*.

Forfatteren af U-BOAT WAR blev under 2. verdenskrig sendt ud med ubåde som kunstner for at give stof til propagandabrug om den tyske flåde i aktion.

Han tog i denne forbindelse over 5000 fotografier hvoraf 205 er udvalgt til at udgive dette foto-essay om ubåden under 2. verdenskrig.

Med hans egen tekst og et spændende billedmateriale får læserne et godt indtryk af ubådstjenesten. Der er ikke tale om en krigshistorisk redegørelse, men en velformuleret og let læselig beskrivelse af ubåden og dens besætning, de enkelte funktioner om bord, forberedelserne til patrulje, patruljesejladsen, ubåden i aktion o.s.v.

Bogen indledes meget stemningsfuldt med, at ubåden har givet mennesket en ny dimension - havets dyb! Katastrofen for et almindeligt skib, hvis det mister sin

opdrift, er en normal ting for ubåden, der netop igennem evnen til at ophæve og genskabe bådens opdrift kan udnytte havets tredje dimension.

Udover kunstnerens beskrivelse af ubåden og dens væsen gives imidlertid også nogle mere kontante oplysninger om den tyske ubådskrig såsom baseproblematikken, produktionsomfang, omtale af Dönitz og hans stab og problemer omkring ledelsen af de tyske ubådsoperationer, vanskelighederne med at få oplysninger om konvojruter m.m.

Historiske kendsgerninger vedrørende ubådskrigens gennemførelse og resultater er bedre og mere omfattende beskrevet andre steder, men for den der ønsker at få et indblik i ubådstjenesten, de meget specielle forhold, stemningen ombord, forventningerne, angsten, rutinen m.v. er bogen læseværdig.

I et efterskrift af Michael Salewski er det tyske ubådsvåbens rolle og muligheder i 2. verdenskrig kort beskrevet. Der er her nogle interessante, men ret subjektive betragtninger.

Ubåden opfattes bl.a. som symbolet på den tyske agressors sidste håb.

Dönitz fremhæves, som den virkelige leder og fortaler for ubådsvåbnet. Ingen anden militær leder kan som han identificeres med et våbensystem.

Da Raeder i 1935 beordrede Dönitz til at stå for genopbygningen af det tyske ubådsvåben, var denne ambitiøse søofficer nervøs for at være sat på et sidespor i karrieren. Reader, der efter Salewski's opfattelse aldrig har brudt sig om Dönitz, ville ikke have haft noget imod dette, men Dönitz indså hurtigt hvilke muligheder ubåden indehold som nøgler til militær succes overfor England.

Dönitz plan krævede 300 ubåde for at sikre ubådskrigens succes, men krigen startede 5 år for tidligt, og i september 1939 havde Dönitz 57 ubåde til sin rådighed, hvoraf kun 27 var egnede til at operere i Atlanten.

Alligevel opnåes foruroligende resultater, der i begyndelsen af 1943 når et for de allierede meget kritisk niveau. Modforholdsreglerne bliver imidlertid efterhånden så effektive, at ubådene tvinges i defensiven, og dermed er slaget om Atlanten tabt.

Det store spørgsmål, hvorfor ubådskrigen fortsætter efter maj 1943 trods de håbløse udsigter og enorme tab, diskuteres.

Noget fyldestgørende svar kan ikke gives. Ubådskrigen fortsætter fordi der ikke er andre muligheder, under forhold, der synes mere og mere udsigtsløse indtil slutningen i foråret 1945.

Lothar-Günther Buchheim, der iøvrigt er forfatter af den nylig udgivne oversættelse af »THE BOAT« (dansk titel: »UBÅD«), synes præget af denne håbløse og udsigtsløse stemning.

Han giver et vel dokumenteret stemningsbillede af ubådskrigens væsen, der ender med en bitter konstatering af et af resultaterne af det frygtelige kapitel i flådehistorien, 27.491 tyske officerer og meniges død.

H F-J

Kaj Nolsøe Bang: Kompasset rundt med marinen.

Eget forlag. Pris 85,- kr.

Bang har tidligere skrevet »Styrmænd til orlogs. Optakten til 9' april« i 1976 og »Styrmænd til orlogs. Marinen

under besættelsen« i 1977, begge udgivet på Chr. Eriksens forlag og anmeldt her i tidsskriftets årgang 1977 s. 56-58 og 1978 s. 87-88.

Den nye bog, som starter med »Befrielsens første dage«, er en fortsættelse, 3' bind af en trilogi, og når titlen har strøget »Styrmænd til orlogs«, er det vel nok for at markere, at forfatteren efter besættelsen havde besluttet sig til at blive i søværnet - han blev da også inkorporeret i 1952.

I marinehistoriske bøger står der kun lidt om dagliglivet, en undtagelse er H.F. Kiær's kapitel »Flådens mandskab« i »Flåden gennem 450 år«. Heldigvis er der udkommet en del selvbiografier m.v., en af de sidste F.H. Kjølens »Mit livs logbog«, men ingen andre end Bang har hidtil skrevet noget om de også for søværnet så særprægede og begivenhedsrige år før, under og lige efter besættelsen - lidt kan man dog finde i tidsskriftet, en række artikler i årgangene 1965-68, en enkelt i 1955 og 1974.

Bang har ganske naturligt kun skrevet om sine egne oplevelser, så forhåbentlig kan de blive en spore for andre - en enkelt artikel har jeg forstået snart vil dukke op her i tidsskriftet.

Bang starter med at konstatere, at det var et mærkeligt vingeløst søværn, der atter opstod efter majdagene i 45. »Havkatten«, nogle enkelte små ministrygere og P-kuttere, der vendte hjem fra Sverige - og så kort efter ministrygerflotillen, der kom med sin danske besætning fra England.

Hvad han ikke nævner var, at mange af Holmens lagerbygninger var totalt ribbede - blot et lille eksempel. Porcelæn og glas - man fik kun tildelt et lille antal ølglas til messerne, men der fandtes dog både snaps og hedvin! Ikke særligt hensigtmæssigt.

Kun få kunne få udkommando til søs, men Bang var heldig at blive næstkomm. hos orlogskaptajn B. Clausen på polarskibet »Godthåb«, der for juli-okt 1945 blev udlånt fra Grønlandske Handel for at gå til Østgrønland.

Udover besætningen havde de nogle NANOK-jægere med samt geologen, professor Rosenkranz og hans kvindelige assistent - ikke mindst sidstnævnte gav nogle specielle problemer, hvad anbringelse m.v. angår - til gengæld var problemet lettere at løse, da man på hjemturen fik nogle passagerer med hjem, heriblandt to damer.

Dette togt er vist ikke kendt af mange, og er med dets mange genvordigheder og ind imellem spændende hændelser en interessant læsning.

Straks efter hjemkomsten blev Bang udset til at blive en af de første, der skulle tage handsken op i »Folk og Værn« - en meget speciel tjeneste, som dengang kun et fåtal officerer havde megen tillid til.

Når Bang fik udkommandoen med Godthåb, skyldtes det nok, at man var vidende om, at han tidligere havde gjort tjeneste ombord - i 1932 og 33, omend foranfor masten - men når han antyder, at den følgende udkommando som den første chef på loranstationen i Vaag skyldtes ministeriets kendskab til hans færøske afstamning, så er det vist en noget tvivlsom påstand. Det halve års tjeneste i Vaag er allerede beskrevet i hans bog fra 1974 »Færøerne - mine fædres land«, anmeldt i årgang 1975, s. 55, og er her gjort mere kortfattet.

Nyt er, at Bang citerer et referat fra den norske avis »Aftenposten« af 27' maj 1946 om, at USA havde til hensigt at overtage Loranstationen - om det stadig var aktuelt i juli skal være usagt, men i al fald var det en

hastesag, da han kun fik tre dages varsel før afgang til Færøerne.

Det var noget af en uriaspost. Skønt hans besætning, der var særligt udvalgt med højtuddannede folk på det specielle område, hurtigt nåede så vidt, at de kunne overtage betjeningen af stationen, var det ham komplet umuligt at få den engelske besætning sendt hjem. Når han anfører, at det var politisk betonet og at englænderne ville afvente, om et færøsk ønske om løsrivelse ville slå igennem, skal det nok have sin rigtighed.

Det var heldigt, at loranstationen netop lå på Syderø, hvor ønsket om fortsat tilknytning til Danmark altid har været størst, men det hindrede ikke, at der i den stedlige befolkning var løsrivelsesfolk, der var fjendtligsindede overfor det de kaldte den danske »besættelsesstyrke« og blandt dem en del urolige hoveder. At det skulle ende med den dengang meget omtalte skudepisode var beklageligt, men heldigvis blev den helt retfærdig bedømt med fuld oprejsning for den unge kaptajnløjtnant.

Bang var heldig med at få udkommandoer til søs, i året efter først chef for en MR-båd og derefter en af de første chefer for de to tyske schnellboote, vi overtog i efteråret 47. Efter et par måneder blev han sendt til USA for at være næstkommanderende i »Restorer«, den senere »Vitus Bering« ved overtagelsen og hjemrejsen. Hans beskrivelse af, hvorledes han allerede under overtagelsen konstaterede, at træværket ikke overalt var i den bedste stand, hvad også konstateredes på hjemrejsen, er ikke uden interesse - man kan give ham ret i, at det nok havde været klogere, hvis det ved den første besigtigelse havde været en træskibskyndig til stede, og at man havde forhørt sig i Grønlandske Handel, som ikke havde ønsket at overtage skibet.

Hjemme igen atter til motortorpedobådene, der nu havde fået overstået de første børnesygdomme, som en begejstret tilhænger af det nye våben - hvorfor havde vi været så længe om at få det?

Bogen slutter med, at to MTB'er blev sendt til England for at deltage i NATO-øvelser i Kanalen og med den drastige påsejling af en engelsk MTB under den sidste natøvelse, en kollision, der havde til følge, at Bangs båd, T 59, gik ned og at to unge englændere mistede livet.

Det kan undre, at kun den danske T 58 kom til assistance for den mest havarerede båd -, hvorimod flere engelske både gik til assistance for den engelske, der havde mistet noget af boven, men dog let holdt sig flydende, et ikke særlig godt eksempel på NATO-samarbejde.

Kollisionen blev i øvrigt efter søforhør betegnet som hændeligt uheld.

Som de to forrige bøger i trilogien er den særdeles velskrevet, en flydende pen, og kan stærkt anbefales som en fornøjelig læsning med aspekter fra flere sider af søværnets virkefelt.

J.T.



Fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE under øvelse i Sundet. Billedet er taget første gang de 2 fregatter sejlede sammen efter ombygningen. Skibene bærer nu HARPOON og SEA SPARROW missiler.

(Foto: ALOUETTE III helikopter fra Søværnets Flyvetjeneste).

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i juli/august 1979.

HISTORIE.

Barker, Elisabeth: Churchill and Eden at War. London 1978. 346 s. index. bibl.

Carl X Gustaf-Studier 7. Kriget på Östfronten.

7:1 *Fagerlund, Rainer:* Kriget i Östersjöprovinserna 1655-1661.

7:2 *Lappalainen, Jussi T.:* Finland och Carl X Gustafs ryska krig.

Vaasa 1979. 274 + 200 s. ill. kort. bibl.

Crumlin-Pedersen, Ole: Søvejen til Roskilde. Særtryk af

HISTORISK ÅRBOG FOR ROSKILDE AMT 1978.

Roskilde 1978. 80 s. ill. kort.

Fleming, Charles A. m.fl.: Quantico: Crossroads of the Marine Corps. Washington 1978. 146 s. ill. kort. index. bibl.

Garde, Hans & Hans Chr. Bjerg: Torpedobåde gennem 100 år.

Det danske torpedobådsvåben 1879-1979. MARINE-HISTORISK SELSKABS SKRIFT nr. 15. Kbh. 1979.

144 s. ill. index.

Graham, Gerald S.: The China Station. War and Diplomacy 1830-1860. Oxford 1978. 444 s. index. bibl.

Lorenzen, J. S.: St. Dyrehave Minedepot. 1969 - 19. august - 1979. Hillerød 1979. 51 s. maskinskr. 4^o.

Mäkelä, Matti E.: Auf den Spuren der GOEBEN. München 1979. 142 s. ill.

Rodholm, Knud (red.): Dansk forsvar gennem 25 år. 1. del: I opbygningens tegn (1954). Jubilæumsudgave af FORSVARS-ORIENTERING nr. 28, 1979. Kbh. 1979. 48 s. ill. 4^o.

Shulimson, Jack & Charles M. Johnson: U.S. Marines in Vietnam. The Landing and the Buildup 1965. Washington 1978. 262 s. ill. kort. index.

Stolz, Gerd: Die Schleswig-Holsteinische Marine 1848-1852. Heide in Holstein 1978. 118 s. ill. navnereg. bibl.

Talvisodan historia (Vinterkrigens historie)

Bd. 1: Suomi joutuu talvisotaan (Finland inddrages i Vinterkrigen).

Bd. 2: Sotatoimet Karjalan kannaksella (Kampene på Det Karelske Næs).

Bd. 3: Sotatoimet Laatokan ja jäämeren Välillä (Kampene mellem Ladoga og Ishavet).

Helsingfors 1977, 1978 & 1978. 3 bd. 280+328+350 s. ill. kort. index. 4^o.

Ubåten 75 år i svenska försvaret. MARIN NYTT nr. 2/1979. Stockholm 1979. 52 s. ill. bibl.

Wadtland, Jørgen: Udviklingen i den tysk-engelske flådekaprustning 1897-1914 samt en analyse af dens politiske og strategiske forudsætninger. (Opgave til Kbh.'s Universitet). Kbh. 1979. 27 s. bibl. maskinskr. 4^o.

2. VERDENSKRIG.

Schmidt, Rudolf & Arnold Kludas: Die deutschen Lazarettschiffe im Zweiten Weltkrieg. Stuttgart 1978. 174 s. ill. index. bibl.

PERSONALHISTORIE.

Hansen, Louis R.: Register til personalhistoriske oplysninger om underofficerer udgået fra Søværnets Underofficersskole 1868-1932. Kbh. u.å. 70 s. håndskr. (fotokopi).

POLITIK.

Haagerup, Niels Jørgen & Gelius Lund: Duellen mellem øst og vest. Kbh. 1978. 62 s. ill. bibl.

Hvad koster det at nedlægge forsvaret? - et indlæg i forsvarsdebatten. Kbh. 1979. 24 s. ill.

Walzer, Michael: Just and Unjust Wars. A Moral Argument with Historical Illustrations. London 1978. 362 s. index.

Wendt, Frantz: Danmark, Norden og EF. Danmarks markedspolitik gennem 20 år. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER serie 14 nr. 1/1979. Kbh. 1979. 38 s.

STRATEGI & TAKTIK.

Rice, Donald B. (ed): Defence Resource Management Study. Case Studies of Logistics Support Alternatives. Washington 1979. 278 s. ill.

SKIBE, SKIBBYGNING M.M.

Fock, Harald: Schwarze Gesellen. Band 1: Torpedoboote bis 1914. Herford 1979. 330 s. ill. bibl. 4^o.

McGruther, Kenneth R.: The Evolving Soviet Navy. Newport 1978. 118 s. bibl.

Marriot, John (ed): Fast Attack Craft. London 1978. 264 s. ill. index.

SØMANDSKAB, NAVIGATION M.M.

Borgese, Elisabeth Mann: Havet. Kbh. 1979. 198 s.

Lees, James: The Masting and Rigging of English Ships of War 1625-1860. London 1979. 196 s. ill. index. 4^o.

VÅBENTEKNISKE O. A. HÅNDBØGER M.M.

Hodges, Peter & Norman Friedman: Destroyer Weapons of World War 2. London 1979. 192 s. ill. index.

NATO Proceedings of the RSG4 Seminar on Symposium on Physical Fitness with Special Reference to Military Forces. Toronto 1978. 332 s. ill. bibl.

ARKTISK LITTERATUR.

Pullen, H.F. (ed.): The Pullen Expedition. In Search of Sir John Franklin. Toronto 1979. 230 s. ill. kort. index. bibl.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Elisabeth Barker: Churchill and Eden at war. MacMillan, Ltd. London 1978.

Bogen er en studie i engelsk politik under 2. verdenskrig set med de 2 mænds øjne, der fastlagde denne politik.

Churchills forbavsende evne til på kortest mulige tid at give udtryk for sine ideer, håb og frygt, og som fra Edens side krævede skriftlige svar, giver historikeren en næsten dag til dag oversigt over deres samtaler. Heraf fremgår deres skiftende holdninger, specielt i forhold til de allierede ledere, de Gaulle, Roosevelt og Stalin.

Overfor de Gaulle viste Eden sig fra sin bedste side. Han var tålmodig, accepterede ikke nogen afvisning og måtte på skift formilde Churchill og de Gaulle.

På den anden side var Edens vanskeligheder med Roosevelt forårsaget af Churchills for nære venskab med den amerikanske præsident; og med den »underlige Joe« forsøgte de begge to at opnå en slags arbejdende makkerskab. Eden holdt sig ikke altid tilbage; til tider var han den forhastede, som Churchill måtte holde i skak.

Felttogene i Nordafrika, Italien og Grækenland, og problemerne om Polens fremtid og Sovjetunionens indflydelse på Balkan fremkaldte kriser, som måtte gennemdrøftes af de to statsmænd.

Elisabeth Mann Borgese: Havet. Oversat og bearbejdet fra amerikansk efter »The Drama of the Oceans« af cand.scient. Jens Christiansen. Thanning & Appel. København 1979.

Forfatterinden, der er yngste datter af Thomas Mann, er formand for »The Planning Council of the International Ocean Institute«. Første del beskriver havenes verden med »bjerge« og »grave«, og om hvordan kontinenter og øer er opståede og hvordan de bevæger sig rundt på kloden.

Anden del beskriver havenes liv, dels fiske- og plantelivet i havet, men også de mennesker, der lever på/af havet: fiskere, sømænd og oliefolkene.

Tredie del er helliget havenes død og mulige genfødsel, idet der her fortælles om, hvordan vi mennesker gør hvad vi kan for at forurene og ødelægge det element, som måske indeholder vore største chancer for at overleve.

Ole Crumlin-Pedersen: Søvejen til Roskilde. Særtryk af Historisk Årbog for Roskilde Amt 1978. Vikingeskibshallen, Roskilde 1978.

Bogen, der er modtaget som gave fra Vikingeskibshallen, har undertitlen: »Nogle tanker om Isefjord og Roskilde fjord som søfartsvej i vikingetid og tidlig middelalder«, og er næsten en naturlig følge af de fund og iagttagelser, der er fremkommet, siden udgravningen af Skuldelev-skibene i Roskilde fjord blev påbegyndt i 1957.

I bogen belyses de geologiske forhold for om muligt at bestemme vikingetidens kystlinie og vandstand; på baggrund af vragsfundene søges skibenes størrelse og dybgang bestemt.

Interessant er afsnittene om spærringer, broer og færger og om de varslingsystemer, der har beskyttet fjordene mod fjendtlige overraskelsesangreb.

Gerald S. Graham: The China Station. War and Diplomacy 1830-1860. Clarendon Press. Oxford 1978.

Kina blev i den nyere tid åbnet for den vestlige verden af den engelske flåde. At dampens indførelse gav mulighed for at trænge ind i landet ad floderne, har nok ikke været uden betydning.

I bogen fortælles om, hvordan Kina blev »åbnet«. I tilslutning til en detaljeret dækning af begivenhederne under de 2 opiums-krige gives en redegørelse for tilrettelæggelsen og udøvelsen af engelsk diplomati.

Forfatteren er professor emeritus i Imperiets Historie ved Londons Universitet.

J. S. Lorenzen: St. Dyrehave Minedepot 1969 - 19 aug - 1979.

Lederen af minedepotet St. Dyrehave, orlogskaptajn af B-linien J. S. Lorenzen, har i anledning af 10-års jubilæet givet en kortfattet beretning om depotets historie. Det er imidlertid meget lidt plads, der er blevet minedepotet til del (det er vel også begrænset, hvad der kan skrives om 10-års levetid), idet heftet iøvrigt omhandler søminens historie og anvendelse, søminevæsenets historie, sprængstofafdelingen og uskadighedsgørelsestjenesten. 20 sider optages af udklip fra artikler, der vedrører miner og minekrig i tiden 1898-1909.

John Marriot: Fast Attack Craft. Brassey's Publ., Ltd. London 1978.

I forordet angives formålet med bogen at være en kort indføring i de vigtigste eksisterende eller planlagte hurtigbåde - fra 1000 ts korvetter til 30 fods patruljebåde. Udover omtale af våbensystemer, skrog og maskineri, indeholder bogen oplysninger om motor-kanon-torpedo og missilbåde samt hydrofoils og hovercrafts og er nok mest egnet som opslagsbog.

Rudols Schmidt & Arnold Kludas: Die deutschen Lazarett-schiffe im Zweiten Weltkrieg. Motorbuch Verlag, Stuttgart 1978.

Den tyske hospitalskibs-flåde bestod af mere end 80 skibe. I bogen omtales hospitalskibsplanerne før krigsudbruddet og udvælgelsen af skibe. Indsættelsen af hospitalskibe gives i kronologisk orden, ligesom der findes en systematisk, tabellarisk liste over alle tyske hospitalskibe siden 1864.

Bogen er rigt illustreret, både med billeder fra hospitalskibet og med skitser over indretningen.

Sjöhistorisk Årsbok 1977-1978.

Årbogen udgives af »Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm«. Biblioteket har samtlige årbøger siden 1945.

Nærværende årbog har undertitlen »Flottans Män berättar«, og præsenterer dele af resultatet af en etnologisk undersøgelse, som museet i samarbejde med foreningen »Flottans Män« påbegyndte i 1975.

I bogen, som er på 184 s. og rigt illustreret, får man glimt af livet om bord, uddannelsen og øvelser, togter til udlandet, bespisningen, fritid og orlov, ligesom beredskabsperioden 1939-1945 omhandles.

A.H.

»SØRIDDEREN« AFFÆREN

af kommandørkaptajn Tage S. Prip.

Chefen for Søværnet har ved skrivelse af 29. oktober 1979 meddelt redaktøren:

»Efter gennemsyn af sagen og ikke mindst i betragtning af, at sagens centrale person kommandørkaptajn Prip ifølge mundtlig oplysning til mig har modtaget kopier af de to fortroligt-stempledte akter (Chefen for Søværnskommandoens parol af 20. maj 1943 og auditørrapporten af 26. marts 1943) fra marineministeriet i 1943, finder jeg intet at erindre imod, at disse to akters indhold gengives i artiklen tillige med det øvrige bilagsmateriale.

For en orden skyld bemærkes, at jeg d.d. har drøftet sagen med rigsarkivaren og departementschefen i Forsvarsministeriet.

Nærværende redegørelse fremkommer på stærk tilskyndelse af min klassekammerat, Marinehistorikeren, Kontreadmiral E. J. Saabye.

Han har overbevist mig om, at kommende tiders historikere ikke burde finde f.eks. Chefen for Søværnskommandoens parol den 20. maj 1943 uden kommentarer fra min side.

Redegørelsen er gennemlæst af Kommandør H-H Wesche, Kommandørkaptajn (M) N. Sejrup og Kommandørkaptajn K. V. Raabye, mine daværende skibskammerater i »Søridderen«, med hvem jeg på hændelsestidspunktet havde mange samtaler, og de har godkendt redegørelsen i sin Helhed.

Som mange officerer, der var tjenstgørende i søværnet i 1943, erindrer - og som officerer, der er indtrådt i søværnet efter 1943 muligvis har hørt, indtraf der den 10. marts 1943 i søværnet en hændelse, der blev kendt som »Søridderen«-affæren.



Ministrygeren SØRIDDEREN bygget på Orlogsværftet 1942. Depl. 247 ts, l. 51,5 m, b. 6,3 m, d. 1,9 m. Besætning: 48. Maskine: gearet turbine 2200 HK/19 knob. Armering: 2-76,2 mm P.K., 4-20 mm AL, 2 dybbdebombekastere.

Da hændelsen inden for den danske søkrigshistorie er enestående og var betinget af de mærkelige forhold, hvorunder søværnet virkede fra den 9. april 1940 indtil den 29. august 1943, er jeg af den opfattelse, at en fyldestgørende beretning fra min side om hændelsesforløb, handlingsmotiver og sagens behandling må have interesse for en nøgtern vurdering af »Søridderen«-affæren, idet, det som Chef for »Søridderen« faldt i min lod at være hovedperson i denne.

Til oplysning for læsere, der ikke personligt oplevede besættelsestiden 1940-45, skal jeg ganske kort skitsere forholdene for søværnet og landet iøvrigt, som de var i vinteren 1942-43. Et vist kendskab til forholdene vil være nødvendigt for en forståelse af »Søridderen«-affæren; både dens forløb og chefens motiver og beslutninger var nøje afhængige af de herskende forhold.

Allerede i efteråret 1940 havde søværnet efter regeringens beslutning påbegyndt minestrygning dels af øvelsesområder for søværnet, (Isefjorden, Mariager fjord etc.), dels af de nationale øst-vestgående ruter (Korsør-Nyborg, Kalundborg-Århus etc.)

Der var vinteren 1943 både i søværnet og befolkningen en voksende vilje til modstand mod besættelsesmagten, og den begyndende sabotage betragtedes af mange med den største interesse og sympati, medens regeringen stadig var for et samarbejde med Tyskland.

Det tyske krav om Christmas Møllers fjernelse fra folketinget i foråret 1942 og »Telegramkrisen« samme efterår havde forstærket følelsen af tyskernes voksende indblanding i danske forhold og bevirkede en i løbet af vinteren 1942-43 voksende erkendelse af, at det samarbejde, der var med besættelsesmagten, måtte nærme sig en afslutning. Denne kom for »Søridderen«, den 10. marts 1943 og for det øvrige søværn den 29. august samme år. - Dette var meget kort beskrevet forholdene op til marts 1943.

Der blev - mærkeligt nok - aldrig skrevet nogen rapport om hændelsen, idet mundtlige forklaringer overfor chefen for kystflåden og chefen for søværnskommandoen, auditørundersøgelse m.v. må have været anset for fyldestgørende dokumentation.

Ministrygeren »Søridderen« var i vinteren 1943 stationeret i Korsør. Officersbesætningen var: Orlogskaptajn T. S. Prip, chef, kaptajnløjtnant H-H. O. Wesche, søløjtnant II K. V. Råbye, søløjtnant II (R) H.G.H. Christiansen, maskinmester III N.C.C. Sejrup og undermaskinmester I C.F.W.F. Rasmussen. Den daglige rutine var, dersom vejrforholdene tillod det, at gå ud ved daggry og i de lyse timer stryge færgeruten Korsør-

Nyborgs østlige halvdel (indtil syd for Sprogø). Efter overflyvning med formodet minekastning lukkedes ruten, der først åbnedes efter strygning 3 gange i 100 m bredde. Luftvirksomheden var hele tiden af en sådan størrelse, at man praktisk talt aldrig nåede gennem ovenstående program, før næste overflyvning fandt sted.

Hændelserne den 10. marts 1943.

»Søridderen« var stationeret i Korsør og afgik kl. 10.35 for minestrygning af ruten Korsør-Sprogø. Vind/sø SW-4. kl. 11.55 befandt »Søridderen« sig i Storebælts østerrende, og chefen gik efter endt skafning op for at se, hvordan strygningen gik; idet han kom ud af dækshuset over officersmessen, blev han standset af to civile personer, der forfra og bagfra pressede ham revolvere mod kroppen og førte ham hen under broen, hvor der befandt sig flere bevæbnede civile samt nogle vpl. og to lettere sårede underkvartermestre.

På broen var den vagthavende officer holdt op af to revolvertruende civile, og det var klart, at enkelte af den menige besætning var aktivt impliceret i aktionen, medens resten var passive. Der var absolut ingen tegn hos den menige besætning på, at denne var imod aktionen. De civile - 6 personer - samt en garder i uniform var den foregående nat med assistance af nogle besætningsmedlemmer kommet ombord og blevet skjult i agterlasten. De vil i denne beretning blive benævnt frihedskæmpere.

Frihedskæmperne fremsatte overfor chefen krav om at blive sejlet til England, og da der på det tidspunkt ikke var nogen mulighed for modstand, gav man ledsagekutteren ordre til at bjerge magneten og meddelte, at man gik nordpå for at assistere et minesprængt skib.

Under sejladsen N-på i bæltet fik chefen overbevist

frihedskæmperne om, at sejlads til England på grund af brændstofbeholdningens ringe størrelse var udelukket, men at de kunne blive sat i land i Sverige, hvorfra der jo var forbindelse til England.

Ved passagen af det tyske vagtskib ved netspærringen ved Sjællandsrev ville frihedskæmperne bemande forreste kanon, men chefen fik dem fra dette, da det ville virke ganske usædvanligt, medens en fredelig passage med senere kursændring mod Sundet ville forekomme rutinemæssig.

Efter passagen af netspærringen sejlede øst på mod Sundet og spørgsmålet om, hvor landsætningen skulle finde sted, trængte sig nu på.

Det var frisket op til SW 6-7, og en forsvarlig landgang kunne kun foretages i læ af Kullen, og man valgte en position ved Arildsläge.

Generelt gældende havde officersbesætningen været under bevogtning i minelasten, medens løjtnant Christiansen og chefen størstedelen af tiden var på broen, hele tiden under revolvertrussel fra to eller flere frihedskæmpere.

Til trods for at der blandt frihedskæmperne var en »navigatør« (styrmands aspirant)?, var det evident at kun med bistand fra skibet, kunne »Søridderen« komme frem til Arildsläge.

Før landsætningen spurgte frihedskæmperne chefen om, hvilken garanti de havde, for at »Søridderen« ikke forhindrede dem i at nå land ved beskydning eller påsejling, hvilket blev besvaret med: »Ingen«. Der fremsattes så en trussel om med det samme at skyde hveranden befalingsmand, hvorefter chefen forpligtede sig til ikke at gøre nogen form for forsøg på at hindre landsætningen.

I nogen sø og absolut mørke forlod frihedskæmperne ledsaget af tre af skibets menige besætning »Søridderen« i redningsbåden kl. ca. 22.00 ca. 400 m N. for Arildsläge, efter at have beskadiget radiostationen.

Overvejelser, beslutning

Efter nu at have gennemgået hændelsesforløbet om bord på »Søridderen« indtil landsætningen ved Arildsläge i Skelderviken, må jeg nu gøre rede for hvilke overvejelser, jeg gjorde, og hvilke beslutninger jeg traf under frihedskæmpernes ophold om bord.

Allerede da frihedskæmperne havde været om bord en time, var det blevet klart for mig, at de efter deltagelse i sabotage var eftersøgt af danske og tyske myndigheder, og de omtalte, at de i deres besiddelse havde planer af tyske u-både efter en sabotage få dage før på B&W.

Herefter var mine principielle overvejelser enkle og kortvarige, idet det stod mig klart, at jeg ikke under nogen omstændigheder kunne søge løsninger, der medførte udlevering af de ombordkomne til dansk og dermed tysk myndighed.

Dette overvejselsesresultat harmonerede jo udmærket med sabotørernes ønske om at blive sejlet til England, men dette var udelukket, på grund af brændseloliebeholdningens ringe størrelse.

Overvejselsen kunne derfor kun føre til beslutningen om at søge frihedskæmperne landsat i Sverige. En landsætning i Sverige måtte formodes at udelukke at frihedskæmperne faldt i tyske hænder, og åbnede også mulighed for deres senere overførsel til England, samt for overgivelse af oplysninger af militær værdi til engelske myndigheder.

I konsekvens af denne beslutning måtte det herefter være min opgave:

At overbevise frihedskæmperne om, at min beslutning var den eneste, der havde mulighed for at styre dem klar af tyske myndigheder og evt. befordre dem og de oplysninger de sad inde med til England.

At søge at undgå kontakt med (danske), tyske og svenske myndigheder.

At drage omsorg for frihedskæmpernes uobserverede landsætning i Sverige.

Beslutningen indebar, at en tilbageerobring af skibet var udelukket, idet den naturligt havde medført en udlevering til danske (tyske) myndigheder. En standsning eller tilbageerobring af skibet havde været mulig. Standsning ved fra minelasten at stikke en trosse ud og få den i skruen (foreslået mig af søløjtnant Christiansen) og tilbageerobring idet frihedskæmperne hen på aftenen var udmattede, uopmærksomme og søsyge.

For at lette en uobserveret landsætning i Sverige lovede jeg ikke at lægge denne hindring i vejen og antydede, at en ubrugeliggørelse af radiostationen ville give en længere frist, før svenske myndigheder modtog underretning om landsætningen.

At beslutningen kunne medføre konfrontation med svenske marineenheder med efterfølgende opbringelse og internering til følge, var en mulighed, der stod mig klar. Hvis en sådan konfrontation kunne undgås, ville jeg bringe skib og besætning til dansk havn.

Af konsekvenser for skib og besætning som mine beslutninger kunne medføre, stod det mig klart, at jeg, og jeg alene ville blive draget til ansvar for »Søridderen«-affærens forløb.

At den af mig truffede beslutning var den for en dansk officer - forholdene marts 1943 taget i betragtning - eneste rigtige, var jeg personligt overbevist om. Også for hævvelse af søværnets renomé og flagets ære, mente jeg min beslutning var rigtig. Mine officerer gav mig medhold i disse synspunkter, under en samtale vi havde inden vor ankomst til Holmen.

Jeg følte mig aldeles overbevist om, at mine foresatte, chefen for kystflåden og chefen for søværnskommandoen, ville forstå og billige min optræden, selvom de officielt af hensyn til besættelsesmagten måtte indtage en fordømmende holdning. Jeg var klar over, at jeg personlig måtte forvente afskedigelse eller andre, alvorligere foranstaltninger fra søværnet af hensyn til besættelsesmagten. Mange timers overvejelser inden ankomsten til Holmen sammenholdt med mine officerers holdning, bestyrkede min overbevisning om at have handlet rigtigt og styrkede tillige overbevisningen om, at mine foresatte ville billige min optræden.

Derfor virkede den modtagelse »Søridderen« fik ved ankomsten til Holmen den 11/3 1943 kl. 05.35 fuldstændig grotesk.

Hjemkomst, forklaringer m.v.

»Søridderen« fortøjede efter ordre på siden af »Hvidbjørnen« under mastekranen. På »Hvidbjørnen«s dæk befandt sig chefen for kystflåden, kommandør Ipsen, stabschefen, kommandørkaptajn Kjølens, adjudanten, chefen for »Peder Skram« samt et antal officerer, underofficerer og menige iført stålhelme og bevæbnede med revolvere og gummiknipler. Efter at en landgang med noget besvær var lagt, kom chefen for kystflåden fulgt af de ovennævnte om bord i »Søridderen«, hvor



- Amatørfoto af SØRIDDEREN under arresten, set fra mastekranen. HVIDBJØRNENS skorsten og PEDER SKRAMS mastetop med topflag kan ses. I baggrunden kaserneskipet FYEN. (Flagning med topflag må skyldes kronprinsens fødselsdag 11. marts). (foto: OK Haugan Jensen)

han gav ordre til at besætningen skulle stille til mønstring på agterdækket. Da besætningen var stillet, udtalte kommandøren: »I chefen for søværnskommandoens navn erklærer jeg herved skib og besætning for at være sat under arrest, BB sidefartøj vil være at affire og aflevere i »Peder Skram«. Alle håndvåben og al ammunition tages fra borde. Redningsflåder og redningsveste afleveres i »Peder Skram«. Skibet stilles fra nu af direkte under min kommando, det er besætningen forbudt under nogen form at sætte sig i forbindelse med land, ethvert forsøg vil blive slået ned med alle midler. Enhver henvendelse skal ske skriftligt til den vagthavende officer.«

Derefter tog kommandøren for første gang hænderne op af lommen og afleverede et brev til chefen, henvendte nogle ord til stabschefen og gik fra borde.

Brevet indeholdt:

Kystflåden d. 11/3 1943

Ordre for Søridderen (M4) fra chefen for kystflåden.

1) Søridderens samlede besætning er ifølge søværnskommandoens ordre indtil anden ordre foreligger under arrest og stillet direkte under chefen for kystflådens kommando. En officer fra Peder Skram overtager bevogtningen af M4 og har ordre til at gennemføre de ordrer chefen for kystflåden giver, eventuelt med magt.

2) Søridderen forbliver fortøjet på siden af Hvidbjørnen. Yderste sidefartøj affires og afleveres til Peder Skram.

3) Alle håndvåben og håndvåbenammunition skal afleveres til Peder Skram.

4) Alle legitimationskort skal afleveres til adjudanten.

5) Enhver meddelse fra Søridderen skal afgives skriftligt gennem Peder Skrams vagthavende officer i M4, der afleverer denne skriftlige meddelse til stabschefen.

Som det fremgår af det efterfølgende samt bilag 3 og 4, var den juridiske behandling af hele affæren noget tilfældig og uden basis i Militær Straffelov.

Ved afgivelsen af mine i det kommende refererede mundtlige beretninger til chefen for kystflåden og chefen for søværnskommandoen den 11/3 1943, forklaring til

auditor Schäffer samme dag og følgende dage - samt i min redegørelse af juli 1943 - var der visse ting, om hvilke jeg, tidspunktet og forholdene taget i betragtning, ikke kunne afgive fyldestgørende oplysninger.



*Ombord i SØRIDDEREN under arresten.
Orlogskaptajn Prip bevogtes af søløjtnant Bay Schmidt.*

Det er af særlig værdi for mig at kendskabet til disse forhold bliver tilgængeligt for en videre kreds end det hidtil har været tilfældet.

Jeg blev derefter kaldt til chefen for kystflåden, kommandør Ipsen, og blev ledsaget til hans kontor af en bevæbnet befalingsmand.

Til stede hos kommandøren var stabschefen, kommandørkaptajn Kjølens. Jeg refererede handlingsforløbet som foran skitseret, og det var min eneste rapport om affæren til chefen for kystflåden.

Da jeg havde afsluttet min rapport udtalte chefen for kystflåden, at det var den alvorligste sag søværnet havde haft siden E. 13 affæren. (Denne var kort, at en engelsk ubåd E 13, der var strandet på landgrunden ved Saltholmen, blev beskudt af en tysk T-båd. Det skete i 1916). Jeg var efterhånden noget desperat over den behandling vi havde fået og den mangel på forståelse vi havde mødt, og sagde spontant, at jeg mente den 9. april ikke kunne overses, hvor et tysk transportskib var sejlet ind til København forbi en række kystforter, uden at kystdefensionen havde foretaget sig noget, (chefen for kystflåden havde den 9. april været chef for kystdefensionen). Denne bemærkning blev ignoreret.

Jeg blev derefter ledsaget om bord i »Søridderen« for lidt senere, vistnok kl. 09.00, at blive afhentet for aflæggelse af rapport til chefen for søværnskommandoen.

Transporten foregik pr. automobil i hvilken befandt sig: jeg, kommandørkaptajn Kjølens og på forsædet en vpl. chauffør samt sabel- og revolverbevæbnet! kaptajnløjtnant K. V. Hertz.

Under køreturen til Slotholmsgade åbenbarede kommandørkaptajn Kjølens, ligesom chefen for kystflåden havde gjort, sin for mig ufattelige mangel på situations-

fornemmelse (eller situations erkendelse) ved nærmest at hvæse til mig: »Hvorfor fanden sejlede de dem ikke i sænk, da de var på vej mod land?« hvilket jeg besvarede med, at jeg jo have givet mit ord. (Denne udtalelse kunne muligvis skyldes kommandørkaptajnens loyalitet over for sin chef).

Hos chefen for søværnskommandoen, viceadmiral A. H. Vedel, som jeg gentog min rapport til, var tilstede chefen for marinestaben, kontreadmiral C. Hammerich, orlogskaptajn Nyholm og kommandørkaptajn Kjølsten.

Efter at have aflagt rapport beklagede jeg mig over, at chefen for kystflåden havde behandlet os som forbrydere og refererede de forholdsregler, der var truffet og tonen, der var anvendt, hvilket foranledigede viceadmiralen til at tilkendegive, at de trufne foranstaltninger var overdrevne. Der blev dog ikke på noget tidspunkt foretaget lettelse i disse.

Jeg blev derefter ført til afhøring hos auditøren ved søværnet, auditor Schäffer. Afhøringen skete i admiral Hammerichs nærværelse. Før auditørens tilstedekomst havde jeg lejlighed til en kort samtale med admiralen, og han var sammen med orlogskaptajn Nyholm, den eneste af de førnævnte højtstående officerer, der viste forståelse for min handlemåde og lagde en situations-erkendelse for dagen.

Auditørafhøringen varede hele dagen, efter frokost foretaget uden vidner om bord i »Søridderen«.

De følgende dage fortsattes afhøringen af besætningen og den 15. var jeg til afhøring i byretten hos dommer Arthur Andersen, og jeg må beklage, at jeg her mødte større forståelse end ved kystflåden.

Hvordan forholdene ombord var under vor arrest og den problematiske juridiske baggrund for denne belyses nærmere i bilag 3 og 4.

Den 12. marts afløstes jeg som chef for 3. ministrygergruppe og ministrygeren »Søridderen« af orlogskaptajn I. Hoppe og var derefter arrestant ombord indtil den 15., hvor arresten ophævedes kl. 22.30. Den 16. kom jeg hjem og derefter var jeg bortset fra nogle samtaler med chefen for søværnskommandoen og chefen for marinestaben uden nogen kontakt (officielt) med søværnet indtil 1945-46.

Den 23. marts 1943 afholdt chefen for kystflåden en parol som følger.

Chefen for kystflådens parol

Tirsdag den 23. marts 1943

»I anledning af den meget beklagelige og alvorlige »Søridderen«-affære, som nu er almen kendt i vide kredse, ønsker jeg som chef for kystflåden at udtale følgende:

Omend der ikke foreligger en fuldstændig redegørelse for alle enkeltheder og omend ministeriet ikke har truffet nogen afgørelse, er affæren dog tilstrækkelig opklaret til, at jeg finder anledning til at indskærpe følgende:

Under afsnittet *almindelige pligter og forhold* i bestemmelser for søværnets militære personel står i

§ 1: »Det påhviler enhver af søværnets personel at hævede flagets ære« og i

§ 27 »Den foresatte skal i enhver henseende foregå sine undergivne med et godt eksempel. Under farefulde omstændigheder bør han ved at vise koldblodighed, uforfærdethed og resolut optræden forhindre enhver vaklen blandt sine undergivne og holde dem til at gøre deres pligt.«

Dette er altså pligter, der gælder enhver foresat, men naturligvis i stigende grad jo højere post en foresat bestrider.

Ved den omhandlede affære er flagets ære - efter min mening ikke hævdet, ej heller er der vist den koldblodighed, uforfærdethed og resolute optræden, som bestemmelserne kræver.

Tilfældet viser et komplot mellem personel ombord og en gangsterudrustet bande, der - skønt danske mænd - hverken viser flaget, flåden eller befalingsmænd ringeste agtelse eller hensyn.

Med dette komplot har chefen handlet, og de har endda under trussel fået chefens æresord på uantastet at måtte forlade skibet i et af dets fartøjer.

Med henblik på, at udviklingen meget vel kan medføre, at kystflåden kommer til at stå over for lignende tilfælde, vil jeg på det alvorligste pålægge enhver af kystflådens befalingsmænd, at de, selv med livet som indsats, skal værne om flagets ære.

Vi har frivilligt valgt vor livsgerning som befalingsmænd i flåden og skal derfor til enhver tid være beredt til at håndhæve vor myndighed, og ingen bør ved trussel om vold kunne tvinge os til ikke at gøre vor pligt eller til at udføre handlinger, der strider mod det os pålagte hverv.

Men tilfældet viser også, at der i fremtiden i endnu højere grad end tidligere skal føres nøje opsyn med, at ingen uvedkom-

mende kommer ombord i kystflådens skibe.

Jeg forventer og kræver, ganske særligt af kystflådens chefer, at lignende optræden ikke gentager sig«.

Jeg og mange søofficerer med mig var bunduenige i de anførte punkter vedrørende »*flagets ære*« og »*koldblodighed, uforsværgelse og resolut optræden*«, samt karakterstikken: »*Gangster-udrustet bande*«.

Omtalen af disse forhold understregede mere end noget andet en svigtende situationsfølelse og en mangel på forståelse af, hvor fædrelandets interesser virkelig lå, og som følge heraf, hvad flagets ære krævede.

Afsked m.v.

Næste fase var min afsked pr. 31/5-43, som blev meddelt mig ved brev af 13. maj underskrevet af minister S. Brorson. Den var uden nåde efter tjenestemandslovens §61 og med 1/2 pension eller kr. 1499,50 pr. år. Afskedigelsen var umotiveret.

Jeg fik skrivelsen overrakt af viceadmiralen i overværelse af admiral Hammerich den 13. maj. Viceadmiralen udtalte bl.a. at han havde det fulde ansvar for afskedigelsen, men han kunne ikke oplyse mig om, hvad jeg skulle have foretaget.

Da jeg forlod viceadmiralen, efter modtagelsen af min afsked, mødte jeg i forværelset min klassekammerat, orlogskaptajn E. J. Saabye, der skulle melde sig i anledning af en chefsudkommando.

Han nævnte for viceadmiralen at han lige havde mødt mig og spurgte viceadmiralen, hvad jeg skulle have foretaget mig i den givne situation. Viceadmiralen

besvarede dette med: »Noget!« og ville ikke præcisere det nærmere.

Dette harmonerer med den senere skrivelse af 24. maj 1943 fra kaptajnløjtnant Wesche, der er aftrykt som bilag 4. Jeg bad om at få en motivering for min afskedigelse og modtog den 28. maj, svar fra ministeriet.

Ved brev af 28. juni meddelte jeg ministeriet, at jeg forbeholdt mig en senere prøvelse af min afsked på et tidspunkt, der syntes mig belejligt. - Ovennævnte korrespondance følger som bilag 6a, b, c.

Den 20. maj afholdt chefen for søværnskommandoen parol på søofficersskolen:

*Offentliggøres med Chefen for Søværnets til-
ladelse.*

SØVÆRNSKOMMANDOEN.
København, den 25'Maj 1943.

M. 3574
J.M. 340/1943.
FORTROLIGT.

Chefen for Søværnskommandoen har den 20'Maj 1943 afholdt Parol paa Søofficersskolen for Officerer af Søværnet i København og herunder udtalt følgende: »Jeg har beordret denne Parol, efter at Sagen vedrørende Ministrygeren »Søridderen« har været undersøgt og behandlet af Søværnets Auditor og Generalauditøren og derefter har passeret de forskellige Instanser og nu er afsluttet, idet jeg vil gøre

Søværnets Officerer bekendt med Afgørelsen og knytte nogle Bemærkninger dertil. De kender alle saa meget til Sagen, at De i Hovedtrækkene ved, hvorledes denne udviklede sig. Detailler vil jeg ikke her komme ind paa, men Sagens Akter vil blive tilstillet de Kommanderende til Orientering.

Chefen for »Søridderen« kom ud for en meget vanskelig Situation, men en Situation, som enhver Skibschef under de nuværende Forhold kan blive stillet overfor, og Chefen har efter min Opfattelse, efter at jeg har gjort mig bekendt med alle Sagens Enkeltheder, ikke i denne situation formaaet at opfylde de Krav, som Søværnet maa kunne forvente fyldestgjort af en Skibschef, idet han ikke mægtede eller gjorde noget alvorligt Forsøg paa igen at tiltvinge sig Kommandoen, inden de Personer der havde overrumplet Skibet, efter 9 Timers Sejlads med Ministrygeren, flygtede til svensk Kyst med Skibets Fartøj.

Efter min Mening burde det have staaet Chefen for »Søridderen« klart, at hans Opgave i den paagældende Situation maatte være igen at tiltvinge sig Kommandoen over det ham betroede Skib, selv med Risiko for Livet.

Jeg har derfor indstillet den daværende Chef for »Søridderen«, Orlogskaptajn Prip, til Afsked af Søværnets Tjeneste, og

Indstillingen er bifaldet og underskrevet den 12^{de} Maj, hvilket af mig blev meddelt Orlogskaptajnen den paagældende Dag.

Hermed er Sagen afgjort, idet Chefen alene - af de her i Landet værende af Besætningen - er draget til Ansvar.

Jeg vil tilføje, at der ikke fra tysk Side har været stillet noget Krav eller foretaget nogen Henstilling vedrørende Chefens Forhold.

Da saa mange Officerer nu er samlede her, vil jeg tage Anledning til iøvrigt at fremsætte nogle Bemærkninger og Synspunkter, som særlig ligger mig paa Sinde. Vi er i den sidste Menneskealder i alt for høj Grad vænnet fra at tænke paa Alvoren i vor Tjeneste. Selv om der inden for Søværnet er gjort meget af Enkeltpersoner for at holde Fanen højt, har Mellemkrigstiden af mange Grunde virket sløvende og nedbrydende paa den militære Moral og Disciplin; men der *er* og skal være Alvor i Søværnets Arbejde.

Vi maa være klar over, at Situationer, hvor Livet skal bringes som Indsats, hvad Dag det skal være, kan komme for enhver.

Disciplinen maa haandhæves gennem alle Grader, og den militære Aand og Tankegang skal holdes i Hævd. Loyalitet over for Søværnet og dets ledelse saavel som overfor enhver, der er betroet en Kommando, er en Selvfølge.

Det er i særlig Grad Officerernes Pligt at være et godt Exempel for alle øvrige om Bord. Hele vor Uddannelse og vor Opdragelse peger herpaa og forpligter os, og ikke mindst i en alvorlig Tid lægges der overalt Mærke til Officerernes Optræden og Tale.

Der er et gammelt Ord, der siger, at Disciplinen begynder i Messerne - og det er der meget rigtigt i. Hvordan der her tales, og hvad der tales om, er med til at sætte sit Præg paa Aanden i hele Skibet. Tiderne er af en saadan Art, at afvigende Meninger, som ikke tidligere kunde tænkes at skabe større Skillelinier, nu kan give Anledning til Uoverensstemmelser, der endog kan være til Skade for Tjenesten, og jeg vil derfor alvorligt paalægge D'Herrer at udvise Selvbeherskelse og Omtanke og i eet og alt at have Søværnets Tarv for Øje. Der er trods alle Vanskeligheder, baade af ydre og af personlig Art, ogsaa i de sidste Aar udført et særdeles godt Arbejde og ydet dygtig Tjeneste inden for Søværnet, et Forhold, som jeg fuldtud forstaar at vurdere og anerkende, men jeg har benyttet denne Lejlighed til at fremholde Alvoren i vor Tjeneste og i hele vort Arbejde og Officerernes særlige Ansvar, og jeg vil bede Dem erindre, at Søværnets Ære og Spørgsmaal af vital Betydning for vort Land i givne Situationer kan afhænge af den enkeltes Optræden og Handlemaade.

Vi, der nu er Officerer, maa - ligesom tidligere Generationer har gjort og kommende Generationer vil gøre - betragte os som et Led i Søværnets aarhundredgamle Historie, og enhver Generation maa fortsætte og bygge paa de tidligeres Arbejde og Indsats. Lige saavel som vi drager Fordele af tidligere Tiders gode Handlinger og Berømmelse, lige saavel maa vi undgælde for fordums Synder og Nederlag.

Det danske Søværn har saa store og stolte Traditioner, at det efter en Nedgangstid og efter Nederlag er vor uafviselige Pligt atter at leve op til disse Traditioner og holde dem i Hævd og Ære«.

Vedel

Min indstilling til denne parols indhold var den samme som til chefen for kystflådens parol.

Ved udarbejdelsen af nærværende redegørelse har dagbogs notater, skriftlige udarbejdelser fra foråret 1943 af forskellige officerer fra »Søridderen« m.v. været benyttet. Som bilag der tjener til en mere detaljeret belysning af hændelsesforløbet følger:

1. Auditøren ved søværnets hovedrapport til chefen for søværnskommandoen af 26/3 1943 vedrørende »Søridderen« affæren.
2. Orlogskaptajn Prip's redegørelse vedrørende »Søridderen« affæren af juli 1943.
3. Maskinmester III N. Sejrup's skrivelse til chefen for søværnskommandoen af 19. maj 1943 med 2 bilag.

4. Kaptajnløjtnant H. H. Wesches skrivelse til kommandørkaptajn Andresen (formand for hovedorganisationen for sø-officerer) af 24. maj 1943.
5. Uddrag af illegalt blad maj 1943.
6. Korrespondance vedrørende afskedigelsen (3 skrivelser a, b og c).

Efter krigen.

Den 6. maj 1945 havde jeg en samtale med chefen for søværnskommandoen, viceadmiral Vedel og udtrykte herunder den opfattelse, at nu var tidspunktet inde til at genoptage behandlingen af min afskedigelse og min fremtid. Viceadmiralen gav mig ret heri og henviste mig til nærmere samtale med kontreadmiral K. Lundsteen, chef for marinestaben, sigtende på en ordning.

Disse samtaler tog lang tid og resulterede i 1946 i at jeg under hånden fik valget mellem at genindtræde i linien med bibeholdelse af min gamle anciennitet eller ændring af min afskedigelse til at være i nåde og med pension med ansættelse i søværnets reserve; enhver prøvelse jvfr. bilag 6 c, var dermed overflødig.

Efter moden overvejelse valgte jeg den sidstnævnte løsning, idet jeg havde en stilling i rederiet C. K. Hansen, der havde tilknytning til søen, var interessant og som var overmåde tilfredsstillende, og hovedformålet for mig var at blive rehabiliteret.

Jeg blev iøvrigt hurtigt indkaldt til tjeneste ved søværnskommandoen til assistance ved udarbejdelse af nye forsvarslove og senere til at være chefen for søværnets repræsentant i Joint-Command-Operation Center i Karup. I forbindelse med denne tjeneste blev jeg forfremmet til kommandørkaptajn.

Jeg skal ved afslutningen af min beretning om »Søridderen«-affæren, dens konsekvenser og dens endelige afslutning i 1946 fremkomme med følgende bemærkninger:

Chefen for kystflåden og chefen for søværnskommandoens parole såvel som auditørens rapport og begrundelse for min afsked i 1943, kan i og med min rehabilitering pr. 20. 2. 1946 betragtes som døde og magtesløse, idet mit Kgl. ansættelses brev af denne dato som orlogskaptajn i reserven er effektivt pr. 1/6 1943, fra hvilken dato jeg overførtes fra samme stilling i linien. (Min pension blev reguleret i overensstemmelse hermed).

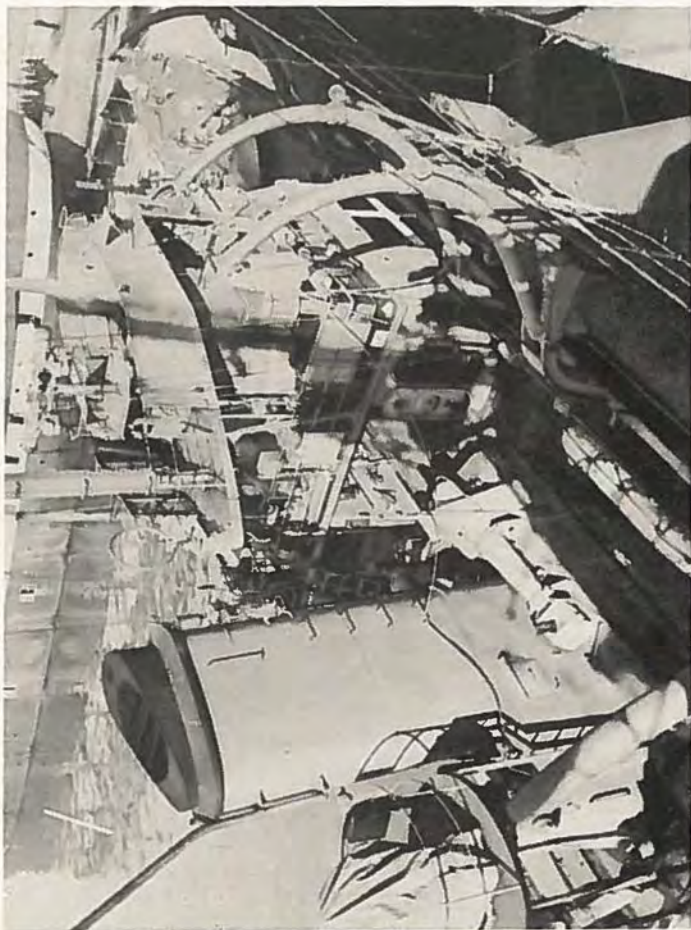
Min opfattelse af, hvordan en dansk officer under de i 1943 herskende forhold kunne ræsonnere og handle har fået fuld godkendelse efter krigen af den chef, der i 1943 behandlede mig synes jeg - hårdt. Et personligt fortroligt, forklarende ord ville have gjort underværker. I lyset af efterkrigstidens viden forestille man sig hvordan jeg var blevet behandlet den 5. maj 1945, hvis jeg den 11. marts 1943 havde afleveret et antal danske frihedskæmpere til dansk (tysk) myndighed! Jeg ved, at jeg var blevet arresteret af frihedsbevægelsen, senere anklaget for samarbejde med tyskerne og anklaget for landsforræderi for udlevering af frihedskæmperne til tyskerne.

Jeg er nu som dengang glad for, at jeg handlede som jeg gjorde og derved gjorde mig værdig til min besætnings forventninger til deres chef og til min egen selvagtelse.

Jeg er endvidere overbevist om, at min optræden var den bedst mulige for søværnets omdømme og, at den ikke krænkede flagets ære.



SØRIDDERENS agterdæk, lugen til agterlasten lukket.



Fordækket, fra skorstenen forefter, kaserneskipet FYEN i baggrunden.

BILAG 1

Offentliggøres med Chefen for Søværnets tilladelse.

AFSKRIFT

AUDITØREN VED SØVÆRNET
København K., den 26' Marts 1943.

Nr. 282

Fortroligt.

Til Chefen for Søværnskommandoen.

Hermed sender jeg Hovedrapport i min sag Nr. 86/1943 angaaende Minestrygeren »Søridderen«s Tur til Sverige den 10/3 1943, hvortil den blev tvunget til at sejle af 7 fremmede, der havde skjult sig om Natten i agterste Last, og hvor disse gik fra Borde sammen med 3 af Besætningen i Skibets Fartøj.

Episoden er i store Træk forløbet saaledes:

Nogle civile Mænd havde i nogen Tid forberedt et Kup mod Minestrygeren, der har Station i Korsør. Det maa formodes, at nogle af disse Mænd har haft et Mellemværende med de tyske Politimyndigheder, og at det for disse gjaldt om at komme ud af Danmark, for dem alle om at komme til England. Om Bord paa »Søridderen« var værnepligtig Maskinist Nr. 2768 Hans Jørgen Früstück Nielsen med i Komplottet og havde Søndag den 7' Marts Besøg om Bord af 2 af de civile, der den 10' Marts deltog i Kupet. Om Bord er efterladt et Par Breve til Früstück, der bekræfter hans Delagtighed. Endvidere har Matros-Elev Nr. 163 Palle Ruben Steen Lansø været Medvider. Foruden disse 2 deserterede en tredie Mand af Besætningen, nemlig værnepligtig Hv. Nr. 3882 Jørgen Henrik Møller. Saavidt det kan oplyses, har han ikke deltaget i Forberedelsen af Komplottet.

MARINESTABENS

EKSP. KONT. J. Nr. 205/1943, 27/3

Det kan antages, at de fremmede, 6 civile og 1 Garder i Uniform, har listet sig om Bord den 10' Marts mellem Kl. 0200 og 0400, da Matros-Elev Lansø var Ordonnans paa Dækket. Langs Kajen, hvor »Søridderen« ligger, staar der altid en Række Jernbanevogne parallelt med Kajen. Bagved disse kan de fremmede have skjult sig og listet om Bord agter, hvor Lugen til agterste Last kan være aabnet af en af Medviderne om Bord. Det har formentlig kunnet lade sig gøre, naar Skildvagten paa Kajen, der intet har mærket, paa sin Patrouille langs Kajen har været paa Tur mod Skibets Forende. Naar sidste Mand er kommet om Bord, maa Lugen være blevet lukket.

Maskinist Früstück har talt meget om at komme til England og har ganske aabenlyst talt om, at der vilde ske noget den 10' Marts, men Kammeraterne har ikke anset ham for rigtig klog, en »Original«, og har ikke taget ham alvorligt.

Om Formiddagen den 10' Marts har ingen ansvarlige paa Skibet anet eller mærket noget mistænkeligt. Skibet stod ud af Havnen for Minestygning Kl. 1035. Vinden var SV, Vindstyrke 4. Kupet er planlagt til at skulle finde Sted henimod Slutningen af Middagsstunden, naar Skafningen omtrent var færdig, og det har været vel forberedt og organiseret. Vagtassistenten har i Løbet af Formiddagen set Früstück aabne Nødlugen til agterste Last, men har ment, at han som Maskinist havde Ærinde dernede, hvor der opbevares Tvist og andet Grej, og har ikke fundet noget mistænkeligt derved. Hovedlugen er under Strygning spærret af Wiren til Magneten.

Klokken ca. 1155 har Früstück givet Tegn til de fremmede, der opholdt sig i agterste Last, og de er straks

kommet paa Dækket, tildels i Forvejen bevæbnede med Revolvere. Früstück har yderligere forsynet dem med Revolvere fra Bombelasten.

En af de fremmede, der af efterladte Papirer er identificeret som Styrmandsaspirant Jørgen Essemann (f. i Aarhus 8/5 1918) er straks gaaet op paa Broen, hvor Søløjtnant II (R) Christiansen havde Vagt. Han har straks med Revolver truet vagthavende Officer til at tage Hænderne op. Søløjtnant Christiansen har forklaret, at han tøvede lidt og løftede venstre Ben ganske lidt til Spark, men undlod at gøre Modstand og tog Hænderne op, da han saa Früstück nærme sig foran Bestiklukafet, ligeledes med Revolver, og da han omtrent samtidig saa 2 fremmede med Revolvere holde Chefen op inde paa Dækket. Umiddelbart forinden havde 2 andre af de fremmede holdt Artilleri-Underkvartermester Olsen og Radio-Underkvartermester Kjersgaard op i Radiorummet. Den ene, der ikke havde Revolver, slog Underkvartermester Olsen i Panden med en svær Skruenøgle og ramte med samme Instrument Underkvartermester Kjersgaard paa Skulderen. Da de kom udenfor, saa de den anden af de civile pege mod dem med en Revolver og fik Hænderne op. Ingen af dem kom alvorligt til Skade. Chefen, Orlogskaptajn Prip, var gaaet op paa Dækket, da han var færdig med at skaffe, og inden Kaffen var kommet, fordi det var blæst op - Vindstyrke 4-5 -, og han vilde orientere sig, om Trækket i Wiren var ved at blive for stort. Officererne havde netop fra Messen lidt før Klokkeren 1200 2 Gange hørt hurtige Skridt henover Agterdækket og antog, at det var Udkiggen, der løb til Telefonen for at melde vagthavende Officer om for stort Træk i Wiren. Ligesom Chefen kom ud paa Dækket gennem bagbords Dør, blev han holdt op af 2 revolverbevæbnede civile, der førte ham hen under

Broen, hvor allerede de 2 Underkvartermestre befandt sig. Matros-Kvartermester II Jonasson var paa Vej op fra Kvartermesterbeboelsen, da han traadte ud paa Dækket, stod der 2 civile og en Garder, alle med Revolvere, og tvang ham til at gaa hen under Broen. Matros-Underkvartermester II Hansen var ligeledes gaaet paa Dækket og gik af sig selv hen under Broen, hvor han saa Underkvartermester Olsen staa med Hænderne oppe, holdt i Skak af nogle civile og en Garder med Revolvere. Han holdt sig lidt tilbage, men en civil tvang ham til at tage Hænderne op og slutte sig til de andre Befalingsmænd.

2 af de fremmede gik ned i Officersmessen og tvang med Revolvere, den ene med 2, den anden med 1 Revolver, de der siddende Officerer til at tage Hænderne op; nemlig Næstkommanderende, Kaptajnløjtnant Wesche, Søløjtnant II Raabye og 2^o Mester, Undermaskinmester I Rasmussen, der derefter førtes hen under Broen.

En af de fremmede tvang paa samme Maade 1^o Mester, Maskinmester III Sejrup, til at forlade Maskinen, hvor han havde Vagt, og slutte sig til de andre Befalingsmænd.

Paa Früstücks Anvisning gik derefter 2 af de fremmede ned i Kvartermesterbeboelsen og tvang med Revolvere Artilleri-Kvartermester II Jørgensen og Radio-Kvartermester II Eriksen til at gaa op.

Paa samme Maade blev Overfyrbøder Carlsen som den sidste, idet han gik ud fra Underkvartermesterbeboelsen, beordret til at komme hen under Broen.

Her var nu kort efter Kl. 1200 alle Skibets Befalingsmænd samlet, alle med Hænderne i Vejret og holdt i Skak af ca. 4 civile og en Garder med Revolvere. Her var tillige samlet en Klynge menige, der dog ikke, ifølge de fleste vidnesbyrd, havde Hænderne oppe.

Nu blev Befalingsmændene 2 og 2 af Gangen ført hen til Minelasten og tvunget til at gaa herved gennem den lille Luge, der var aaben. Kun vagthavende Officer forblev paa Broen.

Samtlige Befalingsmænd har forklaret, at Overfaldet paa hver enkelt skete saa pludseligt, at der ikke blev levnet dem Tid til at gøre Modstand, og at Truslen med Revolver blev ledsaget af Kommandoen »Hænderne op« og »Det er Alvor«, afgivet i en saa truende og determineret Form, at enhver af dem fik det absolutte Indtryk, at Modstand eller blot Vægren ved at række Hænderne op var blevet mødt med Skud. Der blev ikke Anledning til at fyre.

Vagthavende Officer fik nu Ordre af den omtalte Essemann, som blev kaldt »Navigatøren«, til at dreje Nordpaa. Dette nægtede han, medmindre han fik Ordre af Chefen. Denne blev derefter hentet op fra Minelasten og opholdt sig Resten af Dagen med ganske enkelte Afbrydelser paa Broen, hyppigt i Bestiklukafet. Herinde blev Chefen med Revolvere truet til at give Søløjtnant Christiansen Besked om at dreje Nordi.

Forinden blev Magneten afmagnetiseret under Ledelse af Matros-Elev Lansø, og Wiren indhivet, hvorefter Magneten blev kastet los, og der blev givet Signal til Kutteren »P. 9«, der laa i en Sømils Afstand, om at bjerge Magneten.

Derefter styredes Nordi.

For at vildlede Kutteren »P. 9«, der assisterede »Søridderen« og i Øjeblikket laa ved Rutens Punkt 3, og som Kl. 1245 med Aldis Lampen havde faet Signalet »Tag Magneten«, gav man fra »Søridderen« Kl. ca. 1300 følgende Signal til Kutteren: »Minesprængning Nord for Røsnæs. Læg Magneten ind i Havnen og følg efter os.«

De fremmede omtalte nu deres Plan for Chefen. De havde i Sinde at forsøge paa at komme til England med Skibet. De ventede at blive modtaget omkring Hirtshals af engelske Krigsfartøjer. De af Besætningen, der ikke ønskede at komme med, skulde sættes i Land på Læsø efter forinden at have faaet en Indsprøjtning, der skulde gøre dem bevidstløse. Paa et Bord i Officersmessen blev senere fundet en Injektionssprøjte og en Medicinflaske indeholdende Tetrathon (indeholder Morphin).

Da Chefen forstod, at de fremmede vilde til England, paapegede han overfor dem det forrykte i denne Plan, idet Oliebeholdningen var utilstrækkelig hertil. Han oplyste, at Skibet kunde sejle 400-450 Sømil eller kun Halvvejen til England. Det skal bemærkes, at Oliebeholdningen ved Sejladsens Begyndelse var 21,7 tons.

Chefen omtalte videre, at Skibets Bevægelser vilde blive rapporteret fra talrige Kystudkigsstationer, og at en fortsat Rejse nordover fra Netspærringen ved Sjællands Rev meget vel kunne bringe tyske Bombemaskiner mod Skibet. Chefens Formaal med at overtale dem til at opgive deres Plan om at gaa nordi fra Sjællands Rev var at bjerge Skib og Besætning, som han ansaa for tabt, saafremt det kom ud i Nordsøen, idet det i saa Fald vilde blive forfulgt af tyske Sø- eller Luftstridskræfter. Chefen tilføjede, at hvis de vilde noget, hvorfor tog de saa ikke til Sverige. Chefen tænkte ved dette Forslag, at hvis de blev bange for at gaa til England, kunde det maaske tjene deres Interesser at gaa til Sverige, og heri saa han en Chance for at bjerge Skib og Mandskab.

Af Brudstykker af Samtaler havde Chefen efterhaanden forstaaet, at de fremmedes Hovedmotiv ikke just var at komme til England, men at unddrage sig dansk eller tysk

Politi. 2 af dem udtalte lige ud, at det for dem var Livet om at gøre. Essemann sagde, at han Dagen i Forvejen havde været til et 5 Timers Forhør i Dagmarhus. Chefen tænkte sig, at der paa denne østlige Rute var Chance for at møde danske Orlogsfartøjer, som man eventuelt kunde signalere til med Lommelampe gennem et Koøje. Der er Koøje i Minelasten.

Chefen foreholdt dem, om de ikke selv syntes, at det var overmaade forkasteligt, at 7 Fusentaster saaledes overmandede et af Marinens Skibe og bragte Skib og Besætning og ikke mindst Søværnet i en overmaade vanskelig og pinlig Situation og udsatte Skibet for Fare. De svarede hertil, at det kunde de egentlig godt indse, men de var desperate, for dem gjaldt det Liv og Død. Der blev nogen Diskussion om, hvilken Rute man skulde vælge, og det blev besluttet at gaa til Sverige.

Naar Chefen havde foreslaaet Sverige, var det ogsaa, fordi han betragtede det som et mindre Onde, end at Skibet blev ført ud i Skagerak.

Paa »Navigatøren« Forlangende blev der gjort klart Skib. Da Chefen foreholdt dem det forrykte og farlige ved denne Foranstaltning - Mandskabet ikke uddannet til Skydning, mistænkeligt ved Møde med tyske Stridskræfter -, blev Gelænderet rejst igen, men Ammunitionen blev paa Dækket. Der synes at være gaaet en Brisantgranat overbord, mulig ved Skibets Slingren.

Efter min Samtale med de fremmede, fik Chefen Lov til i deres Nærværelse at tale med Næstkommanderende, der blev hentet op, og Chefen spurgte om hans Syn på Sagen. Næstkommanderende svarede, at det, som Situationen var, nok var rigtigt at se at gaa mod Sverige.

Chefen ønskede herefter at tale med de øvrige Befalingsmænd. Dette fandt Sted saaledes, at Chefen gik ned i Minelasten og maatte staa lige nedenfor Lejderen, mens en af de civile laa paa Knæ med Revolver ved Lugen. Befalingmændene var enige med Chefen. Det var ikke noget egentligt Skibsraad paa Grund af Forholdene, og der blev ikke ført Protokol over det.

Under deres Ophold paa Broen, kunde det af og til under Slingerage lykkes Chefen og vagthavende Officer at faa hvisket et Ord til hinanden. Det blev nævnt imellem dem at sætte Skibet paa Grund. Søløjtnant Christiansen har herom udtalt, at der efter Forholdene ikke kunde aftales noget nærmere herom, og at han ikke har følt sig bemyndiget til at forsøge denne udvej paa egen Haand uden nærmere Ordre fra Chefen.

Søløjtnant Christiansen bød engang en af de civile en Skraa, for at han skulde blive søsyg, men Tilbudet blev afslaaet. Det synes, som om ingen af de fremmede blev søsyge paa Turen.

Klokken ca. 1600 passeredes det tyske Vagtskib ved Netspærringen ved Sjællands Rev, uden at der skete noget, og herefter fulgtes Tvangsruten østover.

Under Diskussionen om, hvor i Sverige de fremmede skulde i Land, pegede Chefen paa Höganäs, hvor han ved sig selv tænkte at faa Mulighed for Berøring med danske Bevogningsfartøjer. Vindstyrken var i Mellemtiden steget til imellem 9 og 10, hvorfor de fremmede vilde om i Læ af Kullen.

Det var de fremmedes Plan at gaa i Skibets Fartøj. En af dem vilde nu formaa Chefen til at love, at han ikke vilde lade Skibet skyde paa Fartøjet, efter at det havde forladt Skibet. Hertil svarede Chefen, at det var hans Pligt at forhindre, at deres Forehavende blev udført. Hertil blev

svaret, at hvis han ikke afgav dette Tilsagn, vilde de skyde hveranden af Befalingsmændene. Stillet overfor denne Trusel, som Chefen efter hele Situationen maatte opfatte som alvorlig, gav han det ønskede Tilsagn.

Da Kursen blev ændret for at komme op i Læ af Kullen, blev Chef og Vagtchef ført ned i Minelasten, men hentet op igen efter ca. 3 Kvarters Forløb, fordi »Navigatøren« aabenbart ikke kunde navigere Skibet og ikke anede, hvor det befandt sig. Da var Klokken ca. 2000. Farten var sat op, og Skibet havde omtrent Kurs mod Hallands Väderö og var Nordvest for Kullen.

Chef og Vagtchef har begge forklaret, at de uafbrudt har været under Trusel af Revolvere hævet imod dem. De har ikke noget Øjeblik været fri herfor. Da Chefen nu blev hentet op igen, spurgte han, hvad det var for noget Kludder, at Officererne blev smidt ned og bragt op igen. Nu maatte vi se at fa noget Facon paa det. Han tilføjede, at nu maatte de se at komme i Land. Ellers vilde han tage dem med til København. Denne Udtalelse blev øjeblikkelig besvaret med Revolver i Siden paa Chefen. han fik nu Direktiv om at gaa til et Sted paa Nordsiden af Kullen, hvor der var Læ. Chefen og Løjtnant Christiansen foretog Stedbestemmelse og konstaterede, at »Søridderen« befandt sig omtrent midt imellem Kullens Spids og Hallands Väderö. Han holdt derefter ned mod det oplyste Arildsleje. Det var mørkt, men nærmere Land kunde Kysten skimtes. Klokken 2100, da Skibet var omtrent 1/2 Sømil fra Arildsleje, blev Maskinen stoppet. Chefen var paa Broen og bad Løjtnant Christiansen lede Affiringen af Fartøjet. Vandet var smult. Fartøjet er beregnet til ca. 12 mand.

I Fartøjet gik de 6 civile og Garderen, der nu var civilklædt, og de 3 foran nævnte af Skibets Besætning.

Fartøjet forlod »Søridderen« under Hurrarab fra de i
Fartøjet værende.

De medtog 12 af Skibets Revolvere med Ammunition, en
Del Tobak og en Del af Officerernes civile Tøj.

Essemann glemte ombord sin Mappe med Legitima-
tionspapirer.

Forinden de fremmede forlod Skibet, blev der affyret
nogle Skud mod Radioapparaterne. Tidligere paa
Dagen havde en af de fremmede, Essemann, spurgt
Radio-Math 249 Nørgaard Petersen, hvilke Apparater
der blev benyttet til at sende og modtage, og Mathen
havde da med Vilje ikke givet ham rigtig Besked. Det
viste sig, at Kortbølgesenderen og den ene Vagts-
modtager var ødelagt ved Skudene, mens Langbølge-
senderen og den anden Vagtsmodtager var uskadt.
Klokken 1800 blev »Søridderen« telegrafisk kaldt fra
København, men da Radio-Mathen var under Bevogt-
ning, var det ham ikke muligt at svare. Klokken 2125
kunde Chefen telegrafere, at han afgik fra Kullen til
København og Klokken 2150 fulgte nærmere Meddelel-
se fra »Søridderen« til Viceadmiralen m.fl. saaly-
dende: 7 bevæbnede blinde Passagerer hjælp af 3 af
Besætningen tvunget SØRIDDEREN til at landsætte sig
Arildsleje KL. 2100«. Klokken 2202 fik »Søridderen«
Ordre til øjeblikkelig at afgaa til København. Nærmere
om ind- og udgaede Meddelelser findes i Sagens Bilag
A.

I Løbet af Sejladsen var det lykkedes nogle af de
værnepligtige at faa fat i nogle af Skibets Revolvere - ved
Hjælp af Matros-Elev Lansø, der aabenbart en Over-
gang har fortrudt sin Medvirken - og en enkelt Revolver
blev af en Messegast værnepligtig Hv-Nr. 3419 Asbjørn
Splidsboel smuglet ned til Befalingsmændene i Minela-

sten sammen med noget Mad, idet han gav et Praj om at vente, til de fik Tegn. Den eneste Befalingsmand, der af en eller anden Grund havde faaet Lov til at gaa frit omkring, nemlig Overfyrbøder Carlsen, drøftede med de værnepligtige Muligheden for at generobre Skibet. Man forsøgte dog ikke nogen Aktion, dels fordi der ikke mentes at frembyde sig en lejlighed, dels fordi man frygtede, at Chef og Vagtchef vilde blive skudt, og dels fordi man, da Kursen blev lagt østover, tænkte sig, at Chefen hermed havde en Plan, som man ikke kunde gribe forstyrrende ind i.

Naar det nu skal overvejes, om man kan paalægge andre end Chefen Ansvar for Episoden, bliver der formentlig for den øvrige Besætning særlig Tale om det Tidspunkt, da de umiddelbart før Kl. 1200 blev holdt op med Trusel af Revolvere rettet imod sig. Efter de afgivne Forklaringer, der maa lægges til Grund, saalænge man ikke kan indhente Vidnesbyrd fra de fremmede, har Overraskelsen for dem alle været fuldkommen, og ingen af dem har været bevæbnet, mens 1, 2 eller 3 af de civile pludselig er kommet til Stede og har truet hver enkelt, fordelt som de var i Smaagrupper over hele Skibet, med 1 eller flere Revolvere pegende imod dem.

Efter samstemmige Forklaringer har de revolverbevæbnede Mænds Optræden været bestemt, determineret, desperat, og Skibets Befalingsmænd har alle faaet det absolutte Indtryk, at Truslerne var alvorlig ment, saa at Skud var faldet, hvis nogen havde forsøgt Modstand eller blot vægret sig ved at tage Hænderne op. Som Forholdene var, maa det erkendes, at der ved Modstand maatte forventes at være opnaaet det, at vedkommende havde faaet en Kugle i Livet, mens Okkupationen af Skibet herefter var blevet fortsat. Der vilde ved

Modstand neppe være opnaaet noget praktisk Resultat, Skibet var ikke blevet reddet, men Skud var faldet.

Jeg mener ikke, at man under disse Omstændigheder kan paalægge den enkelte Befalingsmand noget Ansvar. Det er ikke fejgt at række Hænderne i Vejret, naar en Kugle er en vis, saafremt man undlader det. Der kan jo mulig senere frembyde sig en Chance.

Jeg kan ikke se, at der gør sig særlige Synspunkter gældende for Skibets Næstkommanderende. Heller ikke for vagthavende Officer kan der i saa Henseende gælde andre Regler end for de øvrige Befalingsmænd, saa meget mindre som Chefen var paa Dækket, da Overfaldet blev indledet.

Meget hurtigt efter at være blevet overmandet og samlet under Broen føres samtlige Befalingsmænd ned i Minelasten, hvor de hele Dagen holdes under skarp Bevogtning, hvilket ogsaa gælder Næstkommanderende. Der kan ikke være Tale om at paalægge dem Ansvar for Handlinger eller Undladelser, mens de sidder indespærret.

Vagthavende Officer, Søløjtnant II (R) Christiansen, bliver dog paa Broen hele Dagen, bortset fra en lille Times Tid hen under Aften, men han har uafbrudt en Revolver rettet imod sig. Der gives ham overhovedet ingen Chancer til at forsøge Modstand eller komme Befalingsmændene i Minelasten til Hjælp. Det maa anerkendes, at han trods Trusler nægter at styre nordi, da dette forlanges af ham, medmindre han faar Ordre af Chefen, og fastholder dette Standpunkt, saa man giver efter og henter Chefen op paa Broen. -

Baggrunden for Chefens Ansvar er det Prestigetab, som Marinen har lidt ved Episoden. Det, der skete, maa ikke ske, og enhver Befalingsmand og formentlig enhver Dansk føler det som en Skam, en Fornedrelse.

De ovenfor anførte Betragtninger om en Mands Ret til at række Hænderne i Vejret, naar han trues paa Livet, en Ret, der utvivlsomt i Almindelig hed vil blive anerkendt af vore Domstole, gælder den ogsaa for Chefen paa et Orlogsfartøj? Han er spurgt, hvorfor han ikke nægtede at adlyde, eller hvorfor han ikke gjorde Modstand, og har herpaa svaret, at han nærmest var lammet af Overraskelse, og at han rakte Hænderne op, fordi han følte sig absolut sikker paa at blive skudt, hvis han ikke havde gjort det. Er der noget at sige hertil? Man kan ikke undlade at tænke paa, at Chefen havde vundet alles Bifald, hvis han med Hænderne nede, fuldkommen rolig og stor Myndighed havde sagt: »Er De gale. De taler til Chefen for et Orlogsfartøj«, og ved denne Holdning taget den Chance, om Landsmænd havde skudt paa Landsmænd.

Chefen forsømmer dernæst en Chance, da han efter at have opholdt sig i Minelasten i 5 Minutter bliver ført op paa Broen. Grunden til, at han hentes op, meddeles ham. Vagthavende Officer har nægtet at styre nordi, medmindre Chefen beordrer ham til det. her maatte Chefen have kunnet udnytte den Svaghed, de fremmede har udvist, næsten en Blottelse, ved at bøje sig for Vagtschefens Standpunkt uden at gribe til Aftrækkeren. Her havde været et psykologisk Øjeblik, hvor han kunde have holdt paa, at han ikke veg af fra sin Tjenesterute.

Chefen kunde videre have indtaget det Standpunkt, at han nægtede at forhandle med dem. Saa var Skibet blevet dirigeret nordpaa. Det var Chefen, der fik de fremmede fra denne Plan, og det var Chefen, der positivt anviste dem Sverige som Maal.

Det er muligt, at Chefen ved at indtage denne Holdning har reddet Skib og Mandskab. Dette lykkedes i alt Fald,

og det var Chefens Hensigt med at fraraade dem at gaa nordpaa og i Stedet gaa til Sverige. Det kan dog siges, at det havde været værdigere at nægte al Forhandling.

Chefen og vagthavende Officer har haft den Tanke at sætte Skibet paa Grund. Om dette havde været muligt med »Navigatøren« paa Broen, maa afgøres af den sømilitære Sagkundskab under Hensyntagen til den efterhaanden tiltagende nordvestlige Vind. For at sætte Skibet ind paa Sjællands Odde eller paa Revet nord for Hesselø, maatte der foretages en Afvigelse fra Tvangsruten paa 15 Grader. Om det har været muligt, uden at det virkede paafaldende overfor »Navigatøren«, at vælge den Del af Tvangsruten, som de dyberegaende Skibe benytter, og komme i Nærheden af Hatter Rev er et Spørgsmaal, som frembyder sig.

Det er en Selvfølge, at Chefen ikke er juridisk bundet af et Løfte, der aftvinges ham under Trusel om Drab. Det kan formentlig heller ikke være Tvivl underkastet, at han ej heller burde have følt sig moralsk bundet til ikke at skyde paa Skibets Fartøj, da de fremmede var gaaet fra Borde, eller til ikke at paasejle det. Det maa betegnes som en af Chefen udvist Svaghed, at han lader Fartøjet undslippe uden at gøre noget som helst Forsøg paa at standse og opbringe det.

Chefen har overtraadt Militær Straffelov § 55 overfor de 3 af Skibets Besætning, der begik Mytteri og rømte, men dog særlig ved hele sin Færd Militær Straffelov § 63, 2' Stk., der taler om en Befalingsmand, der begaar en Pligtforsømmelse, der har medført stor Skade eller Fare, eller som i høj Grad har svigtet overfor de Krav, der efter hans Stilling maa stilles til ham.

Denne Sags rette Forum vilde have været en Krigsret, der vilde have de bedste Betingelser for at kunne bedømme den sømilitære Situation og træffe Afgørelse

om Skyldspørgsmaalet. En Straf af 30 Dages Vagtarrest kunde aldrig tilfredsstille Retsfølelsen.

Det frembyder sig umiddelbart for Tanken, at Orlogskaptajn Prip maa afskediges. Han har gjort sig umulig som Befalingsmand og bør fortabe sin Stilling. Det maatte være en Selvfølge, at han dog for stedse havde mistet alle Chancer til at blive forfremmet.

Paa den anden Side har mine Overvejelser ført mig til det Resultat, at en Indstilling om Afsked uden Varsel og uden Pension er et Indgreb overfor en Tjenestemand, der er midt i sin Karriere, af saa dybt indgribende Karakter, at det i sig selv, uden at Straf kommer til, vil være en behørig og en adækvat Reaktion fra Søværnskommandoens Side.

Jeg skal i denne Forbindelse henlede Opmærksomheden paa, at Straffelov for Krigsmagten af 1881 § 44 udtaler, at Embedsfortabelse anses for en ringere Straf end Strafarbejde, og at den korteste Tid, hvori Strafarbejde kunde idømmes, var 8 Maaneder.

Det maa statueres, at Orlogskaptajn Prip ved hele sin svage Holdning har gjort sig skyldig i en Tjenesteforseelse, der svækker den for Stillingen nødvendige Agtelse og Tillid, saaledes at der er Grundlag for, at han kan afskediges efter Tjenestemandslovens § 61.

Jeg indstiller, at der sker Indstilling til Kongen i Overensstemmelse hermed.

sign. E. Schäffer

BILAG 2

Orlogskaptajn PRIP
København, Juli 1943

Til personligt Brug.

I Anledning af, at jeg med Udgangen af Maj Maaned d. A. har modtaget min Afsked fra Søværnet i Henhold til Tjenestemandslovens § 61, føler jeg Trang til paa denne Maade til Venner, Kammerater og Bekendte kortfattet at gøre Rede for Aarsagen til Afskedigelsen; jeg kan tilføje, at jeg intet ønsker ugjort af, hvad jeg har foretaget mig, og ikke i Dag vilde handle anderledes, dersom jeg blev stillet overfor det samme Problem.

Af Hensyn til Bedømmelsen af mig selv, de under mig tjenestgørende Befalingsmænd og menige og for at medvirke til at hedslaa for os ærekrænkende Versioner af Affæren har jeg ønsket denne Redegørelses Udsendelse. Redegørelsen er et meget kortfattet Sammendrag af den af mig til Auditøren afgivne Forklaring; den har været gennemlæst af flere af de i SØRIDDEREN tjenestgørende Officerer, der fuldt ud har godkendt den.

Den 10. Marts d. A. laa Ministrygeren SØRIDDEREN, for hvilken jeg var Chef, om Formiddagen i Korsør Havn, Kl. 10.30 afgik vi for at udføre Ministrygning paa Færgeruten mellem Korsør og Sprogø. Kort før Kl. 12.00 opholdt jeg mig sammen med 3 officerer i Officersmessen og spiste Frokost; 1 Søofficer havde Vagt (paa Broen) og 1 Maskinmester var i Maskinen. Jeg var lidt tidligere færdig med at spise end de øvrige Officerer og vilde saa - før Kaffen - gaa op paa Broen og tale med den Vagthavende Officer om, hvordan det gik med

Ministrygningen, samt for at se, om denne eventuelt - paa Grund af opfriskende Vind - burde indstilles.

Umiddelbart da jeg traadte ud af Dækshuset ud paa Dækket, blev jeg paa ca. 1 m Afstand standset af 2 a' 3 Personer (civile), der - alle sigtende paa mig med Revolvere - sagde: »Hænderne op, det er Alvor dette her.« (Jeg kan indskyde, at i Overensstemmelse med de gældende Bestemmelser var ingen af Besætningen bevæbnet under Ophold i aaben Sø.) (En Bestemmelse om Bevæbning er - foranlediget af SØRIDDEREN-AFFÆREN - blevet indført efter 10. Marts). - Uvilkaarligt rakte jeg Hænderne i Vejret og besluttede mig iøvrigt til at arbejde paa: 1) Skibets og Besætningens Bevarelse for Søværnet og 2) at vinde Tid for saa muligvis at faa en Chance for senere igen at blive Herre i Skibet. -

Jeg blev saa ført forefter hen under Kommandobroen, hvor der befandt sig 3-4 andre af Skibets Befalingsmænd, der ligeledes holdtes i Skak af revolverbevæbnede Personer. - Efterhaanden blev samtlige Befalingsmænd undtagen den vagthavende Søofficer, der paa Broen holdtes i Skak af 2 revolverbevæbnede Personer, samlet under Kommandobroen, hvorfra de førtes til Minelasten, i hvilken en Luge forblev staaende aaben, hvorfra Befalingsmændene holdtes i Skak med Revolvere.

Det maa forekomme enhver fantastisk, at et Skib med 47 Mands Besætning kan tages i Besiddelse af blot 7 civile Personer; er man imidlertid klar over, i hvor høj Grad man indenfor ethvert Orlogsskib er henvist til at stole paa, at hver Mand passer sit job, vil man bedre kunne forstaa, at naar i det mindste 2 af Besætningen har været med til Planlæggelsen af Overrumplingen, vil en saadan

have gode Muligheder for at lykkes; ud over at nogle af Besætningen var direkte i Ledtog med de civile Personer, har sandsynligt Størstedelen af den resterende Besætning haft Sympati for de civile, der - fremgik det senere - fortalte at være efterstræbt af Gestapo. Denne sympati fik jeg straks et stærkt Indtryk af, idet en betydelig Del af den menige Besætning var Vidne til, at Befalingsmændene blev »holded-up« med Revolvere uden at vise noget Tegn paa Overraskelse eller Indignation herover; ligeledes har jeg Resten af Dagen ikke observeret, at nogen af den menige Besætning har været udsat for Trusel med Vaaben. -

Efter et ganske kort ophold i Minelasten blev jeg ført op paa Broen, idet den vagthavende Søofficer havde meddelt de civile, at han kun kunde modtage ordrer af sin Chef. -

Jeg kan maaske her indføje, at det senere har vist sig, at de 7 civile Personer under Medvirkning af mindst 2 af SØRIDDERENS Besætning var kommet om Bord Natten før og havde skjult sig i Agterrummet, hvor der normalt ikke kommer andre end »Pumpemesteren« og at den ene af de værnepligtige (en vpl. Maskinist), der var i Ledtog med de civile, netop var Pumpemester.

Der har hele Tiden været holdt den af Kystflaaden beordrede Vagttjeneste, ligesom der før Afgang har været afholdt de beordrede Mønstringer m.v.; at de civile har kunnet komme om Bord skyldes, at Medlemmer af Besætningen har hjulpet dem.

Under Minestrygning er den eneste af Posterne, hvis Opmærksomhed skal være henvendt agterefter, Skildvagten ved Magneten, og denne Post var, da de civile kom op fra Agterrummet, en anden af Besætningen, der var i Ledtog med de civile.

De civile havde mindst selv 3 Revolvere med sig om Bord, medens sandsynligt de øvrige Revolvere, de havde, stammer fra Skibets Beholdning og er givet dem af en af Skibets Besætning. Saa vidt jeg husker, havde hver af de civile, da jeg blev »holded-up«, kun een Revolver, medens hver af dem, da jeg blev hentet op fra Minelasten, havde mindst 2.

Jeg kan ogsaa her indskyde, at ingen af Befalingsmændene har været i Tvivl om, at det var de civiles Hensigt virkelig at bruge Revolverne.

Da jeg kom op paa Broen, var Magneten under Indhivning, og Afmagnetisering blev foretaget, alt uden Ordre fra mig eller vagthavende Søofficer. Der blev af en impliceret af Besætningen signaleret til vort Bøjefartøj, der laa ca. 1 Sømil fra os, at vi gik N-paa for at assistere en minesprængt Dampet ved Læsø. (Dette Signals Indhold er jeg kun bekendt med ved, at jeg hørte en af de civile sige til den paagældende Signalgast om at afsende det; efter hvad jeg senere erfarede, blev der vist givet Røsnæs i Stedet for Læsø.) -

De civile meddelte mig nu, at Ministrygeren skulde gaa til England, og paa mit Svar, at vi ikke havde tilstrækkelig Olie hertil, sagde de, at der laa engelske Skibe og ventede paa dem ved Hirtshals. - Ud fra den Betragtning at et Forsøg paa at gaa ud i Nordsøen ville mislykkes, og - som Følge af Indgriben fra den tyske Værnemagts Side - sandsynligt vilde medføre Tab af Skibet og alle ombordværende, besluttede jeg mig til at faa de civile til at ændre deres Plan, saaledes at dens Gennemførelse ikke vilde medføre, at Søværnet kom til at lide Tabet af Skib og Besætning. Jeg foreholdt derfor de civile, at selv om Skibet var i deres Magt, var danske Myndigheder gennem Kystudkigsstationer underrettet

om dets Bevægelser, og at en saa drastisk Afvigelse fra Skibets normale Bevægelser som at gaa N-paa fra Netspærringen ved Sjællands Rev vilde have til Følge, at der paa Foranledning fra dansk Side vilde blive grebet ind med tyske Sø- eller luftstridskræfter, medens Sejladss E-paa fra Netspærringen sandsynligvis ikke vilde medføre saadanne Indgreb; jeg spurgte dem derfor - alt ud fra Betragtningen om at bevare Skib og Besætning for Søværnet - hvorfor de ikke tog til Sverrig; ved dette Forslag opnaaedes mit Hovedmaal, Skibets og Besætningens Bevarelse, og endvidere vandtes Tid, hvilket jo altid kunde medføre Ændringer i Situationen om Bord.

De civile meddelte mig, at de accepterede mit Forslag om at gaa til Sverrig.

Under disse Forhandlinger havde vi sejlet ad Tvangs-ruten N-paa i Store Bælt, og efter Passagen af Spærringen af Sjællands Rev stod vi E-paa ad Tvangs-ruten mod Sundet. Situationen om Bord var stadig, at Befalingsmændene med Undtagelse af vagthavende Søofficer og jeg var under Bevogtning i Minelasten. Den vagthavende Søofficer og jeg var paa Broen under stadig Revolvertrusel af 3-5 personer, medens den menige Besætning gik frit omkring og talte med de civile, saa Indtrykket af, at langt den overvejende Del af Besætningen var med de civile blev bestyrket; der var til stadighed en af de civile, der var navigationskyndig, paa Broen. - Ved Mørkets Frembrud havde vi passeret Hesselø, og jeg havde da en Forhandling med de civile om, hvor og hvordan de skulde komme i Land i Sverrig. Jeg ønskede det saa s-ligt som muligt for hurtigt at kunne komme til København og pegede paa Farvandet udfor Höganäs; men de civile meddelte mig kort efter, at Besætningen havde modsat sig, at de blev

sat i Land der, da det var begyndt at friske op, og der vilde være for megen Sø.

Under denne Forhandling spurgte de civile mig, hvilken Garanti de havde for, at jeg ikke vilde skyde paa dem, naar de var gaaet fra Borde, hvortil jeg svarede: Ingen, samt at det var min Pligt at forhindre dem i at gennemføre deres Forehavende. Stillet overfor Truslen om, at de straks vilde skyde hveranden af Befalingsmændene gav jeg imidlertid de civile mit Ord paa, at jeg ikke paa Stedet ville lægge dem Hindringer i Vejen, efter at de havde forladt Skibet. - Efter at jeg sammen med Vagtchefen i et Tidsrum af ca. 3/4 Time havde været under Bevogtning i Minelasten sammen med de øvrige Befalingsmænd, idet de civile havde meddelt mig, at nu overtog de det hele selv, blev vagthavende Søofficer og jeg atter ført op paa Broen og fik at vide, at de civile vilde landsættes i Læ paa Nordsiden af Kullen. Under stadig Revolvertrusel sejledes derefter til Farvandet udfor Arildslæge, hvor de civile sammen med 3 af Besætningen forlod Skibet i vort Sidefartøj efter - troede de - at have ødelagt Radiostationen.

Som Følge af mit givne Ord foretog jeg mig intet for at hindre deres Bortgang fra Skibet, og da en Undersøgelse af Radiostationen viste, at den stadig var anvendelig, sendtes omgaaende Telegram i Kode om det passerede til Marineministeriet.

Tanken om at sætte mig til Modværge havde tidligere paa Dagen været fremme hos mig. Jeg forstod derfra ud fra følgende Betragtninger: 1) Havde jeg sat mig til Modværge, var jeg - og med mig en stor Del af Besætningen - givet blevet skudt, uden at det derved var blevet hindret, at de civile havde gennemført deres Forehavende. 2) Jeg mente mig selv bedst skikket af de ombordværende til at bringe Affæren til en saa fornuftig

Løsning, som Omstændighederne tillod, og endelig 3) vilde det, at jeg blev skudt, kun medføre, at en langt yngre end jeg blev stillet baade overfor at træffe Beslutningerne tage Ansvaret for dem, og ogsaa hertil følte jeg mig mest moden og ogsaa forpligtet, idet jeg jo allerede paa et meget tidligt Tidspunkt var klar over Sagens alvorlige Konsekvenser.

Jeg skal slutte med at sige, at jeg er glad over at have følt mig bundet af mig Ord - selv om det var afgivet under Tvang - og at jeg ikke mener, at en dansk Mand af Ære kunde have handlet anderledes.

Tage S. Prip.

BILAG 3

Maskinmester III Gr. Niels Sejrup
København d. 19 Maj 1943.

Hermed 2 bilag.

Til Chefen for Søværnskommandoen.

I Tilslutning til min mundtlige Beretning d. 14. Maj 1943 tillader jeg mig at sende Hr. Viceadmiralen følgende supplerende Bemærkninger:

Da Søridderen Torsdag d. 11/3 43 Kl. 0500 lagde ind paa Flaadestationen og fortøjede paa Siden af Hvidbjørnen var det tydeligt at se at der skulde ske noget ekstraordinært. Paa Hvidbjørnens Dæk saas Chefen for Flaadestationen med Stab, Chefen for Peder Skram, Næstkommanderende i Peder Skram, og en Del andre som bar Staalhjælme, Revolvere og Gummiknipler. Der opstod en Del Nervøsitet efter at Søridderen havde lagt til, fordi ingen havde tænkt paa at aabne Lemmen i Hvidbjørnens Skibsside til Udlægning af en Landgang. Efter at dette var bragt i Orden gik Kommandøren ombord i Søridderen fulgt af alle de ovennævnte. Jeg stod paa Dækket ved agterste Maskinnedgang og tænkte paa at hele dette Opbud og deres Holdning næsten kunde tyde paa, at vi allerede var dømt.

Kommandøren gav Ordre til at Søridderens Besætning skulde stille til Mønstring agter. Kommandøren havde under alt dette overhovedet ikke Hænderne af Kappelommerne. Da Besætningen med Undtagelse af Fyrbøder Tusch var stillet agter udtalte Kommandøren.

»I Chefen for Søværnskommandoens Navn erklærer jeg herved Skib og Besætning for at være sat under Arrest, BB Sidefartøj vil være at affire og aflevere i Peder Skram. Alle Haandvaaben og al Ammunition tages fra Borde.

Redningsflaader og Redningsvestene afleveres i Peder Skram. Skibet stilles fra nu af direkte under min Komando. Det er Besætningen forbudt under nogen Form at sætte sig i Forbindelse med Land, ethvert saadant Forsøg vil blive slaaet ned med alle Midler. Enhver Henvendelse skal ske skriftligt til den vagthavende Officer«.

Derefter tog Komandøren for første Gang Hænderne op af Lommen og afleverede et Brev til Chefen, henvendte nogle Ord til Stabschefen og gik fra Borde.

Derefter tog et Vagthold af fremmede Befalingsmænd og menige Post paa Dækket, og Skibets Besætning begyndte at samle og aflevere det beordrede Inventar, da dette var udført forsøgte vi at faa en haardt tiltrængt Hvile og Søvn, ingen af os havde faaet Søvn siden Onsdag Morgen, men dette var ganske umuligt fordi Vagtmandskabet trampede med Træskostøvler paa Dækket over Hovedet paa os.

Jeg forsøgte efter Frokost igen at faa noget Søvn, men da dette mislykkedes paa Grund af Spetakkel fra Vagtmandskabet, sendte jeg bud til den vagthavende Officer med Anmodning om at faa Ro, men dette hjalp ikke, og jeg fik ikke Søvn den Dag.

Gik til Køjs Kl. 2100 og faldt straks i søvn, men blev vækket Kl. 2400 ved Vagtafløsningen, og fik ikke mere Søvn den Nat paa Grund af Spetakkel fra Vagtmandskabet. Kl. 0400 Fredag Morgen tørnede jeg ud og skrev Kladden til en Protest til Chefen for Flaadestationen, jeg fik ikke mere Søvn den Nat.

Blev kaldt til Forhør hos Auditøren Kl. 0930, og var der til Kl. 1130, da vi blev afbrudt af Frokostpavsen, jeg gjorde Auditøren opmærksom paa, at jeg havde mere at meddele, men jeg er ikke blevet afhørt senere.

Kl. 1400 kom Orlogskaptajn Hoppe ombord og holdt en Mønstring og meddelte, at han var blevet udnævnt til Chef, lidt senere afleverede jeg min Protestskrivelse til ham. (bilag Nr. 1)

Kl. 1700 blev jeg kaldt til Stabschefen angaaende min Skrivelse. Stabschefen var meget nervøs, og spurgte mig om det virkelig var min Mening, at de skulde sende Bud til min Familie, det kunde der slet ikke være tale om, da de saa maatte fortælle at jeg var arresteret, og Arrestationen var ikke offentlig bekendt endnu, min Familie kunde jo derved faa den Tanke, at der var sket mig en Ulykke, jeg svarede at den Tanke vilde de endnu lettere faa, naar de slet ikke hørte fra mig, men dette svarede Stabschefen ikke på, og vor Samtale mundede derefter ud i en almindelig Diskussion om Hilspligt. Jeg blev tilsagt til at møde hos Kommandøren Lørdag Kl. 0930.

Gik til Køjs Kl. 2200 og faldt straks i Søvn, men blev puret ved Træskotramp i Dækket Kl. 0055, sendte ved Ordonansen bud til vagthavende Officer, Søløjtnant (R) Gydesen, og bad ham inddrage Vagten paa Agterdækket og stille ham i Officersnedgangen, da vi jo paa det Tidspunkt alle var i Lukaerne, men det kunde han ikke, da han havde sine Ordre at gaa efter.

Jeg kunde stadig ikke sove for Spetakkel, og Kl. 0345 tørnede jeg ud, og gik selv paa Dækket og bad vagthavende Officer, det var stadig Søløjtnant Gydesen, om at purre Stabschefvagten og forelægge ham min Klage, det syntes Løjtnanten var uhørt, og vilde overhovedet ikke høre paa mig. Jeg gik til Køjs igen, men sov ikke mere den Nat.

Lørdag d. 13/8 havde jeg ventet, at jeg skulde i Forhør igen, men da Auditøren ikke kom, meldte jeg mig, som

jeg havde Ordre til, Kl. 0930 hos Komandøren, men Komandøren havde ikke Tid. Kl. 1000 blev jeg hentet til Komandøren.

Straks, da jeg kom indenfor, rejste Komandøren sig op, og gav mig en Undskyldning for, at han ikke havde hilst paa mig om Morgenen d. 11/3, han havde ikke kunnet se, fordi han var kommet fra et oplyst Kontor, da jeg fortalte at jeg var kommet fra et oplyst Maskinrum udtalte Komandøren. »Vil De betvivle at jeg som Gentleman«, men fuldførte ikke Sætningen. Komandøren sagde at der kunde overhovedet ikke være Tale om, at min Familie blev underrettet. Mit Andragende om at blive fri for Vagtmandskabets Spetakkel blev besvaret med at Komandøren handlede efter Ordre, og han gjorde kun sin Pligt. Derefter udtalte Komandøren, »Jeg vil sige Dem, det er den alvorligste Affære jeg i min lange Karriere har været ude for siden E 13 Affæren«. Jeg tænkte at nævne 9 April 1940 og 5 Februar 1941, men undlod det. Paa fornyet Henstilling om at blive fri for Vagtmandskabets spetakkel sagde Komandøren: »Jeg vil ikke diskutere den Sag med Dem, men det maa jo være galt med Deres Nerver, hvordan tror De, jeg har det i de Rum, jeg bebor her? men det vil jeg sige Dem, at der bliver ikke Tale om, at De bliver indlagt paa Hospital før De er frigivet«, hvortil jeg svarede, »Jeg ønsker ikke at faa det anderledes end mine Skibskammerater«. Da jeg vendte mig i Døren for at gaa, sagde Komandøren, »Jeg gør kun min Pligt«.

Kl. 1130 holdt Skibschefen en Mønstring paa Dækket og forklarede, at det var en hel Misforstaaelse hvis vi gik og troede, at vi var under Arrest, - nej, vi var skam ikke under Arrest, i den Forstand, men da vi vel alle var interesserede i at faa Sagen opklaret, maatte vi være

isolerede indtil Afhøringerne var overstaaet. Vi vilde nu faa Tilladelse til at afsende og modtage Breve, men under Cencur, og gav derefter nærmere regler for hvorledes denne Cencur vilde blive udøvet.

I Kystflaadens skriftlige Arrestordre bruges Udtrykket »Arrest indtil anden Ordre foreligger«. Denne Mønstring kan jeg ikke betragte som »anden Ordre«, og jeg tvivler paa, at nogen anden af Besætningen har opfattet den som en Ophævelse af Arresten.

Da vi gik til Køjs Lørdag Aften sendte vi Bud til vagthavende Officer, at nu gik vi til Køjs og vilde gerne have Ro, og vi fik den Nat den første regulære Søvn siden Tirsdag Nat.

Søndag d. 14/3 skrev jeg atter en Skrivelse til Chefen for Kystflaaden, og afleverede den til Skibschefen, (Bilag Nr. 2) men denne Skrivelse er helt negligeret, jeg har endnu ikke faaet Svar paa den. De i denne Skrivelse omtalte straffegaster som var sat til at holde Vagt over os var Radioeleverne Nr. 73 - 76 - 77 - 78 - 79 - og 80.

Det viste sig at de Varer som Messeforstanderen havde bestilt til Søndagens Frokost og Middag ikke var kommet ombord; efter forespørgsel viste det sig, at de var heller ikke købt. Messeforstanderen havde som beordret indleveret bestillingssedlen Lørdag Kl. 0900. I Løbet af Formiddagen kom hovmester Achton med Bestillingssedlen og spurgte om det var den vi havde indsendt om Lørdagen. Den havde han faaet om Lørdagen Kl. 1530, og det var ham umuligt at skaffe de Varer paa saa kort Frist. Han sørgede dog for at vi fik noget andet, men det var meget spartansk, og det var ikke de Maaltider Messeforstanderen kunne ønske at servere i Messen, naar vi skulde tilbringe en Søndag under arrest.

I Løbet af Søndagen kom 6 civile Kriminalbetjente ombord og afhørte den menige Besætning.

Mandag d. 15/3, da jeg, med flere andre var til Afhøring i Byrettens 10' Afdeling, gjorde jeg Auditøren opmærksom paa, at jeg ikke var færdig med min Forklaring.

Om Aftenen Kl. 2230 kom Stabschefen ombord og ned i Messen, hvor vi alle undtagen 2' Mester sad og passiarede, allerede i Messegangen begyndte Stabschefen. »Er Kaptajnløjtnant Wesche - « og da Stabschefen kom ind i Messen og saa os allesammen, sagde han, henvendt til orlogskaptajn Prip, »Ja, jeg - henvender mig til Næstkommanderende som den - ældste tjenstgørende ombord, Wesche vil De sætte Dem i Forbindelse med Deres - De har vel Deres Chefs Telefonnummer? og sige til ham, at der kan gives, - hvad vil De? - Maskinmester, - jeg har ikke sendt Bud efter Dem, De kan godt gaa væk Maskinmester, jeg har ikke kaldt paa Dem«, dette sidste var henvendt til 2' Mester som var paa Vej ind i Messen. »Wesche vil De ringe til Deres Chef og sige til ham, at der kan gives Landlov efter Kystflaadens bestemmelser, - De kan sige til ham, at denne - denne - Isolering er ophævet, saa vil han antagelig give Dem Besked om der maa gives Landlov, - De kan komme med op paa Dækket, saa skal De faa nærmere«, hvorefter Stabschefen ledsaget af Kaptajnløjtnant Wesche forlod Messen.

Paa denne Maade foregik Ophævelsen af Arrestationen, det var dette som i Kystflaadens Skrivelse af 11/3 hedder »indtil anden Ordre foreligger«. Arrestationen havde dermed varet 4 Døgn og 17 Timer længere end tilladt efter den militære Retsplejelov.

Vagtmandskabet blev inddraget, og jeg gik i Land, da jeg havde faaet udleveret mit Legitimationskort.

I Løbet af de følgende Dage mødte vore Afløsere til daglig Tjeneste for at faa Overlevering, og deraf kunde vi forstaa at vi skulde afgaa fra Tjeneste i Søridderen, men vore forespørgsler om, hvornaar Afløsningen skulde finde Sted, kunde vi ikke faa besvaret, Chefen forsøgte at få det oplyst, men fik det ikke opklaret.

Fredag d. 19/3 Kl. 1400 kom en Artillerimath og meldte sig til Tjeneste hos Chefen, han kom fra Personelkontoret og fortalte, at han vidste, at hele Besætningen skulde afmønstre samme Eftermiddag. Chefen ringede derefter til forskellige Kontorer for at indhente nærmere Oplysninger, men fik til Svar at Papirerne var paa Vej. Kl. 1500 mødte Maskinmester III Petersen, og meldte sig til Tjeneste, og Chefen gav da mig paa eget Ansvar ordre til at melde mig fra Tjeneste, selv om han ikke havde faaet nogen skriftlig Ordre om, at jeg skulde afgaa.

Den 23/3, Valgdagen til Folketinget, holdt Chefen for Kystflaaden en Parol paa Holmen, og udsendte samtidig en skriftlig Parol til Kystflaadens Enheder, og til de fraværende Befalingsmænd, i denne udtaler Komandøren 13 Dage efter Affæren, sin Dom over Søridderens Besætning, idet det hedder: »Ved den omhandlede Affære er Flagets Ære - efter min Mening - ikke hævdet, ej heller er der vist den Koldblodighed, Uforfærdethed og resolute Optræden, som Bestemmelserne kræver«.

Jeg maa heroverfor hævde, at det kan Komandøren paa daværende Tidspunkt, 1¹/₂ Maaned før Sagen er sluttet, ikke have nogen Mening om, saa meget mere som det er min og hele Besætningens Mening, at det var netop Chefens Koldblodighed og resolute Optræden, som fik den civile Bande til at forandre deres Beslutning om at

føre Skibet til England. Jeg er overbevist om, at hvis Chefen ikke havde forhandlet med Bandens Anfører, havde Skibet nu ligget bombet et Sted i Kattegat.

At denne Bande overhovedet er kommet ombord i Skibet er selvfølgelig en utilgivelig Fejl, men mod Forrædderi og Bagholdsangreb er det umuligt at tage Forholdsregler, og det maa regnes Orlogskaptajn Prip til Ære, at han efter at være blevet overmandet af et Bagholdsangreb formaaede at redde Skib og Besætning til fortsat Brug i Flaaden.

(Jeg har i den senere Tid i Dagbladene læst om adskillige Bagholdsoverfald paa Fabriksvagter, og jeg har ikke læst om en eneste Vagt der har ladet sig skyde ned, og det er dog Folk, som gaar paa en Vagt, hvor de i Forvejen ved, at de kan blive udsat for slige Angreb.)

Jeg har hørt Udtalelser fra forskellige Sider om, at vi burde have sejlet eller skudt Skibsbaaden i Sænk, efter at banden havde forladt Skibet i denne; ogsaa dette havde været i Chefens Tanker, idet jeg her kan henvise til en Samtale i Messen, Natten til den 10/3, medens vi laa til Ankers og ventede paa Tilladelse til at passere det tyske Vagtskib. Søløjtnant (R) Christiansen spurgte under denne Samtale, om vi ikke kunde have sat Agterenden op i dem, da vi vendte, eller have givet dem et Pulver med 20 Milimeteren, hertil svarede Chefen: »Jeg havde selv den Tanke, men jeg havde givet dem mit Ord om frit Lejde, efter at de havde forladt Skibet, og desuden maa De huske paa, Løjtnant Christiansen, at vi var paa svensk Territorium, og det kunde medføre de alvorligste Forviklinger, hvis vi begyndte at ligge og myrde Folk der, desuden kunde det have foraarsaget at vi havde tilkaldt Kystvagten, og saa var vi blevet interneret.

Senere i Samtalen udtalte Chefen, og gav det som en Ordre til Næstkommanderende, som var kommet til:

»Naar vi nu ankommer til Flaadestationen, antager jeg at vi kan fortøje ved Torpedobaadsbroerne, saa gaar jeg, som den eneste i Land og opsøger en Myndighed, og indtil jeg kommer tilbage er det forbudt at have nogensomhelst Samkvem med Land, der maa ingen komme ombord fra Værftet, og ingen af Besætningen gaa i Land, vi maa udsætte Skildvagter, og jeg maa bede Befalingsmændene være behjælpelige med at passe, at Samtaler fra Skib til Skib eller til Folk paa de andre Broer ikke finder Sted.

Jeg har omtalt disse sidste Punkter saa udførligt, fordi det var dette jeg vilde have forklaret hvis jeg atter var blevet kaldt til Afhøring hos Auditøren.

Til Slut skal jeg bemærke, at jeg ikke har faaet oplæst, og ikke godkendt min Forklaring til Auditøren.

sign. N.S.

Maskinmester III Niels Sejrup
Ministrygeren Søridderen
Holmen d. 12 Marts 1943.

Til Chefen for Kystflaaden.

Herved tillader jeg mig overfor Kommandøren at protestere mod den Behandling der er blevet os til Del efter vor Hjemkomst til Flaadestationen.

Da vi Torsdag d. 11 Marts Kl. 0530 ankom til Flaadestationen var det med den stolte Følelse at vor Chef ved sin Ro og rolige bedømmelse af Situationen havde reddet Skib og Besætning for Flaaden. Chefens Forhandlinger med de blinde Passagerer blev forelagt Skibets Befalingsmænd ved et Skibsraad i Minelasten d.

10/3 Kl. 1530. Alle sanktionerede Chefens Dispositioner. Vi var under Skibsraadet bevogtet af 2 af de blinde Passagerer, som pegede paa os med Revolvere.

Efter Indlægning paa Flaadestationen er vi blevet behandlet som Forbrydere. Efter de første 24 Timers Forløb er kun Chefen og Søløjtnant Christiansen blevet afhørt.

Vagtmandskabet laver stadig Spektakkel ved at gaa paa Dækket over vore Beboelser med Træskostøvler, hvilket hindrer os i at faa den nødvendige Søvn. Da vi ankom til Flaadestationen havde vi ikke faaet Søvn siden Onsdag Morgen.

Jeg maa ogsaa anmode om at vore Familier maa blive underrettet, ligesom vi maa have Underretning om vore Familier. Flere af os var vant til at ringe hjem hver Aften, dette er pludselig ophørt fra Tirsdag Aften. Kommandøren maa kunne forstaa vore Familiers Følelser naar disse Opringninger pludselig er ophørt.

Endelig maa jeg protestere mod at der blandt Vagtmandskabet findes en Underkvartermester som tidligere er sendt fra Skibet paa Grund af Drukkenskab.

Det er muligt at min Protest ikke er paa Lovens Grund, men jeg appellerer ogsaa kun til den menneskelige Forstaaelse som Kommandøren bl. a. i Marineforeninger viser sig i Besiddelse af.

sign. N.S.

Maskinmester III Niels Sejrup
 Ministrygeren Søridderen
 Holmen d. 14. Marts 1943.

Til Chefen for Kystflaaden.

Herved tillader jeg mig overfor Komandøren at protestere mod at jeg stadig (3 Gange 24 Timer efter at Arrestationen blev kundgjort) holdes under Arrest. Ganske vist holdt Chefen for Søridderen, Orlogskaptajn Hoppe, en Mønstring Lørdag d. 13 Marts Kl. 1130 hvorunder Chefen forklarede Besætningen at »man maa ikke betragte sig som arresteret, men kun som isoleret af Hensyn til Sagens Opklaring«.

Dette omstøder imidlertid ikke den Kendsgerning at Komandøren d. 11 Marts Kl. 0530 udtalte, »Herved erklærer jeg i Chefen for Søværnskomandoens Navn Skib og Besætning for at være under Arrest, BB Sidefartøj o.s.v.« og den Kendsgerning at det i den Skrivelse fra Kystflaaden som Skibets daværende Chef fik overrakt hedder: »Søridderens samlede Besætning er ifølge Søværnskommandoens Ordre indtil anden Ordre foreligger under Arrest o.s.v.«, desuden den Kendsgerning, at der i de vagthavende Officerers Instruks bruges Udtrykket »under Arrest«.

Jeg, og en Del af Besætningen med mig, føler det som en Vanære efter det vi oplevede d. 10. Marts, at blive sat under Arest, og i Særdeleshed paa den drastiske Maade, hvorpaa det foregik.

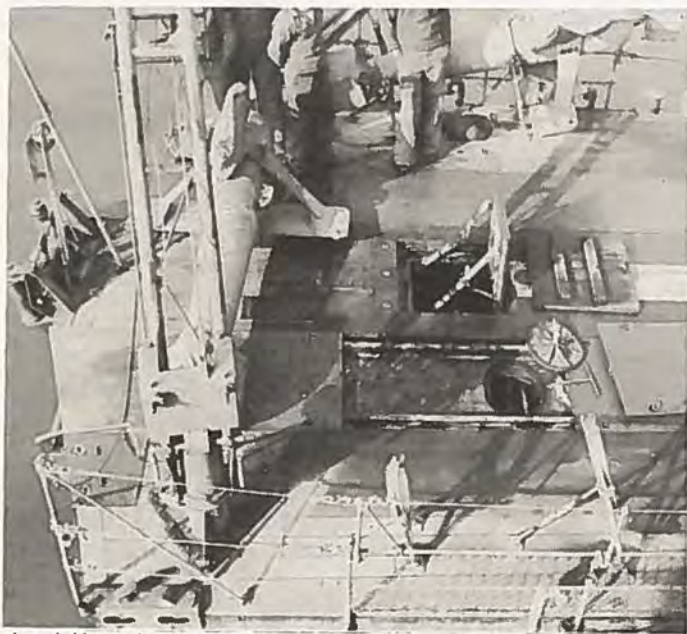
Jeg skal tillade mig at anmode om at Arrestationen snarest ophæves for at Loven kan ske Fyldest (Militær Retsplejelov, Kapitell. § 28), jeg tror mig kompetent til at erklære, at ingen vil føle sig stødt over at fortsætte med

en Isolering af Hensyn til Sagens Opklaring, hvilket Besætningen mere end nogen anden er stærkt interesseret i.

Under isolering maa jeg tillade mig at anmode om at de revolverbevæbnede Vagtposter maa blive trukket bort fra »Søridderen«, og sat til at bevogte Skibet fra »Hvidbjørnen«, idet baade Vagtposterne i Skibet selv, og Udtrykket i Kystflaadens Skrivelse af 1/3 43, Punkt 1, sidse Linie, »eventuelt med Magt«, giver i hvert fald mig Indtrykket af, at jeg regnes for en æresløs Officer.

Dette Indtryk forstærkes yderligere af, at der i Nat blandt Vagtmandskabet har været Folk, som selv for Tiden udstaar Kvarterarrest.

sign. N.S.



Agterdækket med midterste og styrbords luge åbnet.

BILAG 4

Kaptajnløjtnant H.-H. Wesche.
Søværnets Kaserne, den 24' Maj 1943.

Herr Kommandørkaptajn Andresen R. af D.

Ang. »Søridderen« Sagen.

Efter Aftale med Kommandørkaptajn Kaalund og paa Grund af min nære Tilknytning til Sagen, skal jeg herved tillade mig at give Kommandørkaptajnen et Indblik i »Søridderen«-Sagens foreløbige Afslutning og de eventuelle Konsekvenser den kan faa i den nærmeste Fremtid, da jeg formoder, at det maa være af Interesse for Kommandørkaptajnen, som Formand i Hovedorganisationen, at være orienteret saa godt som muligt.

Fredag d. 14' Maj fik jeg ved en Telefonopringning fra Fru Prip at vide, at Orlogskaptajn Prip, som han havde ventet, var blevet afskediget, men at han kun skulde have 1/2 Pension, og at Afskedigelsen var sket i Henhold til Tjenestemandslovens § 61. (Denne Underretning fik jeg, fordi det var Orlkapt. Prip bekendt at jeg havde talt om at søge min Afsked, dersom han blev afskediget.

Ved en Opringning til mig Søndag den 16' bekræftede Orlogskaptajnen ovenstaaende og tilføjede, at Viceadmiralen over for ham havde udtalt, at han tog det *fulde* Ansvar for den trufne Afgørelse, men at han ikke kunde sige, hvad Prip skulde have gjort anderledes, men kun at Resultatet var uønskeligt.

Da jeg ikke kunde finde mig tilfreds med den trufne Afgørelse og syntes, at Sagen berørte mig saa meget, at jeg havde en vis Ret til yderligere oplysninger, meddelte jeg Ok. Prip, at jeg vilde søge Viceadmiralen, og at jeg vilde lade Orlogskaptajnen vide, hvilket Udbytte jeg fik af min Henvendelse.

Ved henvendelse til Adjutanten fik jeg Foretræde for Viceadmiralen Onsdag d. 19' ds. og efter at jeg havde gjort Viceadmiralen bekendt med mine ovennævnte Grunde til at søge ham, fremkom han med en Udtalelse, der i Hovedtrækkene gik ud paa følgende:

For Marinens Fremtids Skyld var det nødvendigt at afskedige Ok. Prip, idet det der var sket i »Søridderen« var af en saadan Karakter, at Disciplin og Moral i Marinen vilde lide alvorligt hvis saadanne Begivenheder blev tolereret.

Viceadmiralen havde selv taget Afgørelsen i sin Haand efter at Sagen havde været behandlet meget grundigt bl.a. af Generalauditøren og i et Ministermøde.

Viceadmiralen fremhævede, hvorledes Tidsaanden i Mellemløbet sikkert havde indvirket paa hele Befolkningens Mentalitet og derved ogsaa paa »Søridderens« Besætnings Reaktion over for Begivenhederne o/B; men hævdede at dette ikke kunde være nogen Undskyldning for en Chef.

Viceadmiralen kunde og *vilde* ikke fremkomme med nogen Udtalelse om, hvorledes der burde have været handlet, da dette efter hans Mening vilde være farisæisk fra en Kontorstol at udtale sig om, hvorledes der burde have været handlet i den givne Situation o/B. (!) Men Resultatet var uønskeligt!

Endvidere udtalte Viceadmiralen, at Sagen ingen Følger vilde faa for de øvrige implicerede, her i Landet værende Befalingsmænds og Meniges Vedkommende, hverken m.H.t. Udkommandoer eller senere Karriere. Til min Tanke som Demonstration at søge min Afsked, udtalte Viceadmiralen, at han bedre havde kunnet forstaa, hvis jeg havde ønsket at gaa som Følge af en Følelse af Medskyld ved at have handlet forkert, men at

han paa mine Vegne var glad for, at jeg mente at have handlet rigtigt, da det vilde betyde en Styrke for mig senere. Det maa bemærkes at Viceadmiralen intet Øjeblik gjorde Forsøg paa at overbevise mig om, at der var handlet forkert bortset fra den ovennævnte Argumentation for Afgørelsen.

Jeg paapegede overfor Admiralen, at det var mit Indtryk, at Sagen var afgjort »Arbitrært«, hvad den efter mit Skøn var for alvorlig til, og at det syntes uretfærdigt at »Anklagede« kun var hørt igennem den af *Anklagemyndigheden* foretagne Afhøring. Udfra Sentensen »*audiatur est et altera pars*« burde der have været et Forsvar. Endelig fremhævede jeg den formelle Fejl ved den foretagne Afhøring, at de afhørte Befalingsmænd ikke havde haft Lejlighed til at godkendte auditørens Gengivelse af deres Udtalelser.

Hertil svarede Viceadmiralen kun, at da der ikke fandtes Krigsretter eller Lovhjemmel for deres Oprettelse, havde han skønnet, at en borgerlig Domstol manglede Forudsætninger for at bedømme de særlige militære Forhold i denne Sag, hvorfor han selv havde truffet Afgørelsen og tilføjede, at Landets nuværende Situation havde været uden Indflydelse paa denne Afgørelse: Om den formelle Fejl var Viceadmiralen underrettet af Ok. Prip og Maskinmester Sejrup.

Efter yderligere Samtale om mine personlige Tjenesteforhold og Tjenesten paa Kasernen, samt om Maskinmestre i Almindelighed og »Søridderens« i Særdeleshed og nogle Bemærkninger om den forestaaende Officersparol, endte Admiralen med paa Forespørgsel at udtale, at Ministeriet havde rykket Udenrigsministeriet for Svar paa Skrivelse angaaende den stjaalne Beklædning, der ev. kunde udleveres, og lovede at lade de skadelidte snarest faa Svar paa Spørgsmaalet om

Erstatning, da nogle af Diskretionshensyn ikke havde opgivet Tyveriet til Forsikringsselskaberne.

Til slut takkede Viceadmiralen mig, fordi jeg var kommet til ham med mine Tanker om Sagen og havde lettet mit Hjerte for ham.

For mig fik dette Møde den Betydning, at jeg besluttede at blive i Marinen, dels fordi jeg der regner med at kunne gavne Ok. Prips Sag mere ved at arbejde for den, end ved den ikke særlig tydelige Demonstration at gaa min Vej, en Demonstration, der maaske i Øjeblikket vil være en vis Tilfredsstillelse for mig selv og ingen andre, dels fordi jeg er blevet klar over, at selve Realiteten, Afskedigelsen, er vanskelig at komme uden om, og endelig er der jo Haabet om, trods alt, en Gang at faa Lov at gøre en Indsats til Gavn for Landet og Marinen...

Næste Dag, Torsdag d. 20' Maj, afholdtes paa Søofficersskolen Parol for samtlige hjemmeværende *Officerer* af Linien og Reserven.

Viceadmiralen redegjorde ganske kort for Aarsagen til Parolen og meddelte derefter at Ok. Prip var blevet afskediget, dog uden at komme ind paa Begrundelsen eller paa hvilke Betingelser, men med Understregning af at det var *Viceadmiralens* Afgørelse uden tysk Indflydelse. Det meddeltes endvidere at Sagen vilde komme til Gennemsyn hos de forskellige Myndigheder.

Derefter holdt Admiralen en Tale, der opfordrede til Arbejde for at leve op til Søværnets smukke og stolte Traditioner og til at bygge Søværnets Disciplin op indefra, fra Messerne, hvor Diskussioner af for Tiden mindre egnede Emner skulde undgaas, samt takkede for det gode Arbejde, der var udført i de forløbne vanskelige Aar.

(Det hidtil anførte har jeg meddelt Ok. Prip Torsdag d. 20' ds. Aften. Ved samme Lejlighed lovede jeg at gøre Hovedorganisationen bekendt med min Viden og mine Synspunkter i Sagen).

Idet jeg haaber, at Kommandørkaptajnen tilgiver, at jeg har optaget Deres Tid saa længe med denne noget detaillerede Redegørelse, hvoraf maaske ikke alt har lige stor Interesse, skal jeg prøve at trække min Mening om Sagen op, samt antyde hvor jeg mener at Organisationen kan tænkes at gøre en Indsats.

Sagens Status er p.t. følgende:

Der er truffet en afgørelse om en Officers (Tjenestemands) Afskedigelse i Henhold til en i almindeligt Omdømme ærekrænkende Paragraf, uden at der af den afskedigende Myndighed, der ikke kan anses for uvildig, er givet fyldestgørende Grunde til Afskedigelsen og uden nogen Indrømmelse af Skyld fra den afskedigede.

Søværnskommandoen, in casu dens Chef, maa i denne Sag betragtes som medansvarlig, bl.a. p.Gr.af at der umiddelbart efter Begivenhederne i »Søridderen« blev udstedt Ordre om Visitation inden Afgang fra Havn, ligesom det til Dels maa være paa Søværnskommandoens Ansvar, naar Skibe beordres til at ligge i Havn om Natten under utilstrækkelige Bevogtningsforhold, som Følge af aaben Kaj og Mørklægning.

Ok. Prip forhandler for Tiden med sagkyndige Jurister om hvorvidt det er opportunt at anlægge Sag mod Marineministeriet nu eller han skal vente til efter Besættelsens ophør. Sandsynligheden taler for, at han blier raadet til at vente, da et Defensorat daarligt kan komme uden om Omtale af Begivenhederne omkring 9'April 1940, der jo ikke for Øjeblikket kan diskuteres. Naar Tiden for Sagsanlæg er inde, vil han søge

Organisationens støtte. At han er dømt uden Retssag, skulde ikke kunne formindske hans Ret til Støtte for at opnaa en retfærdig Afgørelse senere.

Viceadmiralens Konklusion, at der maatte ofres en for at frelse Marinens Ansigt indadtil og udadtil, kan man vel som militær ikke bestride; men Afskedens Formulering, der er præget af Finansministeriet, maa man som Tjenestemand efter min Mening tage Afstand fra, hvorfor jeg anser det for Organisationens Pligt at støtte Orlogskaptajn Prip med alle Midler.

Sagen kunde saa vidt jeg kan se være forelagt en Domstol bestaaende af en Dommer med militære Bisiddere. (Mil. Rpl § 6) og det er saa meget mærkeligere, at den ikke er blevet det som Viceadmiralen før Paaske overfor Ok. Prip udtalte at Afgørelsen *ikke* laa i Marineministeriet.

Spørgsmaalet om Erstatning for den stjaalne Beklædning m.m. (Proviant og ituslaaet Service fra Officersmessen, Cigaretter og privat Pistol) er for Tiden, som anført ovenfor, til Behandling i ministeriet og vil maaske udvikle sig saaledes at ogsaa det bør tages op af Organisationen.

Endelig har Sagen faaet endnu en Udløber, idet den kritik, der straks rejste sig i »Søridderen« og flere andre Steder mod Kystflaadens Fortolkning af Søværnskommandoens Bestemmelser vedrørende Arrestationen af Ministrygeren og denne Arrests Varighed udover det af Retsplejeloven fastsatte Tidsrum, samt den uformelle og ukorrekte Maade, hvorpå den blev ophævet, er ved at resultere i et Sagsanlæg mod Kommandør Ipsen for Myndighedsmisbrug. Hvorvidt dette Sagsanlæg bliver til Alvor kan ikke siges endnu, det er oprindelig Kvartermesterforeningen og Overfyrbøderne der er begyndt, men de to Maskinmestre fra »Søridderen« vil

forsøge at faa deres Forening til at gaa med, og hvis det lykkes, mener jeg, at Søofficererne bør overveje at støtte Sagen, da den af Kystflaaden anvendte Fremgangsmaade var ganske ulovmedholdelig og Kommandørens Optræden usædvanlig uhøflig.

Kommandør Ipsens Parol for Kystflaadens Personel har Ok. Prip faaet at vide af Viceadmiralen, at denne misbilligede.

Ok. Prip vil i nær Fremtid til samtlige Søofficerer og andre Venner og Bekendte udsende en Redegørelse for sin Handlemaade og sine Overvejelser under Begivenhederne, idet han mener, at det, naar han er afskediget efter § 61 er nødvendigt at rense sig, navnlig da Sagen under Cirkulation kun kommer et Faatal, overordnede Myndigheder for Øje.

Jeg haaber ikke at have trættet Kommandørkaptajnen for meget og beder undskylde, at Redegørelsen først saa sent naar frem, men da den skulde være saa fyldig som mulig og tillige korrekt, har jeg maattet lade indtrykkene bundfælde sig lidt før jeg har kunnet skrive.

Hvis Kommandørkaptajnen ønsker det, skal jeg senere meddele om Udviklingen af Sagen mod Kommandør Ipsen og eventuelt i særlig Skrivelse fremstille de Punkter i Kystflaadens Behandling af Sagen, som jeg finder Grund til at beklage mig over.

BILAG 5

Illegalt blad udsendt af »Studenternes Efterretnings-tjeneste«.

Fra en kendt Marineofficer har vi modtaget flg. Kommentar til Afskedigelsen af Orlogskaptajn Prip.

FORTJENSTMEDALJE**ELLER AFSKED PAA GRAAT PAPIR?**

Saa er det sket. Den 13' Maj fik Orlogskaptajn Prip sin Afsked pr. omgaaende med en Slags »Socialhjælp« paa ca. 150 Kr. pr. Md., medens der normalt efter 20 Aars Tjeneste tilkommer ham en Pension paa ca. 350 Kr. pr. Maaned og passende Opsigelsesvarsel.

Prip behandles paa samme Maade som Tjenestemand, der paa Grund af Tjenesteforseelse svækker »den for Stillingen nødvendige Agtelse og Tillid« og derfor maa forlade Statens Tjeneste.

Og hvori bestod da Prips alvorlige Forseelse? Som Chef for Ministrygeren »Søridderen« blev han den 10' Marts overrumplet af 8-10 af vore Sabotagevenner, der med Livet som Indsats for enhver Pris maatte ud af Landet. De havde gemt sig i Skibets Last og overraskede Skibets besætning i aaben Sø med ladte Revolvere. Det drejede sig trods alt om danske Mænd, der var i en Tvangs-situation.

Prip saa ingen Udvej til her at gøre Modstand i det uventede Tilfælde. Dels var han og hans Folk ubevæbnede - i Færd med at stryge Miner - dels drejede det sig som sagt om danske Mænd. Disse forlangte at blive sat i Land i Sverige paa Æresord - og det gik Chefen med til - med Pistolen for Brystet! Situationen har været ubehagelig for begge Parter!

Efter at Flygtningene var gaaet fra Borde, gik »Søridderen« næste Morgen til København. Skibet blev lagt under Arrest og Sagen gik til Forhør. Kystflaadens Chef, Kommandør Ipsen, den Mand, der den 9' April om Morgenen ikke fik løst et Skud, da Tyskerne sejlede forbi de københavnske Søforter, samt Generalauditør Pürschel indstillede Prip til Afsked. Marineministeriet anbefalede ham derefter til fuld Pension, men Scavenius og hans Mænd ønskede Prip eksemplarisk afstraffet! Han havde jo ikke vist militær Forstaaelse!!

Medens Regeringen har Hovedansvaret for, at ingen af vore Skibschefer maatte skyde paa Tyskerne den 9' April 1940, afskediger den nu Prip, fordi han ikke gjorde Modstand mod danske Patrioter i Fare den 10' Marts 1943!

Hvordan skulle Prip for Resten have kunnet gøre Modstand? Enten maatte han udsætte sin Besætning for Livsfare ved uden Vaaben at lade den kæmpe med bevæbnede Mænd, eller han maatte bryde sit Ord og nedskyde Patrioterne, efter at de var gaaet i Fartøj for at ro i Land. Saa var han vel blevet udmærket med Fortjenstmedaljen, ligesom hin berømmelige Maskinmester, der fjernede en Bombe under Sabotagehandlingen i Valby, men som fik Nervesammenbrud, da han mærkede, at Landsmænd herefter gik af Vejen for ham. Nu har Prip ingen »Anerkendelse« fra det nuværende Regime at luften sig med. Han har tværtimod en Afskedigelse! Men han skal vide, at han har store Dele af det danske Folk bag sig. Tænk om Prip var kommet hjem med saa og saa mange døde patrioter og saa og saa mange levende Patrioter at udlevere til tyske Fængsler og Dødsstraffe. Da havde han i Sandhed været en mærket Mand - maaske med Fortjenstkors, men foragtet af sine Landsmænd her og i Udlandet.

Vi synes, at der er værnet med liden Kraft og Ære om en Mand som Prip. Men vi ved ogsaa, at der kommer en Dag efter denne, hvor det vil blive holdt Prip til Gode, at han handlede som han gjorde - koldblodigt og dansk. Saa vil han maaske blive sat tilbage i sine gamle Rettigheder og igen faa Lov at være sammen med de mange kammerater i Marinen, der i Dag harmes over, at en af den danske Marines mest lovende yngre Officerer skal afskediges paa gråt Papir for en Sags Skyld, som er saa kompliceret, at der givetvis burde være en bred Margen med Hensyn til Dispositionerne fra hans Side og med Hensyn til Forstaaelse fra Myndighedernes Side. Thi her drejer det sig ikke alene om et militært Anliggende for hvilket der ikke forelaa noget Direktiv - uforudset som det var, men fuldt saa vel om et nationalt og internationalt Anliggende.

Indtil da haaber vi, at der er danske Mænd, der som en Æressag vil hjælpe Prip til Arbejde, saa han baade mærker, hvor det danske Folks Sympati er, og mærker, at denne Sympati faar synlige Udtryk.

BILAG 6a

MARINEMINISTERIET

Brev A.No. 527

Journal No.A.147/1943

København, den 13. Maj 1943.

Til Hr. Orlogskaptajn T. S. Prip.

Paa Ministeriets Forestilling har Hans Majestæt Kongen under 12. d.M. meddelt Hr. Orlogskaptajnen Afsked i Henhold til Tjenestemandslovens § 61 fra Udgangen af Maj d.Å. at regne.

Dette meddeles herved
sign. S. Brorsen



De ødelagte radioapparater. Senderen til venstre, modtageren til højre, begge med spor af projektil anslag.

BILAG 6b

MARINEMINISTERIET Brev A.No. 588
Journal No. A.147/1943

København, den 28. Maj 1943.

Til Hr. Orlogskaptajn T. S. Prip.

I Tilslutning til Skrivelse herfra Jr. Nr. 147/1943 af 13. ds. vedrørende Hr. Orlogskaptajnens Afsked i Henhold til Tjenestemandslovens § 61 skal man efter Deres derom fremsatte Anmodning oplyse, at Grunden til Deres Afsked er, at De som Chef for Minestrygeren »Søridderen« i den den 10. Marts d.Å. opstaaende Situation ikke har formaaet at opfylde de Krav, som Søværnet maa kunne forvente fyldestgjorte af en Skibschef, idet De, efter at Minestrygeren var blevet overrumplet af 7 bevæbnede Personer - der var i Ledtog med nogle af Besætningen - ikke mægtede igen at tiltvinge Dem Kommandoen, inden de paagældende - efter 9 Timers Sejlads med Minestrygeren - bemægtigede sig Skibets Jolle og med den flygtede til svensk Kyst.

sign. F.M.
Vedel

BILAG 6c

Orlogskaptajn T. S. Prip.
Vagtelvej 34, den 28' Juni 1943.

Til Marineministeriet.

Idet jeg anerkender Modtagelsen af Ministeriets Skrivelser Journal Nr. A 147/1943, Nr. A 527 og Nr. A 588 af henholdsvis 14' og 28' f.M., skal jeg meddele, at jeg forbeholder mig - naar Tidspunktet synes egnet - at lade Ministeriets Afgørelse vedrørende min Afsked underkaste en juridisk Prøvelse.

sign.
T.S. PRIP

BARENTSHAVET

af premierløjtnant Karsten Riis Andersen.

Artiklen er oprindeligt behandlet som eksamensopgave i faggruppe Krigskunst på Søværnets Officersskole:

Redegør for de seneste års maritime udvikling i Barentshavet og vurder i fortsættelse heraf Barentshavets maritime strategiske betydning.

INDLEDNING. I de seneste 20 år har der været en enorm sovjetisk militær opbygning i området omkring Barentshavet.

Formålet med denne artikel er at se på de interesser af handelspolitisk, økonomisk, militær og anden art, der gør sig gældende i Barentshavet, og i fortsættelse heraf se på hvilke sikkerhedspolitiske konsekvenser det kan få for de implicerede parter. Herved tænker jeg specielt på Norge, USSR, USA og det øvrige NATO. Redegørelsen inddeles således, at der først gives et historisk forløb frem til II Verdenskrig.

Dette efterfølges af en mere miljøfysisk beskrivelse. Dernæst redegøres for forhandlingerne om fastlæggelse af 200 sømils økonomisk zone mellem Norge og Sovjetunionen. Efter dette kommer et afsnit om de transportmuligheder, der er i forbindelse med Barentshavet. De resterende kapitler omhandler Nordflådens udvikling siden II Verdenskrig, og den strategiske betydning Barentshavet har fået.

HISTORISK TILBAGEBLIK OVER BARENTSHAVET.

Da spanierne og portugiserne havde opdaget søvejene til Indien sønden om Afrika og Amerika, vogtede de omhyggeligt over deres eneret. Især hollænderne og englænderne var interesseret i at udvide deres handel til de østlige lande, og inden det lykkedes dem at finde søvejene sønden om, gjorde de en stor indsats for at finde en nordlig søvej, der kunne gøre det muligt at komme lettere og hurtigere til østen. En af de første ekspeditioner der forsøgte at finde Nordøstpassagen udsendtes i 1553 af nogle engelske købmænd. Disse nåede dog ikke længere end til Hvidehavet. I 1565 oprettede hollænderne en handelsplads på Kola, og i de følgende år drev de livlig handel og fiskeri herfra. 1594-97 opdagede hollænderen Willem Barents Bjørneøen, Spitsbergen og Novaja Zemlja, og det mellem disse øer liggende hav er så siden blevet kaldet Barentshavet.

Den tiltagende aktivitet i dette område gav således anledning til Kong Christian d. IV's rejse rundt om Nordkap til Barentshavet i 1599 for at vise flaget og hævde det dansk-norske monarkis rettigheder i disse egne.

Englændernes og hollændernes forgæves forsøg på at forcere øst på kølnede efterhånden interessen for Nordøstpassagen. I de efterfølgende 300 år var der adskillige russiske ekspeditioner i Barentshavet. Først i 1878-79 lykkedes det en svensk ekspedition, ledet af A. E. Nordenskiöld, at gennemsejle Nordøstpassagen fra Barentshavet til Beringstrædet. I 1932 lykkedes det for første gang en sovjetisk isbryder at gennemsejle passagen uden overvintring.

I 1941 var russerne hårdt trængte på østfronten, og de allierede så sig derfor nødsaget til at sende konvojer med forsyninger ad Nordatlanten og Barentshavet til Murmansk. De allierede kunne her sejle i farvande, der ikke var under aksemagternes kontrol. Disse farvande var desuden så isfri, at de kunne besejles hele året. Briterne sendte de første konvojer af sted i 1941. I APR 42 indsatte tyskerne stærkere styrker mod konvojerne, således at disse led store tab gennem det meste af krigen. Under konvojeringerne var der flere gange træfninger mellem allierede og tyske slagskibe i Barentshavet. Sovjetunionen indså under II verdenskrig betydningen af en åben søvej til Murmansk.

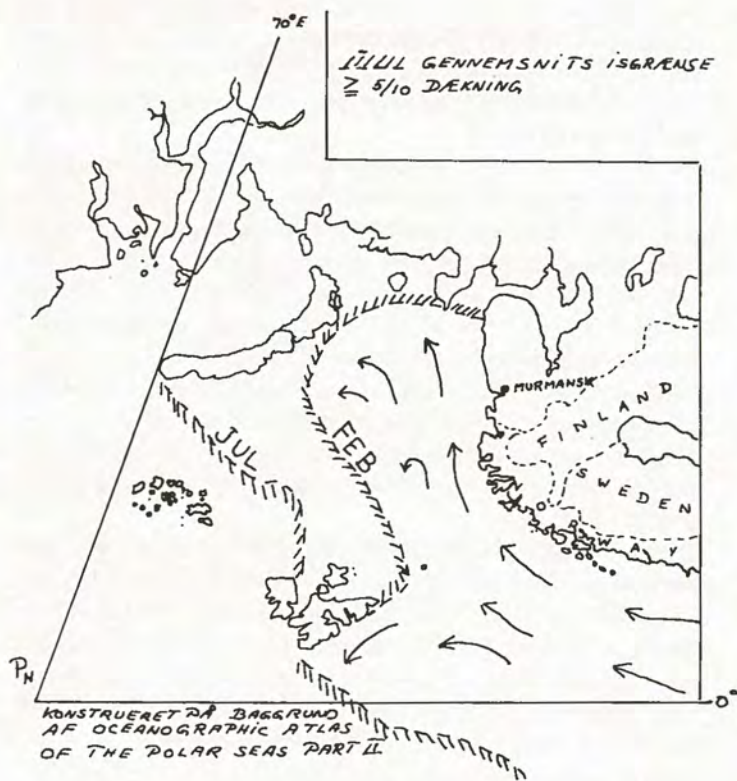
BESKRIVELSE AF BARENTSHAVET OG DETS MILJØ.

I den nordlige del af dette hav ligger de to store øgrupper Svalbard og Kejser Franz Josephs Land. Grænsen mod vest dannes af en linie mellem Svalbards sydpynt - Bjørneøen - Nordkap og mod øst af den ca. 500 SM lange dobbelte ø Novaja Zemlja og Kolgujev. Barentshavet har en gennemsnitlig dybde af ca. 200 m. Fra Barentshavet udgår Nordøstpassagen, eller som den også kaldes: »Den nordlige Søvej«. Den krydser alle randhavene nord for Sibirien indtil Beringsstrædet, hvorfra man kan sejle ned i Stillehavet. Mod nord støder Polhavet op til. Dette er dog dækket af is hele året. Mod vest ligger Norske Havet. Som bekendt præges strømforholdene i Barentshavet af Golfstrømmen. Denne går som en varm overfladestrøm NNE langs Norges kyst. En gren runder Nordkap og fortsætter ESE ind i Barentshavet langs Murmanskysten. Den afbøjer N på langs Novaja Zemlja, og den varmere og salttere Golfstrøm dykker formentlig ned under det koldere og ferskere overfladevand, så man

midt i Barentshavet får et område med variabel strømretning og fart samt blanding af vand med forskellig saltholdighed og temperatur.

Gennemsnitsisgrænsen (fig. 1) for vinterhalvåret er angivet ved isgrænsen for FEB, og den for JUL gælder ca. for sommerhalvåret. Grænsen viser, hvor havoverfladen er halvt dækket, og at der også S for disse grænser flyder en del is rundt. Isgrænsernes sammenhæng med Golfstrømmen ses tydeligt af fig. 1. Det ses også, at Murmansk holdes isfri hele året af den varme strøm. I JUL-AUG kommer temperaturen lige over frysepunktet, men i JAN og FEB er den nede på -20° C. Om vinteren blæser det temmeligt meget, og vinden kommer fra vekslende retninger. Der sker pludselig omslag fra vindstille til stærk storm, og der er ofte snefygning. Om sommeren blæser det sjældent kraftigt, men der er ofte nedbør i form af regn. Da de kolde og varme havstrømme blandes midt i Barentshavet, opstår der her tætte tågebanker. Disse møder man også i nærheden af is.

Udover de traditionelle navigationsmetoder som radar og optisk navigering, så er der også mulighed for radionavigering. Af disse kan nævnes LORAN C, med hvilken man kun kan modtage rumbølger i Barentshavet. Det giver en nøjagtighed på ca. 2 SM. En anden mulighed er DECCA, som næsten dækker de isfri områder. For dette system ligger nøjagtigheden fra 0,1-1 SM. Særligt fra OKT til FEB er unøjagtighederne store. Det er også muligt at benytte OMEGA og i begrænset omfang radiopejling. For alle radionavigationshjælpe midler gælder, at de i Barentshavet til tider er temmelig upålidelige og behæftet med store fejl. Dette skyldes de magnetiske storme, som har forbindelse med solpletaktiviteten og de ionosfæriske forstyrrelser, som når deres maksimum i nordlyszonen, der lige netop passerer



Figur 1.

gennem Barentshavet. Af andre navigationshjælpemidler kan nævnes satellit navigation (SAT NAV), og inertnavigation. SAT NAV kan bruges på og under havoverfladen samt i luften. Det er også muligt at modtage LORAN C i de øverste vandlag. De astronomiske observationer byder på kinningsproblemer i forbindelse med refraktionsanomalier samt lange mørke og lyse perioder.

Af fig. 1 ser man tydeligt, hvorledes Golfstrømmen holder søvejen til Murmansk isfri, så den kan besejles hele året. Samtidig blander den det salte og ferske vand med forskellige temperaturer midt i Barentshavet, så der her opstår meget dårlige sonarforhold, idet lydets udbredelse i vand bliver vanskeligere at klarlægge. Denne besværliggør detektion af ubåde.

Mulighederne for tåge, is, nedbør, frost, variable vindretninger og hastigheder gør, at Barentshavet er et særdeles ugæstfrit farvand at besejle, og at der kræves særlige materielle og menneskelige kvalifikationer for at modstå klimaet.

Radiobølgernes udbredelse, lys og klimaforhold kan gøre pladsbestemmelse upræcis. Dette har størst betydning for de skibe, der kræver nøjagtig pladsbestemmelse. I den forbindelse tænkes på de nucleare strategiske ubåde, som vil blive behandlet senere i opgaven. Det influerer også på kommunikationsforholdene, så ledelse og kontrol med skibe vanskeligøres.

RESSOURCER I BARENTSHAVET.

Siden II Verdenskrig har USSR's fiskerflåde udviklet sig fra at være ubetydelig til at være verdens største og mest moderne. Hovedårsagen til denne fremgang har været nødvendigheden af at erstatte manglende kød med fiskeproteiner. Disse udgør i dag ca. 20% af de årligt sovjetisk konsumerede dyreproteiner.

Det største center for fiskeri i Sovjetunionen er Murmanskområdet. Ca. 20% af USSR's samlede fiskefangst landes her. Derfor findes der gode havne og værfts-faciliteter samt fabrikker til bearbejdning af fiskene. Hovedsageligt kommer fangsterne fra Nordatlanten og Barentshavet, som er blandt de rigeste fiskepladser i verden. Af den samlede fangst i Nordatlanten lander USSR 2968,5 mill. tons og Norge 2857,5 mill. tons. I Barentshavet står Norge for 50% og USSR for 42% af fangsterne. Det er hovedsageligt England og Frankrig der deler det resterende.

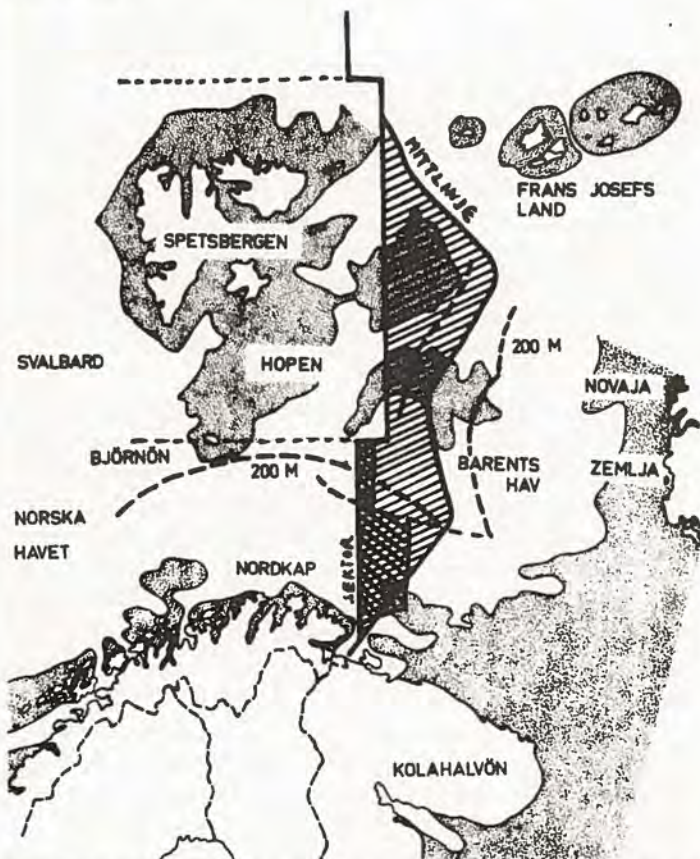
Da USSR har etableret en fiskerflåde, der opererer i andre landes traditionelle farvande, lander også disse flåder fisk i Murmansk. Mig bekendt foreligger der ingen opgørelse over hvor meget. I løbet af 60'erne opbyggede Sovjetunionen et globalt netværk af forsyningsbaser for fiskerflåden. Disse var bl.a. placeret på Cuba, i Ægypten, i Indien og nogle vestafrikanske stater. Formålet var at skaffe fisk til sig selv og pågældende lande, mod at man fik baser. En del af disse lande, heriblandt Ægypten og nogle af de vestafrikanske stater, har nu brudt deres aftale med Sovjetunionen. Derved er den sovjetiske fiskerflåde blevet udelukket fra disse farvande og må søge andre. I områder med traditionelt gode fiskepladser som Nordatlanten er der blevet indført 200 SM økonomisk zone. Dette gælder f.eks. for Norge, Island og Grønland. Så hvis Sovjet ikke har særlige fiskeaftaler, er de også udelukket fra dele af disse farvande. Denne udvikling gør, at Sovjetunionens fiskerflåde må søge egne farvande, for at opretholde mængden af fiskeproteiner, og så er det nærliggende af antage, at et af disse kan være Barentshavet, hvor der så vil være øget koncentration af fiskefartøjer. Her er situationen temmelig kompliceret, idet Norge og Sovjetunionen er uenige om

fastlæggelsen af økonomisk zone, og hele problematikken omkring Spitsbergen. Det omstridte område udgør en væsentlig del af Barentshavet, hvorfor begge parter er utilbøjelige til at gøre indrømmelser overfor hinanden.

I 1968 blev det offentliggjort, at der var fundet olie i Prudhoe Bay, Alaska. Dette er et område, som er dækket af is det meste af året, og som har meget lave vintertemperaturer. Produktionen startede i sommeren 1977. Fundet vakte stor interesse for oliemuligheder i arktiske farvande. Oliekrisen i 1973-74 understregede yderligere behovet for nye olieområder, som ikke var kontrolleret af de mellemøstlige stater, der brugte olien så kraftigt som politisk våben. Sammenholdt med, at de vestligt kontrollerede olieklender var af begrænset omfang, rettedes interessen mod Arktis, som et potentielt olieområde. Her vil der dog de næste årtier være store problemer af geografisk, klimatisk, teknisk og politisk art at løse.

Sovjetunionen anses for at være i besiddelse af de største olie- og gasreserver. Disse findes særligt i det nordlige Sibirien. Også på Yamalhalvøen, som strækker sig ud i Karahavet, har forekomsterne været så tillokkende, at de sovjetiske myndigheder, på trods af vejforholdene, er gået i gang med udvikling af gas. De hermed forbundne udgifter er så store, at de ikke kan tolereres af vestens olie- og gasindustri. Gasudvindingen fra Yamal medførte, at man i 1977 forlængede sejladssæsonen dertil 2-3 måneder ad Den Nordlige Søvej. I Komirepublikken, som grænser op til Barentshavet og Hvidehavet, er der endnu store energibaser under udvikling. Disse skal bl.a. forsyne Moskva og Leningrad med olie og gas. Muligvis skal også det europæiske net tilknyttes. Af andre råstoffer

findes der kul og forskellige malme og mineraler i republikken.



Förhandlingarna mellan Norge och Sovjetunionen om gränser i Barents hav är segdragna. Det omstridda området bildar ju en "grå zon" (streckad). De skuggade områdena på bilden är relativt grunda — här finns goda förutsättningar för oljeutvinning och ett rikt fiske. Huvuddelen av den grå zonen ligger norr om Norges 200 M-gräns. Det lilla "rutiga" området i söder är allt Norge skulle få om man följer det senaste avtalsutkastet.

Figur 2.

Meget tyder på, at olie- og gasfelterne fra Komi strækker sig ind i Barentshavet, dette er af særlig interesse for Norge. Ligeledes har nordmændene mellem 62 N og Lofoten samt udenfor Troms og videre mod Barentshavet konstateret sedimentlag på flere tusinde meters tykkelse. I sig selv betyder det ikke tilstedeværelsen af olie, men da fundfrekvenserne er store og fundene betydelige, er der en vis sandsynlighed. Dertil kommer, at den geografiske formation, som strækker sig rundt om polarbassinet, er temmelig ensartet, og da der er fundet olie i både Alaska, Canada og i det nordligste Sibirien, skulle mulighederne også være til stede i Barentshavet. På fig. 2 kan man se de formodede gode grunde for olieudvinding. Disse er skygget med prikker.

Foreløbig råder sovjetunionen dog ikke over den nødvendige »know-how« til offshore olievirksomhed. Der har været kontakt med vesttyskerne, franskmændene og briterne, men noget endeligt foreligger ikke, så det anses ikke for muligt, at man kan begynde før 1980. Sovjet er selvsagt meget interesseret i olieudvinding fra Barentshavet og Karahavet, da disse oliefelter ligger nærmere Europa end f.eks. dem i Alaska. Ad Den Nordlige Søvej er forbindelsen til Japan også kortere end den fra Mellemøsten til Japan. Dette medfører selvsagt økonomiske fordele. På minussiden gør imidlertid produktionsomkostningerne sig gældende, forsyninger til udvinding i Arktis skal bringes frem ad søvejen, som besværliggøres af storme og is. Disse omkostninger er i forhold til andre produktionssteder af betydelig størrelsesorden, hvilket vil fremgå af nedenstående tabel.

Mellemøsten	100 £ pr. tønde pr. dag
Nordsøen	2500 £ pr. tønde pr. dag
Alaska	over 3000 £ pr. tønde pr. dag

Nogle sikre opgivelser over felternes størrelse i Barentshavet eksisterer ikke, men der er enighed om, at de må være store. Nordmændene har foretaget 9 borerer på Svalbard, men der var ingen drivværdige fund. De eneste råstoffer, der udnyttes på Svalbard, er kul som både Sovjet og Norge udvinder.

For Norge er der mange problemer forbundet med olieudvinding i Barentshavet og i det hele taget i det norske sokkelområde. Udover produktionsvanskelighederne kan Norge også udsættes for tryk fra sine allierede om at åbne for olievirksomhed på kontinentalsokkelen. Sovjetiske interesser skal der også tages hensyn til, idet grænselinien mellem den norske og sovjetiske sokkel i Barentshavet stadig ikke er trukket. Fra international side er der heller ikke tilslutning til Norges krav om uindskrænket suverænitet over kontinentalsokkelen omkring Spitsbergen. Det er særligt England og Frankrig, der her forbeholder sig rettigheder. Da det omstridte område i forbindelse med 200 Sm økonomisk zone er temmeligt stort, spiller det en vis rolle.

Mere miljøtekniske problemer spiller også ind for Norge, da man gerne vil være i stand til at forhindre og forebygge ukontrollerede udladninger af olie, som den der skete i Ekofiskfeltet i APR 77.

Norge råder formentlig over den nødvendige tekniske kapacitet og »knowhow« til olieudvinding i Barentshavet, men så længe der endnu ikke er nogen afklaring om den økonomiske zone, og det endnu ikke er økonomisk rentabelt, så har Norge ikke travlt.

Af det foregående fremgik det, at der var store muligheder for reduktion i de fiskefangster, Sovjetunionen lander i Murmansk. Afhængigheden af fiskeproteiner kan derfor i de kommende år influere på sikkerhedspolitikken i Barentshavet. Man kan næppe forestille

sig, at Sovjetunionen vil fravige sine fiskerigrænsekrav uden sværdslag, da enhver begrænsning i deres fiskeområde vil medføre reduceret fangst samt evt. oplægning af en del af deres fiskeflåde. Begge dele vil få store økonomiske konsekvenser for USSR i dette område.

For Norge er fiskefangsten lige så vigtig som for Sovjet. Derfor vil Norge være utilbøjelig til at give efter for pres og godkende det sovjetiske forslag om deling af Barentshavet. For Norge kompliceres situationen yderligere af, at England og Frankrig fisker i Barentshavet. En udelukkelse af disse NATO-partnere, fra fiskeområder de traditionelt har fisket i, kan derfor skabe yderligere konflikt. En torskekrig magen til Islands og Englands er derfor indenfor mulighedernes grænse. Norge ville givet få sympati fra små stater i samme situation, men en sådan konflikt kunne give anledning til misstemning indenfor NATO-alliancen eller eventuel begrænse deltagelsen i medlemskabet. Da fiskeri er det vigtigste erhverv i landområderne omkring Barentshavet, vil fastlæggelsen af de økonomiske zoner også blive et spørgsmål om disse menneskers eksistensgrundlag.

Mulighederne for store gas- og olieforekomster i Barentshavet har øget dette havs betydning væsentligt. Hvis der derfor påbegyndtes udvinding af olie, ville dette kunne forårsage en vis effekt på de politikker og de beslutninger, der træffes om sikkerhed i dette område. Denne effekt vil bl.a. afhænge af beliggenheden og mængden af ressourcer. Da man er overbevist om, at der findes olie, men endnu ikke har lokaliseret hvor, ja så står Norge og Sovjetunionen naturligtvis stejlt overfor hinanden i spørgsmålet om den økonomiske zone. Sovjetunionen, som i forvejen er rig på oliekilder, vil naturligvis gerne

have reserver og være i stand til at udbygge eksporten for indtjening af bl.a. vestlig valuta.

Da England og Frankrig gør krav på oliekoncessioner i Spitsbergenområdet, komplicerer det yderligere Norges stilling og kan som før omtalt muligvis foranledige konflikt i NATO. Dette kan også ske, hvis en ny energikrise bryder ud og Norge fastholder et moderat udvindingstempo. Da en afgørelse om den økonomiske zone ikke foreligger, og de tekniske og økonomiske problemer endnu er store, har Norge ikke hastværk med at få stridsspørgsmålene klaret. Derfor må man nok regne med, at området holdes hen som reserve, indtil andre områder ikke længere kan dække oliebehovet. De internationale politiske problemer vil næppe øve afgørende indflydelse på tempoet i olievirksomheden nord for Norge, dette afgøres nærmere af behov for olieforstyringer, olieindtægter og af den internationale konjunkturudvikling fremover. Hvis man går ind i en periode af svag vækst eller depression, vil udviklingen af olie og naturgas tage meget lang tid.

Når ressourcerne i nord udnyttes, vil det medføre, at Barentshavet og Norskehavet får stor betydning som transportvej til og fra råstofkilderne, og Den Nordlige Søvej kan i den forbindelse få større betydning som transportåre til eksempelvis Japan. For de ressourcemæssige problemer i Barentshavet kan kort konkluderes, at achilleshælen for Sovjet er fødeproteinerne, og for Vesteuropa er den olie.

FASTLÆGGELSE AF 200 SM ØKONOMISK ZONE MELLEM NORGE OG USSR.

Et af de alvorligste havretslige problemer i Nordeuropa er mellem Sovjetunionen og Norge over delingen af deres kontinentalsokkel i Barentshavet. Problemet er ikke blot

delingen af havet nord for Finmarken, idet det her kun er det bilaterale forhold mellem Sovjet og Norge, men også om forhandlingerne i forbindelse med Svalbardsoklen. Disse er på det multinationale plan og drejer sig om norsk suverænitet og om Sovjets sikkerhedspolitik i Barentshavet.

I århundreder havde Spitsbergen - øgruppen været ingenmandsland, der blev benyttet som fangststationer for forskellige lande. Efter århundredeskiftet begyndte en del nationer at bryde kul på øerne, og på dette tidspunkt forsøgte nordmændene at få suveræniteten over øgruppen. Disse forhandlinger blev midlertidigt afbrudt under I verdenskrig, men blev genoptaget ved Versailles-konferencerne, som i 1920 gav den fulde uindskrænkede højhedsret (suverænitet) over Spitsbergen til Norge. Grunden, til at nordmændene fik øgruppen, var at man ville hindre nogen af stormagterne i at sætte sig på den. Svalbardtraktaten af 9 FEB 1920 har nu ca. 40 underskrivende lande. Kort resumeret omhandler traktaten følgende. Kontrahenterne har på lige fod med nordmændene ret til at fiske og jage indenfor øgruppens territoriale farvande. De skal have uindskrænket adgang til al maritim bjergværks- og handelsvirksomhed på lige fod, forudsat de retter sig efter de stedlige love og bestemmelser. Dette gælder også indenfor de territoriale farvande. Ifølge artikel 9 forpligter Norge sig til ikke at oprette eller tillade nogen flådebase eller befæstning på Spitsbergen. Spitsbergen må aldrig benyttes i krigsøjemed.

Først i 1925 antages Spitsbergen som en del af kongeriget Norge, og aftalen accepteres af Sovjet i 1935. Under II Verdenskrig var øgruppen en kort periode besat af tyskerne, men blev tilbageerobret af De frie Norske Styrker. Allerede i begyndelsen af 40erne foreslog

Sovjetunionen Norges eksilregering, at man etablerede fælleseje og forsvar af øgruppen. Nordmændene slog det hen. Efter II Verdenskrig blev det atter bragt på bane, men da det var i begyndelsen af Den Kolde Krig, afslog nordmændene forslaget. Siden har Sovjet ikke fremsat forslag om en fællesordning, men de forsøger nu at køre et af Norge uafhængigt løb, og modsætter sig ethvert norsk forsøg på kontrol over den stedlige sovjetiske befolkning.

Den eneste industri på øgruppen er som tidligere nævnt kulbrydning. De permanente bosættelser på øerne er ca. 1000 nordmænd og ca. 2500 russere. I 1975 oprettede nordmændene en lufthavn på Spitsbergen. Sovjet gennemførte, at der skulle være 5-6 russere, for at betjene de sovjetiske fly. Året efter havde russerne i Barentsburg etableret en heliport, hvor der er stationeret moderne helikoptere med stor aktionsradius.

Nogen offentligt bekendtgjort politik for sovjets interesser foreligger ikke, men det kan nok antages, at det er de strategiske interesser i Barentshavet, der vil ligge bag en sådan politik. Kort nævnt er disse:

1. Nordflåden er stationeret i Murmansk og er Sovjetunionens største.
2. Ca. 70% af den strategiske nukleare ubådsflåde opererer fra Murmansk. Nogle af disse har behov for fri færdsel gennem Svalbardpassagen, mens det for andre er vigtigt med en tilbagetrukket deployering i Barentshavet.
3. Muligheden for udnyttelsen af fiske- og olieresourcer i størst muligt omfang.

For opfyldelsen af disse interesser kunne Sovjet antageligt forestille sig, at Norge indgik aftaler tilsvarende Østersøaftalen, der bl.a. omhandler: »Undersøgelse, udnyttelse og anden brug af kontinentalsoklen må ikke være til gene

for skibsfarten, fiskeri og opretholdelsen af levende ressourcer i havet. Dele af kontinentalsoklen må ikke udlånes til udnyttelse og anden brug til ikke implicerede. Deltagere i deklarationen skal indbyrdes forhandle om spørgsmål af almen interesse for benyttelsen».

Norges ønske er at opretholde den fulde kontrol med enhver form for fiskeri og olieaktivitet indenfor den økonomiske zone. I forvejen har nordmændene vanskeligheder med at kontrollere de sovjetiske aktiviteter, selvom der fra officiel norsk side hele tiden fastslås, at Norge har suveræniteten over Spitsbergen. Ved 50 års jubilæet i 1975 udtalte daværende statsminister Trygve Bratteli: *»Det er op til Norge og kun Norge at foreskrive særlige regler for den økonomiske aktivitet og administration på øgruppen«.*

Udover Norge og Sovjetunionen har et antal andre lande såsom USA, England, Frankrig, Italien og Holland forbeholdt sig rettigheder m.h.t. kontinentalsoklen omkring Spitsbergen. Deres forbehold angik olie- og fiskeri. Fhv. udenrigsminister Kissinger sagde dog under et besøg i Oslo i 1976, at USA's overvejelser domineredes af de strategiske faktorer, og at de støttede Norges suverænitet over Spitsbergen.

De norsk-sovjetiske forhandlinger om delelinien har foregået med mellemrum siden 1970, uden at man er kommet til enighed. Diskussionen er blevet særlig aktuel efter, at Norge d. 1. 1. 1977 oprettede 200 SM økonomisk zone i Barentshavet, og Sovjet fulgte trop d. 25-5-1977. Det omtvistede område udgør ca. 60.700 km². Det begrænses i vest af den såkaldte sektorlinie, som Sovjetunionen hævder skal være delelinien, og i øst af midterlinien som er nordmændenes deleliniekraft (fig. 2). Som udgangspunkt for forhandlingerne benytter begge nationer Geneve Konventionen fra 1958. Denne angiver

egentlig nordmændenes løsning, men russerne gør opmærksom på specielle forhold såsom den større russiske befolkning i området, hvorved grænsen bør placeres længere mod vest.

Begge parter demonstrerer med mellemrum deres ret til området. Nordmændene sender havundersøgelsesskibe derind, og russerne afholder missilaffyringer. Foreløbig har begge parter i JAN 78 indgået en praktisk ordning for udøvelse af fiskerijurisdiktion i området. Sovjetunionens interesse i Spitsbergen er umiddelbart indlysende p.g.a. øgruppens centrale placering ved udgangsvejen fra Murmansk. Begivenhederne under II Verdenskrig viste, hvor udsat passagen gennem Barentshavet kan være. Nu er Sovjet mere end nogensinde afhængig af, at dets overfladeskibe og ubåde uhindret kan bevæge sig fra Barentshavet uden at blive opdaget. Derfor kan USSR kun være interesseret i så lidt økonomisk og maritim aktivitet på og omkring Spitsbergen, for at vanskeliggøre overvågelse af deres militære bevægelser. Til opnåelse af dette ville en overenskomst som Østersøaftalen derfor være en fordel for Sovjet. Det ville egentlig medføre sovjetisk-norsk fællesstyre over øgruppen. Indenfor denne ramme skulle den norske regering så konsultere Sovjet om bl.a. oliekoncessioner og fiskeri. USSR ville så være i stand til at udelukke uønskede nationer fra Barentshavet.

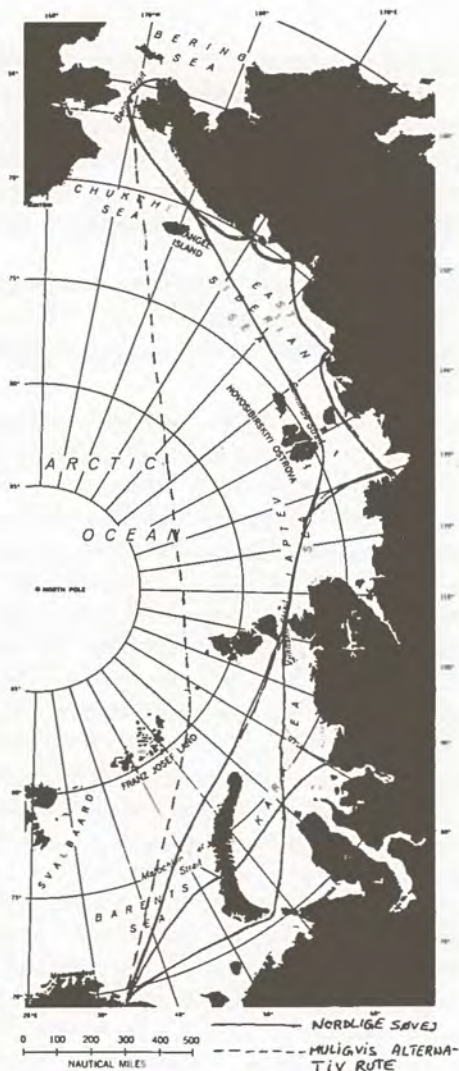
Hvis Norge skulle blive tvunget til at indgå et sådant kompromis, ville det kunne komplicere Norges situation, og i realiteten kunne begrænse dets rolle indenfor sikkerhedssamarbejdet i NATO. Ligeså ville en norsk godkendelse af Sovjetunionens deleliniekraav let skabe præcedens i norsk-sovjetiske forbindelser, hvilket kunne influere på det fremtidige grundlag for sikkerheden.

Af ovenstående fremgår, at en ændring af Svalbards status ville få direkte betydning for styrkeforholdet lokalt og dermed også i balancen mellem på den ene side Sovjet og på den anden side NATO. Derfor ville det nok være en fordel for Norge strengt at overholde Svalbardtraktatens artikel 9 om demilitarisering, så der ikke kan opstå mistanke og mistillid. For at undgå intimitet med Sovjet har Norge behov for moralsk støtte fra sine allierede.

Norges strategi må derfor være at gøre problemerne mangesidede, hvorfor øget aktivitet på Spitsbergen fra USA's og andre NATO-landes side må hilses velkommen. Sammenlagt efterlader dette nordmændene i en vanskelig situation med Sovjetunionen. De får moralsk støtte af deres allierede, som dog forbeholder sig rettigheder m.h.t. soklen. Den Internationale Domstol vil næppe være et sted, hvor man afgør en sag med en sådan strategisk betydning. Den eneste udvej synes derfor at være en kompromisløsning mellem de to deleliniekrav, for at Norge kan undgå sovjetisk indflydelse over den økonomiske zone i Barentshavet.

DEN NORDLIGE SØVEJ.

Som før nævnt er Den Nordlige Søvej (NS) ruten langs Sovjets Ishavskyst fra Murmansk til Provideniya ved Beringshavet fig. 3, i ældre tid kaldtes den Nordøstpassagen. Distancen er ca. 4600 sømil. Fra Barentshavet krydser NS Karahavet, Laptevhavet, det Øst-Sibiriske Hav, Chukotskhavet for endelig at passere gennem Beringstrædet ud i Beringshavet. Siden II Verdenskrig har NS været åben for sovjetisk skibsfart i et par måneder om sommeren. I sommeren 1967 blev den åbnet for international trafik med et kontor i Murmansk



Though secure from attack, compared to its alternatives, the Northern Sea Route, shown here, "can be used for only 130 to 150 days each year and even then the assistance of icebreakers is required."

Figur 3.

til at forestå den administrative ledelse. Skibe, der vil benytte ruten, skal være klassificeret til fart i is. For rederierne er det forbundet med visse udgifter, af hvilke kan nævnes: Isbryderafgift og andre serviceafgifter, tidstab ved ventetid for konvojering og lille fart p.g.a. is og vejrforhold, begrænset fartøjsstørrelse, ekstra assurancepræmier og kort sæson.

Hovedanvendelse af NS er ikke som en kort forbindelse mellem Atlanterhavet og Stillehavet. Størstedelen af skibene benytter kun en del af ruten for at betjene alle de nordsibiriske byer.

I Sibirien findes ca. 80% af Sovjets kraftressourcer såsom olie, gas og kul. Af andre råprodukter findes der i store mængder metaller og tømmer. Disse råvarer føres ad de sejlbare floder, hvor nogle går 2000 sømil ind i landet, ud til kystbyerne ved NS. Herfra bliver de så fragtet videre mod øst eller vest. Disse byer modtager samtidig færdigproducerede varer, som i flodbåde transporteres tilbage ad floderne. Endnu er NS den Trans-Sibiriske Jernbane underlegen i fragtmængde. Det er dog vanskeligt at udtale sig om, hvor meget der transporteres ad NS, da sådanne oplysninger ikke offentliggøres fra Sovjet. Det antages, at flere hundrede skibe benytter ruten hvert år, og at antallet er stadigt stigende.

Den vigtigste by i forbindelse med NS er Murmansk. Indbyggerantallet er over 300.000, og det vokser kraftigt. Byen er terminalen for NS og linierne over Atlanten, desuden er den industrielt centrum med skibsværfter og som tidligere nævnt med fiskeindustrier. Den er også base for isbryderne til NS og militært centrum for den største af Sovjetunionens flåder, Den Nordlige Flåde. I mange år var byens eneste forbindelse til det øvrige land en ensporet jernbane, nu er der yderligere bygget en motorvej til Leningrad.

En anden vigtig by er Arkhangelsk ved Hvide Havet, som dog er spærret af is en del af året. Her er også skibsværfter hovedsagelig til fremstilling af ubåde. Byen ligger ved udløbet af floden Dvina, som også benyttes til transportvej. Fra Hvidehavet er der kanalforbindelse til Leningrad og dermed Østersøen. Det er muligt at overføre skibe på indtil 5200 tons. Der er også kanalforbindelse til Sortehavet.

I de andre byer langs NS er det muligt at få brændstof og andre forsyninger.

Med isbryderassistance kan NS benyttes ca. 150 dage om året fra JUL-NOV. Til at føre konvojerne igennem anvendes over 40 isbrydere. Disse er stationeret langs ruten, men særligt i stræderne, hvor isen hober sig sammen. Til dette arbejde har USSR verdens største isbrydere. I mange år var LENIN den største, men de seneste år er der kommet endnu to atomisbrydere, ARKTIKA og SIBIR, hver på ca. 25.000 tons og i stand til at bryde over 4 m is. De store isbrydere medfører helikoptere til israpporteringer, men fra ca. 50 flyvepladser langs NS udføres der også isrekognosceringer. Et stort antal meteorologiske stationer er placeret langs ruten. Desuden findes drivende automatiske radiometeorologistationer, disse giver alle former for vejrobservationer. V.h.a. satellitter fås også informationer om åbne render og bassiner m.m., således at issituationen kan overskues og kortlægges. Langs ruten er der også fuldautomatiske fyr, som kan udsende tågesignaler, radio beacons, racon og akustiske undervandssignaler.

NS's militære anvendelse har bl.a. været til omplacering mellem Den Nordlige Flåde og Stillehavsfåden. I 1957 blev der overført 28 enheder fra Murmansk. Antallet er faldet jævnt siden. Det antages, at der er 2-3 strategiske

flyvepladser, raketbaser og raketvarslingsstationer langs NS.

I AUG 1977 gennemsejlede atomisbryderen ARKTIKA som det første overfladeskib pakisen til den geografiske Nordpol. Turen havde en videnskabelig og praktisk eksperimental opgave. Den var at indsamle skibsbygningstekniske data til issejlad og vinde erfaringer for om muligt at oprette en nordligere og hurtigere rute mellem Barentshavet og Beringsstrædet (fig. 3). Denne er blevet besejlet en gang, men det vides ikke, om den skal benyttes fremover. Imidlertid er målsætningen at forlænge gennemsejlingssæsonen yderligere til så vidt muligt året rundt.

Den imponerende organisation, der er bygget op om NS, viser hvilken betydning, sovjetledelsen tillægger den. Måske har ruten hidtil ikke været økonomisk rentabel i sig selv, men den er uundværlig for de nordsibiriske industribyer, i hvis områder så stor en del af USSR's samlede ressourcer er beliggende. Derfor kan man forvente en yderligere udvikling af disse områder i trit med den tekniske udvikling. De pengebeløb til isbrydere, satellitter, fly og vejrstationer, som USSR anvender, samt de ekspeditioner man udfører til forbedring af NS, understreger kraftigt en forventet større udnyttelse. Som tidligere nævnt vil en eventuel udvinding af olie fra Barentshavet muligvis også føre til øget trafik på NS. Murmansk og til dels Arkhangelsk's betydning for NS som terminal er helt klar, idet der fra disse byer er forbindelse videre til Europa over Atlanten eller dybere ind i moderlandet.

NS's militære betydning for overføring af marinefartøjer i krigstid synes at være lille. For det første fordi sæsonen endnu er tidsbegrænset, og man må påregne, at skibene skal isforstærkes. For det andet fordi ruten er

sårbar, da skibene skal følge en nøjagtig optrukket sejlroute.

Som forsyningslinie mellem Øst- og Vestsovjet vil dens betydning antagelig vokse med den tekniske udvikling.

NORDFLÅDENS UDVIKLING SIDEN 1950-ERNE.

Da Sovjetunionen er en udpræget kontinentalmagt, har flåden haft en mindre betydning end hæren. Efter afslutningen af II Verdenskrig var den sovjetiske flåde i en dårlig forfatning. Den bestod af nogle få krydsere, destroyere, andre mindre enheder og ca. 200 ubåde. En stor del af enhederne var mere end 20 år gamle. Hidtil havde flåden været underlagt det hærdominerede forsvarsministerium, men i 1950 oprettedes et særligt marineministerium.

Efter II Verdenskrig betragtede Sovjetunionen både USA og England som fjender. Begge lande var udprægede maritime magter, og hvad sømagt betød for dem, havde II Verdenskrig tydeligt vist.

Frem til 1950-erne var Den Nordlige Flåde (NF) den mindste af de fire sovjetiske flåder (note 1). Dens hovedopgave var at forsvare de nordvestlige dele af Sovjetunionen mod fjendtlige forsøg på at oprette et brohoved.

En eksakt redegørelse over den udvikling der har fundet sted, byder kildemæssigt set på vanskeligheder, idet der udover den anvendte kilde: »Internasjonal Politikk (INTPOL) Nr. 1 Januar/Marts 1977« (note 2), kun er Jane's Fighting Ships og The Military Balance (MB). Disse kilder angiver dog ikke fartøjssammensætningen eller fordelingen på baseområderne. De to sidstnævnte benyttes derfor kun til supplement. INT POL opdeler enhederne i tre grupper. Større overfladeskibe som er hangarskibe, krydsere og destroyere. Undervandsbå-

dene angives som strategiske angrebs- og konventionelle ubåde, samt om de er atom- eller dieseldrevne. Blandt de

HOVEDTABELL I

TYPEBETEGNELSE	Barentshavet			Østersjøen			Svartehavet			Stillehavet			TOTALT				Raketter	Byggeperiode
	1950	1968	1973	1975	1950	1968	1973	1950	1968	1973	1950	1968	1973	1976				
Strategiske ubåter (ubåter med ballistiske raketter)	(57)																	
Atomdrevne																		
D II				1									1		L	1974-		
D I			4	6									6		L	1973-		
Y	7	24	25										33		L	1967-75		
H	7	6	6										9		L	1958-67		
G I & II			14	14									22		L	1958-62		
Z V			2	1							14		8		L			
Tilsammen	0	35	(50)	53	0	0	0	0	0	0	0	20	19	0	55	72	(78)	
Diesel-																		
Atomdrevne																		
P				1										1	L	1974-		
C			11	12										12	L	1968-		
E I & II	18	16	15											14	L	1960-67		
T I & II	7	10	11											27	L	1962-67		
W TC & TB	6	6	5		6	2								4	M	1962-67		
Tilsammen	0	31	(43)	44	0	6	2	0	0	1	0	13	21	0	50	68	(70)	
Angrebsubåter med torpedoer og aerodynamiske raketter																		
Atomdrevne																		
U (V II)				1														
A			1	1														
V (V I)	3	12	14															
E I (konvertert)				1														
N	7	9	9															
Tilsammen																		
Diesel-																		
Atomdrevne																		
T			1	1														
B			1	1														
F	25	31	31		2	14												
R	8				2	5												
Q					15	11												
Z IV			12	12														
N	10	28	11		4	3												
W					40	40												
Andre typer	30	30			135	69												
Tilsammen	35	135	(94)	81	135	63	74	40	40	44	110	67	52	315	285	251	(242)	
SSNs & SSs	30	115	(94)	81	135	63	74	40	40	44	110	67	52	315	285	251	(242)	
+SSGns & SSGs	0	31	(43)	44	0	6	2	0	0	1	0	13	21	0	50	68	(70)	
= Antall angrebsubåter +SSBNs & SSBNs	30	146	(137)	125	135	69	76	40	40	45	110	80	73	315	335	319	(312)	
	0	35	(50)	53	0	0	0	0	0	0	0	20	19	0	55	72	(78)	
= Antall angrebs- og strategiske ubåter	30	181	(187)	178	135	69	76	40	40	45	110	100	92	315	390	391	(390)	

Fordeelingen av sovjetiske ubåter mellom de 4 baseområdene for årene 1950, 1968 og 1975. I tillegg samlet antall for disse årene, samt for 1976. Dessuten antall ubåter i Nordflåten for 1973.

I ruten for rekkevidder skiller det mellom lang (L), middels (M) og kort (K), hvilket tilsvare henholdsvis over 20000, mellom 10000 og 20000, og under 10000 nautiske mil.

Tallene for 1959, 1973, 1975 og 1976 er hentet fra *Jant's Fighting Ships* fra 1950/51, 1973/74, 1975/76 og 1976/77, mens tallene for 1968 er tatt fra J. L. Moulton *British Maritime Strategy in the 1970s* (Royal United Service Institution, 1969).

Figur 4.1.

HOVEDTABELL II (57)

Figur 4.2.

Typebetegnelse	Barentshavet			Østersjøen			Svartehavet			Stillehavet			TOTALT				000 tonn	Byggeperiode
	1950	1968	1975	1950	1968	1975	1950	1968	1975	1950	1968	1975	1976	1968	1975	1976		
Hangarskip	Kiev (Kurul)	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	1	40	1975-1967-
	Moskva	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-	2	2	2	15	
	Tilsammen	0	(0)	0	0	0	2	3	0	0	-	-	-	2	3	(3)		
Rakettkryssere	Kara	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	3	4	8	8	1975-1970-1967-69
	Kresta II	-	-	3	3	2	-	1	-	-	-	-	6	9	6	9	6	
	Kresta I	3	{	3	3	2	{	-	-	2	{	1	5	4	4	6	6	
Kynda	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	4	4	4	5	5	1962-65
Kryssere	Sverdlov	(4)	2	2	2	3	4	3	4	3	3	3	12	12	12	16	16	1951-57
	Chapaev	(2)	2	1	1	4	1	5	-	4	-	5	2	2	2	11	11	1939-50
	Kirov	-	-	-	-	1	1	5	1	-	-	6	1	2	0	8	8	1937-46
Andre typer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	
Tilsammen	(6)	5	(9)	10	6	7	7	10	6	6	6	6	18	24	33	(35)		
Rakettdestroiere	Krivak	-	2	1	6	6	2	2	-	-	-	-	9	11	11	3	3	1971-1962-
	Kashin	3	6	3	3	3	4	8	2	5	-	-	12	19	19	4	4	konv. 1967-
	Kanin (ex-Krupny)	-	3	3	2	2	-	-	1	-	-	-	6	8	8	4	4	1960-61
Krupny	2	2	-	2	2	2	-	2	1	1	1	8	1	0	4	3	konv.-70	
Kotlin SAM	-	2	2	-	1	4	3	-	2	2	2	4	8	8	3	3	1958-59	
Kildin	1	-	-	2	2	1	2	-	-	-	-	4	4	4	4	3	3	
Destroiere	Kotlin	(5)	3	3	3	3	4	8	25	8	8	26	18	18	3	3	1954-57	
	Tallin	18	{	-	-	15	{	1	-	-	1	1	0	3	3	3	1954-57	
	Skory	(20)	{	7	10	10	{	10	-	-	10	50	40	40	3	3	1950-53	
Andre typer	9	(9)	-	19	20	20	22	22	70	70	104	106	(108)					
Tilsammen	9	(23)	24	(23)	22	19	22	28	20	29	29	22	29	27	70	104	106	(108)

Fordeling mellom de 4 baseområdene av sovjetiske hangarskip og kryssere for Årene 1968 og 1975, samt for destroyere (jagere over 2000 tonn) også for 1950. I tillegg samlet antall sovjetiske fartøyer av disse kategoriene for hvert av de angitte år, og for 1976. Dessuten samlet antall av ulike typer i Nordflåten for 1973.

Tallene for 1950, 1973, 1975 og 1976 er tatt fra *Jane's Fighting Ships*, og tallene for 1968 fra Moulton, *op. cit.*

Årstallene i rubrikken «byggeperiode» angir tidsrummet fra det første til det siste fartøyet av en klasse går inn i ordinær tjeneste i Sovjet-flåten. De

angitte tall fra *Jane's* tar bare med fartøyer i ordinær tjeneste, og ikke nye fartøyer under utprøving. I tallene fra Moulton kan det derimot inngå nye fartøyer under utprøving (f. eks. 1 Kresta II).

Samtlige rakettkryssere, samt *Krivak*- og *Kashin*-destroyerne har både overflate-til-overflate og overflate-til-luft raketter, dvs. henholdsvis SSMs og SAMs. Derimot har *Kanin*- og *Kotlin Sam*-destroyerne bare SAMs, og *Krupny*- og *Kildin*-destroyerne bare SSMs. I 1962 ble en, og i 1972 ytterligere to *Sverdlov*-kryssere utstyrt med SAMs.

HOVEDTABELL III

	Barentshavet			Østersjøen			Svartehavet			Stillehavet			TOTALT				Antall tonn	Byggeperiode
	1968	-73	-75	-68	-73	-75	-68	-73	-75	-68	-73	-75	1968	1973	1975	1976		
Mirka		5	4		4	4		12	8		4	4		25	20	(20)	950	1964-69
Petya		12	10		10	12		11	13		12	10		45	45	(45)	950	1960-64
Riga	34			20			20			32			106					
Kola		14	10		5	9		15	12		14	9		48	40	(30)	1200	1952-59
		2	-		1	1		3	3		-	2		6	6	(3)	1500	1950-52
Fregatter Ialt	34	33	24	20	20	26	20	41	36	32	30	25	106	124	111	(98)		
Grisha		3	4		2	6		4	5		2	2		11	17	(21)	750	1969-
Nanuchka		-	3		3	5		3	4		-	-		6	12	(14)	700	1969-
Rakett- korvetter Ialt		3	7		5	11		7	9		2	2		17	29	(35)		

Fordeling av fregatter og rakett-korvetter mellom de 4 sovjetiske baseområdene. Moulton, *op. cit.*, er kilde for 1968-tallene, *Jane's* for 1973-, 1975- og 1976-tallene.

mindre overfladeenheder skelnes mellem fregatter og korvetter med eller uden missiler (fig. 4. 1-2-3). Da NF sammenlignes med de øvrige tre flåder, kan man se udviklingen og styrkeforholdet.

Kildematerialet belyser kun udviklingen fra 1968 til 1975, derfor er der indført styrketal fra R.S. STEENSEN: Den Nordlige Søvej, 1957. Disse er anført med cirkel om.

Som det ses af (fig. 4. 1) er der sket en eksplosiv udvikling i antal ubåde fra 1950. I de første syv år fordobledes det, men fra 1957-1968 sker der et spring fra 60 ubåde til 181. Dette antal har siden været stort set konstant, hvilket også gælder for USSR's samlede antal ubåde. Hvis vi ser på de strategiske ubåde, der er stationeret ved NF, er antallet steget fra 35 i 1968 til 53 i 1975. Denne del udgør 73% af det samlede antal ubåde. De resterende er stationeret i Stillehavet. Indenfor samme tidsrum har antallet her været konstant. De mest avancerede strategiske ubåde er DELTA I, II og III (sidstnævnte helt nye i 1978). Deres missiler har størst rækkevidde. Denne klasse hører udelukkende til hos NF (note 3). Af de 72 strategiske ubåde i 1975 var der 6 DI og 1 DII. Af de 90 strategiske ubåde i 1978 (MB) var der 15 DI og 13 DII/III. Hvis DELTA-klassen stadig kun er placeret i Barentshavet, betyder det altså en kvalitativ forøgelse af NF. Det totale antal strategiske ubåde i Barentshavet for 1978 er ikke kendt, men hvis andelen stadig udgør ca. 73%, er antallet 66. Hvis dette er tilfældet, er der også fra 1975-1978 sket en såvel antalsmæssig som kvalitetsmæssig forøgelse ved NF.

Angående angrebsubåde med »cruise« missiler er hovedparten placeret ved NF, mens resten er ved Stillehavets flåden. Imidlertid er der ved NF sket en markant nedgang i antallet af konventionelle ubåde

uden missiler. Dette gælder også for totalantallet af sådanne både. Der er her tale om udrangering af den aldrende W-klasse. Af tabellen ses også at det kun er de atomdrevne ubåde, der er baseret ved NF og Stillehavsflåden. Tilgangen har her været størst for NF's vedkommende.

Ved en styrkemæssig vurdering af NF's angrebsubåde skal man udover antallet også se på kvaliteten. Dette er ikke noget entydigt begreb, men skal ses i forhold til de operationelle krav, og de opgaver ubådene stilles overfor. Derfor benyttes alder som et udtryk for kvaliteten. I den forbindelse skelnes mellem atom- og dieseldrevne ubåde. Det ses således tydeligt, at NF er blevet kvalitativt styrket med både de nyeste strategiske og nyeste angrebsubåde.

Inddelingen af de større overfladeskibe er forenklet og viser kun forskel i størrelse og om de er med eller uden missiler. De største skibe er dog normalt mest slagkraftige og har længere rækkevidde.

Udviklingen fra 1950-1957 er ganske tydelig (fig. 4.2), der skete en næsten firedobling i antal, samtidig var 6 af enhederne krydsere. Fra 1957-1968 skete der et fald i antallet af enheder, men nu var der både missilkrydsere og missildestroyere, så i virkeligheden skete der en kvalitativ forøgelse.

I 1968 var de to første helikopter-hangarskibe færdige, de figurerer under Sortehavsflåden. Det nyeste hangarskib (KIEV) med V/STOL (Vertical/short take off and landing) fly blev i 1976 overflyttet til Barentshavet.

Siden 1968 er antallet af krydsere blevet fordoblet fra 5 til 10. Dette er en klar stigning i forhold til de øvrige flåder. Hvad destroyerne angår er der sket et fald fra 24-22, selv om der er sket en stigning i totalantallet af

destroyere i USSR. Hvis krydserantallet adderes med destroyerne har NF det mindste antal større overfladeskibe. Krydsernes overlegenhed i antal og ildkraft kompenserer dog til dels for denne forskel. Dette underbygges af det kvalitative aspekt, da NF i 1975 havde 7 af 10 missilkrydsere. I forhold til 1968 er både antallet og andelen steget. Andelen af missilddestroyere er for NF steget mindst.

I fig. 4.3 er der ingen angivelse af mindre skibe i 1950. For 1957 angiver R.S. STEENSEN 10 fregatter. Dette antal øges til 34 i 1968 og holder sig næsten konstant indtil 1973. Herefter falder antallet, således at det kun er sortehavsflåden, der har flere end de andre flåder. Siden 1973 er antallet af missilkorvetter blevet mere end fordoblet ved NF. Af fig. 4.3 kan man dog ikke se nogen klar tendens.

For at få et indtryk af om der ligesom for flåden er sket en styrkelse af luft- og landstridskræfter, er der foretaget en sammenligning på baggrund af MB 1970-78 (note 4), for Nord- og Centraleuropa. Kort sagt er resultatet, at der for flystyrkerne er sket et mindre fald i antallet fra 1970-78, men samtidig er kvaliteten i forhold til 1970 nu blevet bedre. Opgaverne for Sovjets flyvevåben er blevet udbygget. Som følge af dette er der kommet meget moderne fly (Flogger, Fishbed, Fitter og Fencer). De har fået længere rækkevidde, større og mere varieret våbenlast og elektronisk udstyr. Af de nyeste bombefly Backfire er der nu ca. 100. Disse skal formentlig bruges i en strategisk interkontinental rolle. Til dette vil flyvebaserne på Kola være de mest velegnede (note 5).

Siden 1970 er der næsten sket en fordobling i antallet af infanteridivisioner i Nord- og Centraleuropa (kun russiske). Disse støttes af 13.650 kampvogne, hvilket er en

stigning på ca. 60% i forhold til 1970. For landstyrkerne er der altså sket en forøgelse såvel af personel som materiel, og for luftstyrkerne er der sket en kvalitativ forbedring i Nord- og Centraleuropa. Det må derfor antages, at denne tendens også har været gældende for Kolahalvøen.

De flystyrker, der er underlagt Sovjetunionens flåde på Kolahalvøen, udgør ca. 420. Herunder hører 180 bombefly med missiler, 65 patrulje- og ASW-fly, ca. 80 helikoptere og 95 andre fly (note 6). Af forskellige andre enheder underlagt flåden er der 2 landgangsskibe af Alligatorklassen og 12 af Polnocnyklassen til at fragte en amfibiebrigade, som udgør ca. 2500 mand.

Sovjethæren har stationeret 2 motoriserede infanteridivisioner på Kolahalvøen. Den ene er placeret op til den norske grænse den anden ved den finske. Disse udgør i alt ca. 25.000 mand. Nord for Leningrad er der yderligere 6 divisioner (ca. 80.000 mand).

Sovjets luftvåben har 100 altvejsjagere og 200 andre fly på ca. 40 luftbaser på Kolahalvøen. Udover de strategisk-nukleare ubåde er der også missilbatterier. To MRBM (medium-range ballistic missiles) platforme er placeret syd for Murmansk.

Der er ca. 10 ramper, som formentlig er rettet mod mål i Nordeuropa.

NORDFLÅDENS ØVELSESAKTIVITET: i Årene umiddelbart efter II verdenskrig blev Sovjets flådeøvelser navnlig gennemført i Barentshavet og Østersøen, men senere er de blevet skubbet længere mod vest. I begyndelsen af 60-erne var der hovedsagelig kun tale om skibsoverflytninger mellem NF og Østersøflåden (fig. 5.1). Den første spinkle ASW-øvelse blev holdt i Norskehavet 1961. I 1963 flyttedes disse øvelser mod vest til passagen mellem Island og England (I-UK »gap«).

Først i 1964 er der en lidt større øvelse med missilbevæbnede skibe. Fra 1965-1970 intensiveres øvelsesaktiviteten kraftigt i I-UK »gappet« (fig. 5.2). Enhederne er store overfladeskibe, ubåde og hjælpeskibe. I 1970 holdtes den hidtil største øvelse (OKEAN) med amfibieøvelser nær Nordkap. NF og Middelhavsflåden mødtes i Atlanterhavet. Ca. 80 skibe (fig. 5.3) deltog. Temaet for øvelserne fra 1968-1970 har været overvågning og forsvar af USSR. Efter denne store øvelse var der en afmatning i aktiviteten i 1971 og 1972, hvor der kun var mindre ASW-øvelser (Anti submarine Warfare) omkring Jan Mayen samt overvågnings- og amfibieøvelser ved Murmansk. I 1973 intensiveredes ubådsøvelserne i I-UK »gappet« *). Disse blev i 1974 udvidet mod Nord, så hele G-I-UK »gappet« var overvåget. I 1975 fandt der atter en stor øvelse sted. Her praktiseredes deployering af strategiske atomubåde. ASW-øvelserne foregik mellem Island og Jan Mayen og ude vest for Irland (fig. 5.4). Der var også deltagelse af handelsskibe, som simulerede konvoj udfør Nordkap. Øvelsen foregik på 6 have og der deltog over 200 skibe. I 1976 var der atter en afmatning. En øvelse begyndte for første gang i Nordsøen og blev ført videre ind i Østersøen.

Samtlige øvelsesområder fra 1960-1976 er plottet ind på fig. 5.5. Det ses, at USSR efterhånden har trænet og deployeret sine styrker på større og større afstande fra Sovjetunionen. De to største øvelser OKEAN 70 og 75, som kan betegnes som verdensomspændende, omfattede ASW, bekæmpelse af hangarskibe, amfibieoperationer, afbrydelse af kommunikationslinier, logistik og ledelse og kontrol. Hele dette øvelsesmønster har hovedsageligt været udført af NF.

*) G-I-UK = Grønland - Island - United Kingdom.

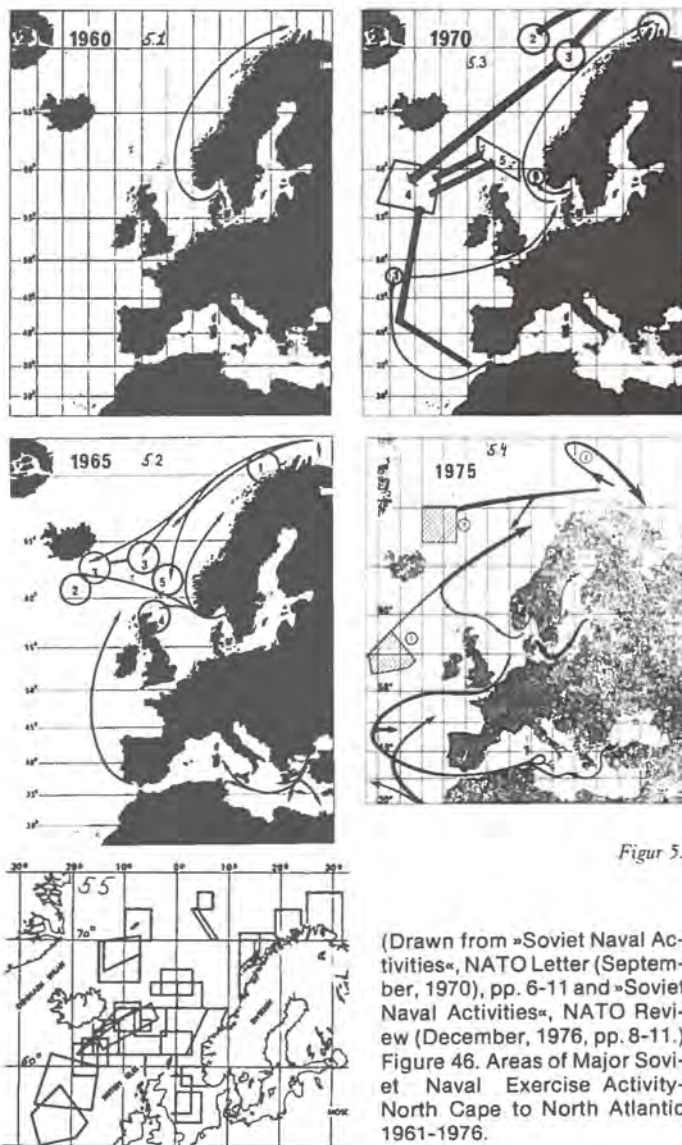


Figure 5.

(Drawn from «Soviet Naval Activities», NATO Letter (September, 1970), pp. 6-11 and «Soviet Naval Activities», NATO Review (December, 1976, pp. 8-11.) Figure 46. Areas of Major Soviet Naval Exercise Activity-North Cape to North Atlantic 1961-1976.

DEN STRATEGISKE UDVIKLING I FORBINDELSE MED FLÅDEOPBYGNINGEN: Indholdet af dette afsnit gælder generelt for hele USSR's flåde, men det er først og fremmest aktuelt for NF og til en vis grad for Stillehavsflåden, da det er her, det største nukleare og maritime potentiel findes.

Som nævnt i begyndelsen af dette kapitel var NF's hovedopgave forsvar af de nordvestlige dele af Sovjetunionen. Det er utvivlsomt fortsat en af dens opgaver, men siden 50-erne har den fået nye og vigtige opgaver. Disse kan ses i sammenhæng med den kernefysiske balance med USA.

Fra midten af 50-erne kunne amerikanske hangarskibs-baserede fly fra bl.a. Norskehavet nå mål i Sovjetunionen. Derfor blev opgaven for NF i de efterfølgende år:

1. At kunne møde og bekæmpe amerikanske hangarskibe i Norskehavet. Derfor blev NF vigtigere end tidligere, og skulle have tilført mere slagkraftige overfladeskibe og et større antal ubåde. I begyndelsen af 60-erne indgik polarisubådene i operativ tjeneste. De første polarisskibe havde kort rækkevidde, derfor anså Norskehavet som et af de mest aktuelle havområder for disse ubåde. Den næste vigtige opgave for NF blev derfor:

2. At opdage og eventuelt uskadeliggøre polarisubåde inden de kunne affyre missilerne. For at NF kunne klare denne opgave, måtte man have andre nye overfladeskibe og nye angrebsubåde. Disse to defensive opgaver betød, at Barentshavet fik større forsvarsmæssig betydning, som ikke mindst skyldes den gunstige placering, der gav den mest pålidelige adgang ud fra baseområderne til operationsområderne, som nu blev mere fremskudte. Ved udgangen

af 50-erne tog sovjetunionen strategiske atomubåde i brug (G og H klassen). Frem til 70-erne havde disses missiler en relativ kort rækkevidde og kunne derfor kun nå mål i USA fra positioner nær den amerikanske kyst. Barentshavets geografiske position gav den sikreste uhindrede transit til og fra positioner i baseområdet. Majoriteten af de strategiske ubåde blev derfor tilført NF. Den tredje og offensive hovedopgave blev derfor:

3. At bidrage til den kernefysiske afskrækkelse overfor USA. Disse nye opgaver, NF fik tildelt, medførte, at den ved udgangen af 60-erne var blevet den største og vigtigste af de fire flåder. Siden har de to førstnævnte defensive opgaver mistet meget af deres betydning. For det første indgår hangarskibsbaseerede fly ikke længere i USA's kernefysiske afskrækkelsesstyrke. For det andet tillader Polarissmissilernes øgede rækkevidde, at ubådene kan nå målene længere borte fra Sovjetunionen.

Udviklingen indenfor krigsskibene bidrog til, at Sovjets sø- og luftoperative opgaver bedømtes til at være følgende (note 7):

1. At sikre de strategiske og konventionelle ubådes udpassage til operationsområder i Atlanten.
2. Bekæmpe NATO's hangarskibsstyrker i Norskehavet.
3. Forhindre amerikanske ubådes indtrængen i Norskehavet og Barentshavet.
4. Bekæmpe NATO's forsynings- og forstærkningstransporter til Nordnorge.
5. Dække, understøtte og gennemføre amfibieoperationer til strategisk vigtige områder.

6. Forhindre overskibningsforetagender mod Murmansk.

7. Luftforsvar af baseområdet ved Murmansk og på Kolahalvøen.

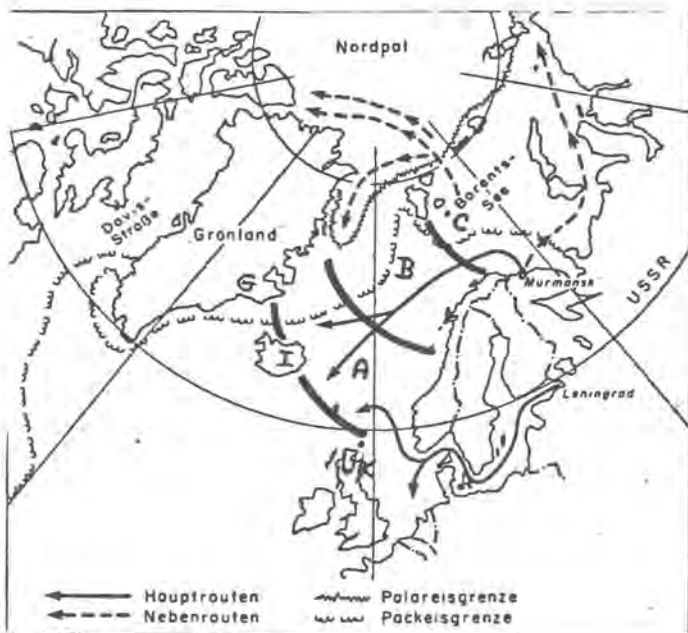
Da de sovjetiske ubåde har tre hovedopgaver - strategisk gengældelse, ubådsjagt og konventionel ubådskrigsførelse - skulle de passere gennem G-I-UK »gabet« (fig. 6). For at dette kunne ske uhindret, måtte NATO's ASW-styrker bekæmpes.

Sandsynligvis skulle denne opgave påhvile missilubåde og missiludrustede fly, som skulle operere i en frem-skudt bekæmpelseszone A (på fig. 6). Længere tilbage i Norskehavet i zone B (fig. 6) skulle missilkrydsere, missildestroyere og missilubåde kunne indsættes mod såvel NATO's »strike forces« som overskibningsforetagender, der rettedes mod Murmanskområdet og forstærkninger til Norge. I den bageste zone C skulle man forsvare sig mod ubåde, som forsøgte at trænge ind i Barentshavet.

Den store fabrikationsrate, der er foregået indenfor de strategiske nukleare ubåde, er imponerende. I løbet af 10 år er deres våbensystemer blevet den største søbaserede trussel mod vesten. Den er en virkningsfuld og fleksibel gengældelsesstyrke. Som det fremgår af fig. 4.1, er disse ubåde hovedsageligt tilknyttet NF. Derfor er baseområderne på Kola siden 50-erne blevet af vital betydning for USSR. Murmanskområdet strategiske placering understreges af, at det er her de fleste og de mest moderne ubåde placeres. Den samme argumentation gør sig gældende for angrebsubådene. Her er hovedparten af de nyeste også tilknyttet NF.

Da størstedelen af de store krydsere er stationeret i Murmanskområdet, indikerer dette, at NF har andre og måske større opgaver end de andre flåder. Da det for alle de større overfladeenheder gælder, at de er nyere, kan man ligesom for ubådene se, hvilken betydning NF tillægges.

De mindre overfladeenheder er normalt til kystforsvar. Her er antallet ved NF ganske lille, så måske anses det ikke af Sovjet for sandsynligt, at de kan komme til større anvendelse i dette område. Da hovedparten af Sovjet-



Figur 6.1.

unionens mest slagkraftige flåde er placeret ved Murmansk, indikerer det klart NF's betydning for den sovjetiske stat. Den udvikling, der er sket indenfor luft- og landstridskræfter, skal antagelig ses i forbindelse med udbygningen af NF. Det antal fly, flåden og luftvåbnet har stationeret på Kola, er i så stort antal, at det ikke bare er til forsvar mod lokale aggressioner. Det samme er gældende for hærstyrkerne. Den eventuelle modstand, de ved en lokal aggression skulle stå overfor (nordmændene), har til sammenligning kun en brøkdel af de sovjetiske styrker. Derfor antages det, at disse enheder skal understøtte den rolle, Moskva har tiltænkt NF.

Den udvikling, der er sket for NF, genspejles meget tydeligt i øvelsesaktiviteten. I midten af 50-erne var NF endnu ikke en slagkraftig flåde. Derfor blev den forsynet fra værfterne i Østersøen. Af fig. 4.2 ses, at det var Sverdlov krydsere, Krupnyy, Kotlin og Tallin destroyere. Efterhånden som NF blev stærkere, og truslen nu havde ændret sig til polarisubåde, der formentlig opererede fra Norskehavet, ændredes øvelsesaktiviteten til ASW-øvelser ved I-UK »gattet« (fig. 5.2). Til ubådsjagt fik man også behov for angrebsubåde. Af fig. 4.1 ses at E-klassen påbegyndtes i 1960 og J-klassen i 1962.

Da Sovjetunionen havde fået sine strategiske ubåde, skulle deres udpassage gennem G-I-UK »gattet« beskyttes. Øvelsen med Middelhavsflåden i 1970 viser tydeligt dette. Atter i 1975 ser man den betydning, de strategiske nukleare ubådes udpassage gennem G-I-UK »gattet« tillagdes, og hvilken verdensdominerende rolle man nu var i stand til at spille på verdenshavene. Hele

dette øvelsesmønster, der blev redegjort for v.h.a. fig. 5, passer udmærket ind i de opgaver, der tillægges NF i zonerne på fig. 6. I zone A skulle de strategiske nukleare ubådes udpassage sikres, altså er der ASW-øvelser mod angrebsubåde. I zone B skulle kampen tages op mod hangarskibe, så her opererer de stærkt armerede krydsere, destroyere og angrebsubåde. I selve Barentshavet (område C) skulle man forsvare sig mod ubåde. Under de større øvelser var der ikke særskilte ASW-øvelser her, men da dette område traditionelt har været NF's øvelsesområde, har der formodentlig løbende været interne ASW-øvelser.

Som det ses af fig. 5, har den russiske flåde i 15 år været havgående og vist, at den kunne operere et større antal enheder på åbent hav og i stor afstand fra USSR. Den sovjetiske flåde har fået indarbejdet procedurer til bekæmpelse af hangarskibe, overskibningsforetagender og ubåde. Indøvelsen af amfibieoperationer langs Nordnorges og Murmansk kyster er også sket i større omfang. Sovjetunionen har kort sagt indøvet operationer til alle formål.

BARENTSHAVETS STRATEGISKE BETYDNING FOR USSR I DAG.

En del af de forhold, der er behandlet i de forrige kapitler, har i strategisk sammenhæng stor betydning for Sovjetunionen i dag. Det drejer sig bl.a. om den isfri forbindelse fra Barentshavet til Atlanterhavet. Om NS som giver adgang til Stillehavet, og ressourcforekomster, der findes i det Nordlige Sibirien, og ikke mindst om de oliemuligheder, der lokalt er i Barentshavet, samt de fiskeressourcer, der fås fra dette område. Sovjetunionen er interesseret i, at så få stater som muligt deltager i udnyttelsen af disse forhold. For det første fordi deres

egen andel bliver større, men også for at fremmede stater skal have så lidt virksomhed i Barentshavet som muligt. Dette skyldes først og fremmest, at Sovjetunionens nyeste strategiske ubåd DELTA-klassen har ballistiske missiler, der fra positioner i Barentshavet kan række mål i USA. Dette spørgsmål berørtes i sidste kapitel. Derfor vil den kernefysiske balance på SLBM-området (Submarine Launched Ballistic Missiles) nu blive behandlet, da denne opgave anses for at være den vigtigste for NF. De ubådstyper, det drejer sig om, er DELTA I-II og III-klassen og YANKEE-klassen. Deres data er angivet på fig. 6.2. GOLF og HOTEL-klasserne er udeladt, da de ved SALT-forhandlingerne ikke betragtes som strategiske. Da DELTA-klassen kun er et par år gamle, og da der ikke fra russisk side foreligger bekendtgørelser om den, vil redegørelsen bygge på kendsgerninger og antagelser, som er fundet i den anvendte litteratur.



Bild 2.

Tänkbara utskjutningsplatser och räckvidder för USA:s strategiska kärnvapen typ SS-N-6 och SS-N-8, vilka kan utskjutas från undervattensbåtar. (Robotarna följer i sina banor storcirklar, vilka i skissen återges som kroökta linjer, utmärkta med pilar).

Figur 6.2.

Det antages, at den forøgede rækning af SS-N-8/18 missilerne i DELTA-klassen vil tillade en mere tilbagetrukket patruljevirkomhed i Grønlandshavet, Norskehavet og Barentshavet (note 8), da de herfra kan række mål i hele Nordamerika fig. 6.1. Kun YANKEE-klassen med SS-N-6 missilerne er afhængig af en sikker udpassage gennem G-I-UK »gattet« for at nå sine stationer langs USA's østkyst (fig. 6.1). Særligt Barents-

KLASSE	DELTA III	DELTA II	DELTA I	YANKEE
OPERATIONS- KLAR ÅR	1977	1976	1973	1968
FREMDRIV- NINGSSYSTEM	atom	atom	atom	atom
FORMODEDE ANTAL VED NF 1978	13		15	25
MISSILER	16 SS-N-18 rækning 4800 sm.	16 SS-N-8 rækning 4800 sm.	12 SS-N-8 rækning 4200 sm.	16 SS-N-6 rækning 1600 sm.

SS-N-18 har MIRV krigshoved.

Bilaget er hovedsageligt konstrueret på baggrund af The Military Balance 1978-1979.

Figur 6.3.

havet er der store fordele ved at benytte. Det ligger umiddelbart i forbindelse med baseområderne på Kola.

Derfor er det hurtigt fra Murmansk at komme på station, og det er lettere at forsvare SSBN-erne *) her. I afsnittet om Barentshavet og dets miljø blev sonarforholdene berørt, og som nævnt er de ikke gode i Barentshavet, hvorfor detektionen af ubåde vanskeliggøres. Ubådene kan også gemme sig under isen, men det kan også være en ulempe, da missilaffyringer gennem for tyk is kan ødelægge styreorganerne. Barentshavet er ikke særligt dybt, hvilket begrænser bevægelsesfriheden i dybden. Som det kan ses af fig. 1, er meget af Barentshavet dækket af is en stor del af året. Det vanskeliggør beskyttelse fra egne enheder, med mindre disse også er ubåde. D.v.s. en eventuel modstanders angrebsubåde hovedsageligt kun trues af andre angrebsubåde.

Det nuværende operationsmønster for SSBN-erne er, at 16% af DELTA-klassen og 8% af YANKEE-klassen fra NF er på station i fredstid. Årsagen til, at der ikke er flere på patrulje, kan være tekniske- og vedligeholdelsesmæssige problemer, ledelse og kontrol.

Af foregående afsnit fremgik det, at SSN-erne (angrebsubådene) hovedsageligt opererede i G-I-UK »gappet« og i Norskehavet. Deres opgave her antages at være beskyttelse af de SSBN-er (YANKEE), der skal passere »gappet«, bekæmpelse af »STRIKE FLEET« og afbryde søkommunikationslinierne mellem Nordamerika og Europa. De vil formentlig også få til opgave at beskytte SSBN-erne (DELTA) på deres deployeringsposition. Den resterende del af NF (overfladeenheder, fly og amfibiestyrker) formodes at skulle støtte disse operationer, yde amfibie- og flankestøtte til sovjethærens operationer og støtte Sovjetunionens udenrigspolitik. Den forøgede rækning og modernisering af SS-N-8/18

*) SSBN: En atomdrevet ubåd armeret med ballistiske missiler.

missilerne kan af Moskva betragtes som en tilbageholdt styrke, som kun skal bruges som »second-strike« (skal forstås som gengældelse). Hvis dette er tilfældet, må USSR forvente så stort varsel, at SSBN-erne kan nå at blive deployeret i tilfælde af en krise, normalt er det jo kun en lille del, som er på patrulje. Ud fra dette perspektiv vil den øgede rækning af SS-N-8/18 gøre det muligt for Moskva at foretage en hurtig deployering ud i Barentshavet.

Hvis en sådan tilbagetrukket deployering er hensigten med DELTA-klassen, kunne man forvente SSN angrebsubåde og overfladeenheder til at beskytte dem i deployeringsområderne. Derfor vil forhandlingerne om delingen af Barentshavets økonomiske zone og Spitsbergen-problematikken være under indflydelse af flåde-interesserne for opretholdelsen af SSBN-afskrækkelsen (note 9).

Til beskyttelse af DELTA-klassen må USSR indsætte angrebsubåde, overflade-ASW-enheder og ASW-fly for at bekæmpe NATO's modmidler. For at USSR's SSBN-ubåde og NF's overfladeenheder skal kunne operere i Norskehavet og Barentshavet, skal NATO's fordele i Norge elimineres og i stedet tilfalde Sovjet. D.v.s. USSR skulle have baser i Norge og på Spitsbergen for, at kampfly kan indsættes mod NATO's ASW-fly i Norskehavet, Barentshavet og langs Norges kyst, således at amerikanske angrebsubåde kunne detekteres. Sovjet ville ikke kunne tillade nogen NATO-enheder i området. Luftherredømmet over Norskehavet og Barentshavet ville være nødvendigt.

Til at følge de landoperationer op, som ville være nødvendige til besættelse af Norge, kan NF foretage amfibieoperationer og give artilleristøtte. Som omtalt i foregående afsnit er NF's amfibiekapacitet på 14 større

landgangsskibe og en amfibiebrigade. Denne kan i givet fald anvendes mod Norge, Spitsbergen, Bjørneøen og andre steder i det nordlige for at hindre NATO's brug af disse. Til artilleristøtte har NF en række større skibe, der er særligt velegnede til dette, f.eks. 2 Sverdlov, 10 Skoryy og andre enheder (fig. 4.2). NF har imidlertid stadig de ca. 25 YANKEE SSBN, hvor kun en lille del var operativ. Disse kunne man tilbageholde og beskytte i lokale farvande, og efter den første nukleare udveksling skulle de deployere ud for at udføre afskrækkelse i krig og influere på fredsforhandlingerne ved krigens afslutning (note 10). Det kunne også være, at Moskva foretrak at true USA fra forskellige retninger med systemer med forskellig rækning frem for at have både sø- og landbaserede interkontinentale missiler koncentreret i Arktis. Hvis dette var tilfældet, kunne man forestille sig, at YANKEE-klassen beholdt SS-N-6 missilet (note 11). Udfra ovenstående fremstilling antages det, at NF's politiske rolle skal være at skabe indtryk af sovjetisk magt for at reducere den forventede troværdighed af USA's garantier overfor Vesteuropa.

Der kan kort konkluderes, at Barentshavets strategiske betydning kan betragtes som en funktion af NF's brug for dette havområde. Hvis den strategiske udvikling derfor går som antydnet, kan man forudse en tyngdeforskydning til mere nordlige farvande.

BARENTSHAVETS STRATEGISKE BETYDNING FOR USA OG NATO.

Redegørelsen i dette kapitel omhandler ikke Barentshavet specielt, da det ikke anses for sandsynligt, at NATO ville kunne operere i dette farvand i tilfælde af krig, men det drejer sig om de styrker, der i givet fald skulle indsættes mod NF, som jo udgår fra Barentshavet. Derfor har Barentshavet strategisk betydning for

NATO. De interesser, som NATO og USA har, betragtes som stort set sammenfaldende. Norge er i en særlig situation som grænsende op til både Barentshavet og Sovjetunionen. Derfor redegøres for denne situation i næste afsnit.

Ifølge *The Military Balance 1978-1979*, vil NATO's krigstidsopgaver omfatte:

- Beskyttelse af sø- og lufruter over Atlanten for at sikre sikker passage og forstærkninger.
- Beskyttelse af handelsskibe med vigtige forsyninger. Beskytte deployeringen af amfibiestyrker.
- Indsætte luftstøtte over land fra hangarskibe.
- Skygge og om nødvendigt ødelægge Sovjets SSBN.

For at se hvor USA's og NATO's interesser afviger anføres den amerikanske flådes operationsopgaver i Nordatlanten (note 12).

- Forsvar af sø- og luftindfaldsveje til USA og Vesteuropa.
 - Opretholde sikkerhed for de amerikanske baser i Atlanten.
 - Militære operationer (særligt ASW) for at beskytte USA mod atomangreb.
 - Forsvar af sø- og luftkommunikationslinier og forsyninger mellem USA og Vesteuropa.
- (Opgaverne er ikke anført i prioritetsorden).

Ved en sammenligning ses det, at USA's særlige interesse er forsvar af øbaser. I den forbindelse tænkes specielt på Island. Til udførelse af disse missioner består USA's styrke i Nordatlanten i fredstid af et hangarskib med jagere, ASW-fly, EW-fly (Electronic Warfare) og varslingsfly, samt en destroyer, en krydser og en angrebsubåd.

Derfor har USA baser på Grønland og en på Island, som har en eskadrille interceptere, ORION-fly til ASW og såkaldte AWAC-fly (Airborne Warning Air Control), som har et avanceret varslingsystem, der kan række ud over horisonten og varsle om missil- og flyangreb bedre end jordbaseret radarudstyr.

Foruden disse kamp- og varslingsstyrker råder USA over et akustisk detektionsudstyr på bunden af Atlanten, som varsler om ubådes bevægelser (note 13). Udover de amerikanske ORION-fly har nordmændene samme type, og englænderne har et tilsvarende system i NIMROD, som også opererer over Atlanten. Disse ASW-flyvninger foretages hele tiden, så man altid er i stand til at følge sovjetiske SSBN-ers bevægelser. Som det ses af denne opsummering, har den amerikanske Atlanterhavsflåde et temmeligt lavt krigsberedskab og er ikke umiddelbart klar til kampoperationer.

NATO har en stående styrke i Atlanten »Standing Naval Force Atlantic« (STANNAVFORLANT), som er sammensat af enheder fra USA, England, Norge, Tyskland, Holland, Portugal og Danmark. Disse er underlagt SACLANT. Styrken varierer i størrelse og sammensætning af enheder. Udover denne fælles styrke opererer de respektive medlemslande med egne underlagte enheder i bl.a. Nordatlanten.

Sø- og luftherredømme over Nordatlanten er af vital betydning for søkommunikationen mellem Nordamerika og Vesteuropa. I krigstid vil godt og vel 90% af forsyningerne blive transporteret ad søvejen. Af foregående afsnit fremgår det, at USSR har et stort antal angrebsubåde stationeret ved NF, som udgør en trussel mod søforbindelserne mellem USA og Europa. Derfor må NATO både have søherredømme og herunder ASW-kontrol i området. For USA har Nordatlanten særlig

betydning i ASW-henseende, da det var i dette farvandsområde USSR deployerede sine YANKEE SSBN, som udgjorde den nukleare trussel mod USA. Det var også i Nordatlanten og Norskehavet at amerikanerne selv deployerede deres strategiske ubåde. Disse krævede også beskyttelse af både overfladeenheder og angrebsubåde. Imidlertid har amerikanerne også fået mere moderne ubåde, der kan operere nærmere Amerikas kyster, og derfor ikke har så stort behov for beskyttelse. Af foregående afsnit fremgik det, at det var nødvendigt for Sovjet at have kontrol med Norges kyster for at kunne sikre adgangsvejen fra Barentshavet til Atlanten. Det er derfor vigtigt for NATO at forhindre dette. Da de norske styrker er utilstrækkelige til at stoppe en sovjetisk invasion, er det nødvendigt at yde Norge forstærkninger. De tropper, der er beregnet for Nordregionen, fremgå af fig. 7. Det kan ikke konkret siges, hvilke der vil blive sat ind i Norge og hvilke i Danmark, da det afhænger af den givne situation. Nordnorge er imidlertid svær at forstærke, da det er tyndt befolket med et barskt og bjergrigt terræn, som er gennemskåret af fjorde. De tropper, der skal indsættes her, skal derfor være specialtrænet og -udstyret. For at forstærkningen kan ske hurtigst muligt, er der i et vist omfang etableret lagre med nødvendigt og tungt udstyr til forstærkningerne. For at en landsætning i Norge kan ske vellykket, vil det antageligt være nødvendigt med hangarskibe til at levere nærstøtte til landtropperne og til at sikre søherredømmet mod fremmede overfladeskibe og under landsætningen sikre luftherredømmet. Udover at støtte sådanne operationer er hangarskibene med deres ASW-fly også en alvorlig trussel mod USSR's strategiske ubåde. Den interesse, Sovjet hidtil har vist G-I-UK »gappet« (ref. øvelsesaktiviteten), lader formode, at man

M + 2-6 dager	3 bataljoner pluss støtte- og fors organer 4 flyskvadroner	ACE Mobile Force (Land) ACE Mobil Force (Air): 1 kanadisk, 1 nederlandsk, 1 britisk og 1 amerikansk.
M + 10 dager	5-8 fregatter og tilsvarende 2-5 hangarskipsgrupper	STANAVFORLANT MARCONFORLANT - Strike Fleet med 250-450 fly.
M + 14 dager	2 Commando Groups, Royal Marines (Bn grupper) 1 Commando Group, Royal Netherlands Marines (Bngr) 1 US Marine Amphibious Brigade, MAB	MARCONFORLANT Amphibious Forces MARCONFORLANT Amphibious Forces MARCONFORLANT Amphibious Forces
M + 10-20 dager	1 Luftlande brigadegruppe med støtte og fors organer	UK Mobile Force, UKMF
M + 30 dager	1 US Marine Infantry Division med fly og fors støtte 1 Canadian Air/Sea Transportable Combat Group, CAST CBT GP (brigadegr)	II Marine Amphibious Force, MAF
M + 60 dager	1 US Marine Infantry Division med fly og fors støtte	I Marine Amphibious Force, MAF

Figur 7.

her ville etablere en forsvarslinie mod Strike Fleet, som for det første skulle hindre NATO i uskadeliggørelse af de sovjetiske SSBN, og også forhindre andre NATO enheder i at kæmpe mod de sovjetiske flådeenheder, der evt. skulle bruge passagen til transit. Til denne opgave ville Sovjet antageligt benytte angrebsubåde med evt. nukleare »cruise« missiler (note 1.4). Sa Sovjetunionen tilsyneladende foretrækker at deployere sine nyeste startegiske ubåde i Barentshavet, og da USA også har fået SLBM med længere rækkevidde, har området omkring G-I-UK »gappet« og Norskehavet mistet noget af sin betydning.

NATO's øvelser i Nordregionen omfatter f.eks. undsættelse af Norge med amerikanske, britiske og hollandske marinere. I forbindelse med disse foretages ASW-operationer, luftstøtte til landsætning, konvojering, minelægnings- og minestrygningsoperationer i det nordlige område. Resultatet af øvelserne har vist, at de allierede styrker har brug for ca. en uge til at ankomme (note 15).

I indledningen til dette afsnit blev der taget udgangspunkt i at NATO ikke i krigstid kunne operere i Barentshavet. Hvis det modsatte skulle være tilfældet, kunne man forestille sig, at amerikanske angrebsubåde sejlede norden om Grønland eller fra Beringstrædet over Nordpolen til Barentshavet neddykket og under isen. Ved at udnytte de dårlige sonarforhold og isen kunne de givet foranledige en del ravage. Måske kunne den amerikanske dybvandsmine CAPTOR anvendes her. Det er en mine som udløser en MK 46 antiubåds-akustisk »homing« torpedo.

Den varslingskapacitet, der er til rådighed for NATO, er så omfattende, at Sovjet ikke vil være i stand til at deployere ud i Atlanten uden NATO's kendskab, og den

høje missilvarsling, der er, giver formentlig USA tid nok til at reagere.

Mig bekendt har Sovjet ikke tilsvarende omfattende udstyr. NATO's evne til at sikre sikker passage over Atlanten beror i væsentlig grad på ASW-kapaciteten. Da denne består af fly, helikoptere og overfladeskibe med avanceret udstyr, der i forbindelse med bl.a. STANAVFORLANT kontinuerligt foretager ASW-øvelser, anses mulighederne for bekæmpelse for ganske gode. De flystyrker et hangarskib medfører er også i stand til lokalt at virke for sikringen af sø- og luftherredømmet. USSR har ikke noget hangarskib, der tilsvarende er i stand til at indsætte så kraftige flystyrker og vil heller ikke kunne indsætte landbaserede fly over store dele af Atlanten uden baser i Norge.

Sikringen af handelsskibe beror også på ASW-kapaciteten og er til en vis grad en funktion af det antal til rådighed værende krigsskibe. Handelsskibene har opnået et betydeligt større hastigheder og lastekapaciteter. Konvojerne vil derfor blive mindre og hurtigere og derfor kræve mindre beskyttelse. Om Sovjet har angrebsubåde nok (fig. 4.1) til effektivt at forsøge afskærelse af forsyninger fra USA, er vanskeligt at bedømme. Det afhænger bl.a. af hvor længe krigen i Europa varer, og om konflikten udvides. Det anses for givet, at nogle af de sovjetiske SSBN også skal have beskyttelse. Et sovjetisk herredømme over Norskehavet ville have alvorlige konsekvenser for pålideligheden af den amerikanske garanti til Vesteuropa. USA bør derfor opretholde så store styrker i Atlanten, at de sammen med de øvrige NATO-partnere kan opretholde et pålideligt beredskab.

Da både USA og USSR har langtrækkende SLBM, der kan operere tæt på de respektive kyster og derved lettere beskyttes, kan det muligvis medføre mere stabilitet i den

strategiske nukleare afskrækkelse, idet det nu vil blive vanskeligere at bekæmpe modstanderens SSBN, så der ikke så let sker en balanceforskydning. Den øgede rækning af SLBM medfører også, at USA ikke behøver at deployere sine ubåde i Norskehavet, og Sovjet ikke behøver deployere sine SSBN gennem G-I-UK »gappet«. I den henseende vil det givet betyde, at farvandets strategiske værdi er faldet. Det har dog stadig betydning som transitområde for andre sovjetiske flådestyrker.

Da en hangarskibsstyrke formentlig skal medvirke til sø- og luftherredømmet for at sikre en landsætning, og da den udgør en trussel mod både Sovjets SSBN og NF, så er det vigtigt for USSR, at den uskadelliggøres. Hvis Sovjet anvender taktiske A-våben til dette, kan det også føre til brug af sådanne våben på centralfronten, hvis de ikke allerede er taget i anvendelse der. Derfor kan det ikke forudsiges, hvilken risiko det ville skabe, hvis USA deployerede hangarskibe ind i Nordøstatlanten. Resultatet af NATO's undsætningsøvelser taler for, at man skulle have fast stationerede forstærkninger i Norge. Som omtalt tidligere er det ikke muligt p.g.a. basepolitikken. Da varslingstiden ikke kan bedømmes, vides det ikke om en uge er tid nok for forstærkningerne. Relevansen af amerikanske operationer med angrebsubåde i Barentshavet vil afhænge af behovet for, om de skal beskytte egne SSBN, Strike Fleet eller anvendes til andre opgaver, og om man vil løbe risikoen. I flere år har amerikanske ubåde sejlet under isen på Nordpolen, så de er ikke ubekendte med farvandsområdet. I 1976 udtalte den amerikanske admiral for SACLANT, Isaac C. Kidd jr., at: »Hans styrker ikke helt var i stand til at opfylde alle sine opgaver (note 16), fordi man i krigstid skulle beskytte det amerikanske hovedland. Forsvaret af Østatlanten vil i betydeligt omfang overgå til England og dets europæiske allierede, men det

er sandsynligt, at EASTLANT kunne få støtte fra »Strike Fleet« for at stoppe NF ved G-I-UK »gappet«.

NORGES STRATEGISKE SITUATION I RELATION TIL UDVIKLINGEN I BARENTSHAVET.

Formålet med dette kapitel er at se på den strategiske betydning af Barentshavet for Norge, og de militære modmidler Norge kan anvende ved krænkelser af dets suverænitet. Dette struktureres således, at først redegøres der for betydningen af Barentshavet for Norge i fredstid. Herunder er de fleste faktorer allerede omtalt i tidligere kapitler, hvorfor det kun er et resumé og en beskrivelse af udviklingen. Dernæst behandles de militære midler, der kan anvendes i tilfælde af krig.

Norge har gennem en længere årrække været en af de største fiskerinationer i verden og er derfor særlig følsom på dette område. I 60-erne blev man klar over, at de vigtige fiskeressourcer i det nordøstlige Atlanterhav var ved at blive overfisket. Derfor blev der indgået visse restriktive fiskeriaftaler. Nordmændene fandt ikke, at disse var tilstrækkelige til at sikre deres interesse i kystområderne. I 1963 proklameredes derfor statsoverhøjhed over den norske kontinentsokkel. Udviklingen har siden ført til, at Norge har etableret 200 Sømil økonomisk zone i Nordatlanten sammen med andre nationer. D.v.s. de har rettigheder til udnyttelse og udforskning af de undersøiske naturforekomster. Da en sådan zone også er etableret omkring Spitsbergen, har Norge nu fået et temmeligt stort fiskeriinspektionsområde. Dette opsyn er hidtil blevet udført af særlige inspektionsfartøjer og af marinen, men 1 APR 1977 blev der etableret en kystbevogtning, som stort set er organiseret ligesom flåden og underlagt denne. Dens opgave er generel overvågning og kontrol i Norges

økonomiske zone og fiskerigrænsen ved Svalbard. Ydermere skal den yde hjælp til fiskere, føre kontrol med videnskabelige undersøgelser, deltage i redningsaktioner, oliebekæmpelse, bistå politiet og en lang række andre opgaver.

For »den grå zone« i Barentshavet (fig. 2) skal Norge og Sovjet, i henhold til den aftale de har indgået, sørge for, at de to landes og tredjelandes fiskere overholder de fastsatte kvoter. Et kystbevogtningsfartøj kontrollerer til stadighed dette område. I løbet af de næste par år får kystbevogtningen tilført tre nye 2000 tons fartøjer med en fart på 22-23 knob og armeret med en moderne 57 mm. kanon med ildledning, desuden sonarudstyr og andet ikke-specificeret våbenudstyr. Disse skibe skal kunne medbringe helikoptere. I forbindelse med dette skal der anskaffes 4 SEA LYNX helikoptere. Der bliver også anskaffet to nye brugte ORION-fly, hvori der skal installeres elektronisk identifikationsudstyr. Disse fly skal indgå i flyvevåbnets maritime eskadrille.

Spitsbergen må ikke bruges militært og må ikke have militære installationer, men da Norge har et ansvar for at kontrollere, at Svalbardtraktaten overholdes samt hævde Norges territoriale integritet over øgruppen, så bliver det måske nødvendigt for kystbevogtningen med mellemrum at operere fra Svalbard (note 17). I Nordnorge er fiskeri det vigtigste erhverv for den sparsomme og spredte befolkning. Begrænsninger i deres fangstkvoter vil derfor få konsekvenser for deres eksistensgrundlag.

De mulige olieforekomster i Barentshavet vil i tilfælde af udnyttelse have stor betydning for Norge og dets allierede. Dette under forudsætning af at der opnås enighed først og fremmest med NATO-partnerne og med Sovjet. En udvinding af olie i Barentshavet vil

trække flere industrier til Nordnorge. Det vil give flere arbejdspladser og en større befolkning. For Norges forsvar er betydningen af Barentshavet i fredstid først og fremmest kontrol og varsling overfor de sovjetiske flåde- og luftenheder. I den forbindelse foretager nordmændene patruljeoperationer med ORION-fly over Barentshavet, så man kan få et overblik over det antal ubåde, der befinder sig her.

Med det militære potentiel der er opstået på Kolahalvøen, anses det ikke for muligt, at norske styrker kan operere i Barentshavet i krigstid, ubådene måske undtaget. Norges forsvar har derfor måttet tage udgangspunkt i dette, og den strategiske position landet har i den nukleare afskrækkelse mellem stormagterne. For Sovjet vil det være af vital betydning at hindre NATO-udnyttelse af Norge, da man herfra effektivt vil kunne sætte ind mod NF og baseanlæggene på Kola. Det er derfor vigtigt for Norge at bevare en troværdig national forsvarsevne, så man sammen med sine allierede kan sætte en så høj træskel for den indsats, der kræves for at angribe norsk område, at risikoen for tab og udvidelse af konflikten ikke står i rimeligt forhold til udbyttet. Hvis der fra havet foretages en invasion mod norske mål, skal styrken gennemsejle trangt og grundet farvand. De maritime modmidler, en sådan styrke udsættes for, er først og fremmest torpedo- og kanonbåde, af hvilke nogle er udstyret med pingvin SSM (Surface to surface missiles). De udgør 60 i antal. Disse både har en stor ildkraft i forhold til platformens størrelse. Et andet vigtigt element er kystartilleriforterne. Disse er stationære, og anbragt så de beskytter strategisk vigtige punkter på kysten. De er vanskelige at uskadeliggøre, og de findes i et antal af 36. Det mindst sårbare element i kystforsvaret udgøres af 15 KOBHEN-klasse ubåde, som

er udstyret med 8 torpedoer og kan operere dybt inde i fjordene og langt til havs. Søforsvaret har yderligere 5 ASW fregatter af OSLO-klassen, som er udstyret med Sea Sparrow SAM (Surface to air missiles), og Pingvin SSM, Terne III A/U-våben, A/U-torpedoer, dydbomber og to dobbelte 3" kanoner. Fregatterne er velegnede til eskortering og patruljering. Kystforsvaret kan samarbejde med og støttes af godt hundrede kampfly. Af andre enheder er der 2 mindre korvetter, 7 små landgangsbåde, 10 minestrygere, 2 minelæggere og et depotskib samt kystbevogtningsfartøjer. Denne flåde udgør en alvorlig trussel mod en evt. sovjetisk amfibieoperation.

Hovedparten af Norges hær er placeret i det nordlige. I tilfælde af krig skal den sinke angriberne, indtil forstærkning kan tilføres. Mobiliseringspotentialer er ganske stort. I Sydnorge er den stående styrke lille, men her er mobiliseringspotentialer større end for Nordnorge. Oprettelsen af den norske kystbevogtning vil på områder som overvågning af suverænitetshævdelse være en stor hjælp for den norske marine. Tilførslen af de tre store fartøjer vil medføre en forøgelse i ASW-kapaciteten. I tilfælde af krig vil sådanne skibe kunne udføre patruljer og være ledsagefartøjer i konvojeringer. Oprettelsen af en så omfattende kystbevogtningsorganisation viser tydeligt, hvor stor en betydning fiskeriet har for Norge, og hvor meget man vil satse på at beskytte sin fiskerflåde. Da den norske kystbevogtning ikke er direkte militær, har den bedre muligheder for at operere omkring det politisk følsomme Spitsbergen. Den kan udøve en politifunktion, som vil være et blødere instrument end regulære militære enheder. Således vil kystbevogtningen kunne blive et fleksibelt instrument, indenfor den afdæmpede politik Norge fører over for Sovjetunionen.

Betydningen af de mulige olieforekomster i Barentshavet må ses på baggrund af forekomsternes størrelse, produktionskapacitet og beliggenhed. Disse forekomster ville bidrage væsentligt til Vesteuropas energiforsyninger.

Styrkeforholdene og de potentielle krigsoperationer i Norge og Kolaområdet kan ikke betragtes isoleret. For NATO vil evnen til at overføre styrker til Norge spille en stor rolle for forsvaret. En nærmere sammenligning af antal respektive enheder har mindre interesse, hvis man ikke også tager hensyn til afstande, og hvor store styrker, der antages som påkrævet for henholdsvis offensive og defensive operationer i området. Umiddelbart ser det ud som om, Norge i krigstid vil være i besiddelse af en troværdig forsvarsevne. F.eks. synes flåden skræddersyet til kystforsvarsoperationer. Det er ikke til med sikkerhed at sige, om forstærkningerne fra fig. 7 vil blive sat ind eller når frem i tide, da det bl.a. afhænger af den politiske beslutning. Det er imidlertid vigtigt at forstærkningerne omfatter stående styrker, der ikke først skal mobiliseres, men som er forberedt på at blive sat ind. Dermed er de et vigtigt bidrag til den militære balance i Norge og det usikkerhedsmoment de indebærer vil tjene som en afskrækkelsesfaktor for Sovjetunionen.

BARENTSHAVETS STRATEGISKE BETYDNING I RELATION TIL SVERIGE OG FINLAND.

Umiddelbart er det måske ikke indlysende at se, hvorledes Sverige og Finland berøres af situationen i Barentshavet, da ingen af disse lande støder op til dette. Begge lande er dog naboer til det politisk følsomme område mellem Sovjetunionen og Norge. Den strategiske betydning, Barentshavet har for Sovjet, influerer derfor på den sikkerhedspolitik, der føres i Sverige og Finland.

I dette kapitel vil der ikke blive beskrevet nogen maritim udvikling. Der vil kun blive redegjort for Sverige og Finlands nuværende betydning. Den har iøvrigt ikke ændret sig meget.

I Norden har man de sidste 30 år haft en sikkerhedspolitisk situation, der kaldes den nordiske balance. Denne har bidraget til at mindske internationale spændinger. For Sverige og Finland er den kendetegnet ved deres neutralitetspolitik. For Finland er det dog indenfor de rammer, som gives i den venskabs- og bistanbspagt, der er indgået med Sovjet i 1948. Grunden til at Norden den seneste tid har tiltrukket supermagternes opmærksomhed, er såvel den sovjetiske maritime ekspansion og udbygning af Kolaområdet som baseringen af de strategiske nukleare ubåde i dette område. Følgende forhold bedømmer svenskerne som motiver for militære operationer i og omkring Norden (note 18):

- Sovjets behov for at beskytte de strategiske ubåde og deres baser i Murmanskområdet.
- Sovjets behov for søvejene til global tilstedeværelse, og USA's interesse i at bestride Sovjet den mulighed.
- NATO's behov for transport over Atlanten og Sovjets interesse i at forhindre denne tilførsel.
- Skandinavien som et flankekområde til det central-europæiske område.

De militærstrategiske motiver kan ikke klart afgrænses fra hinanden. Særligt de tre første antages at influere på situationen i Barentshavet, Sverige og Finland. I dette kapitel vil de blive behandlet under et, da Sveriges og Finlands modforholdsregler ikke ændres med de anta-

gede motiver. Som tidligere nævnt er NATO interesseret i en uskadelliggørelse af Murmanskområdet. Den øgede rækkevidde indenfor »cruise« missiler medfører, at Murmansk kan rammes af sådanne missiler, som afskudt fra Norskehavet passerer hen over svensk luftrum. De strategiske ubåde i Barentshavet er så vigtige for terrorbalancen, at Sovjets interesse for at bevare disse er meget stor. Med hensyn til den øgede rækkevidde og beskyttelse af ubådene og baserne på Kola vil det være sandsynligt, at Sovjet behøver en beskyttelseszone, der ville omfatte det nordlige Skandinavien, altså også dele af Sverige og Finland. Søvejene omkring Skandinavien har betydning for Sovjet både for den økonomiske udvikling og for den politiske påvirkning af stater i andre dele af verden.

NATO's forsvar i Europa forudsætter omfattende forstærkninger fra Amerika. Disse er Sovjet interesseret i at afskære. Dette kan berøre Sverige på den måde, at Sovjet benytter landet for overflytninger til Norge eller for basering af luftstridskræfter til bekæmpelse af NATO-enheder i Norge og Norskehavet.

Den svenske neutralitetspolitik bygger på et relativt stærkt forsvar, hvis hensigt er at få en angriber til at vælge andre veje end gennem Sverige. Dette har tidligere bevirket, at Sverige betragtes som en stabiliserende faktor i Norden.

Den svenske forsvarschef har i en Perspektivplan redegjort for det fremtidige svenske totalforsvar. Ændringer frem over vil være reduktioner af destroyere, ubåde og jagerfly. På ingen områder sker der nogen forøgelse i kvantitet kun kvalitative ændringer hovedsageligt indenfor hæren.

Den mellem Finland og Sovjet indgåede venskabs-samarbejds- og bistandspagt muliggør i en krisesituation et militært samarbejde mellem de to lande. I fredstid sker der intet samarbejde på det militære område. Finlands strategiske betydning for Sovjet antages også at være som beskyttelseszone for Murmansk og som gennemgangs-område til Norge og Sverige for etablering af baser på den norske kyst. I den forbindelse vil den mellem USSR og Finland indgåede pagt formentlig ikke have nogen betydning.

Da det er muligt for NATO at levere »cruise« missiler hen over svensk luftrum, vil det i høj grad blive et problem for svensk sikkerhedspolitik. Hvis Sverige skal opretholde sin neutralitet, kan det ikke tolerere missilpassagen. Da der givetvis ikke er svensk ønske om at eskalere en konflikt, kan man ikke tænke sig direkte krigsforholdsregler mod NATO, men det vil være nødvendigt for Sverige at søge og uskadeliggøre sådanne missiler for ikke at krænke USSR. Et isoleret angreb mod Sverige anses ikke for rimeligt. Militære operationer mod Sverige bør i første omgang ses som et led i at opnå strategiske mål i Nordeuropa, såsom sikkerhedszoner omkring Murmansk, sikre sig baseområder i Norge for at kunne operere mod NATO og afskære forsyningslinierne til Nordamerika. Til opfyldelse af dette vil angriberne skulle udnytte hele eller dele af Sverige som gennemgangs- og baseområde. Denne udvikling er for svensk sikkerhedspolitik syn foruroligende. Supermagternes stræben for at beskytte deres interesser kan føre til en voksende politisk og militær spænding, som vil kunne forandre betingelserne for svensk sikkerhedspolitik. Den foreslåede perspektivplan for det svenske forsvar kan derfor fra et skandinavisk sikkerhedspolitik syn virke foruroligende på visse punkter.

På baggrund af det benyttede materiale er det vanskeligt at bedømme Finlands situation. I en krisesituation vil det formelt være bundet af pagten med Sovjet, og derved måske tvinges til at optræde som allieret.

AFSLUTTENDE BETRAGTNINGER.

De forhold, der fremover vil præge udviklingen i Barentshavet, er deployeringen af de sovjetiske strategiske ubåde i Barentshavet, og den rolle som Moskva har tiltænkt den hurtigt opbyggede NF. Fra 50-erne og frem til 70-erne kunne flådeopbygningen ses som et svar på den trussel, man mente USA udgjorde, men de seneste år er dette ændret radikalt til, hvad NATO og USA skal gøre, for at imødegå den trussel de strategiske ubåde i Barentshavet og NF udgør. Betydningen af disse forhold vil man givetvis kunne se ud fra de fremtidige sovjetiske øvelsesmønstre i Norskehavet, Atlanten og tilstødende farvande. Barentshavets strategiske betydning er uden tvivl steget i forhold til Norskehavets. Dette underbygges også af mulighederne for olie, gas og fisk fra dette hav, ligeledes af den handelspolitiske betydning NS har for udviklingen af de nordsibiriske naturrigdomme. INS er der blevet investeret så store beløb, at den fremover antageligt vil forsøges holdt åben hele året. De uafklarede spørgsmål om delingen af den økonomiske zone i Barentshavet og om Spitsbergen skal derfor ses i lyset af ovennævnte forhold. Det anses derfor ikke for muligt, at Sovjet i sådanne spørgsmål vil gøre indrømmelser til Norge. Dette kolliderer med Europas interesse for behovet af olie. Hidtil har den europæiske profil i Barentshavet været lav. For at delingen af den økonomiske zone kan få et for Vesten fordelagtigt udfald, må man søge at opnå enighed og gøre problemerne for Sovjet så mangesidede som muligt.

USA's styrker i Atlanten er primært baseret på varsling. Da den amerikanske nukleare overlegenhed ikke længe er så overbevisende, bør USA derfor satse mere på konventionelle styrker, så tilliden til den amerikanske garanti kan bevares. Dette bør også gøres for at sikre søkommunikationslinierne og forstærkningerne til Europa, mod den trussel som NF udgør mod disse. Da det er vigtigt, at forstærkningerne når sikkert frem og i tide, kan dette sikres v.h.a. hangarskibe. Admiral Kidds udtalelse kan derfor give anledning til bekymring.

Norges oprettede kystbevogtning vil give øget kontrol og overvågning i de nordlige farvande. Den kan anvendes som et mere fleksibelt instrument overfor USSR, hvorved risikoen for konfrontation mindskes. Af mere negativ karakter kan kystbevogtningen muligvis få konsekvenser for størrelsen af Norges flåde fremover. De konfrontationsmuligheder, der er mellem NATO og Sovjet i Barentshavet, kan bl.a. føre til inddragelse af de to neutrale lande Sverige og Finland. For at de kan optræde som en stabiliserende og fredet faktor, må de have et troværdigt forsvar.

KONKLUSION:

Deployeringen af de nyeste sovjetiske strategiske ubåde i Barentshavet og den eksplosive opbygning af NF vil i de kommende år få betydning for den maritime og nukleare militærbalance mellem Sovjetunionen og NATO. Hvis NATO derfor ikke i tide får truffet rigtige forholdsregler, kan det influere på sikkerhedspolitikken fremover.

NOTER

1. *Udover Den Nordlige Flåde er der Østersøflåden, Stillehavsflåden og Sortehavsflåden.*
2. *Disse hviler på en publikation fra the Royal United Service Institutions af J. L. Moulton og Janes for 1975.*
3. *INT POL 1-1976, p. 10. Fra positioner i Barentshavet kan de ramme hele det amerikanske fastland. DELTA II/III har fået 16 missiler med MIRV installeret, hvilket betyder en kvalitativ bedring (det sidste fra MB 1978-1979).*
4. *Da MB ikke angiver hvor mange enheder, der er ved NF eller på Kolahalvøen, men for Nord- og Centraleuropa under et, anses det ikke for relevant at medtage opgørelserne som et bilag. Redegørelsen tjener udelukkende som en tendens for området.*
5. *INT POL nr. 3 1976, p. 538 Sjaastad.*
6. *Bertram/Holst, p. 56.*
7. *Tidsskrift i Sjöväsendet 1972, p. 54 C. Fredholm.*
8. *Bertram/Holst, p. 169.*
9. *Bertram/Holst, p. 170.*
10. *PROCEEDINGS JUN 78, p. 39.*
11. *Bertram/Holst, p. 169.*
12. *Bertram/Holst, p. 45.*
13. *PROCEEDINGS JUN 1978, p. 40.*
14. *INT POL nr. 1 1976, p. 16.*
15. *Bertram/Holst, p. 44.*
16. *Navy International MAY 1977, p. 6.*
17. *Bertram/Holst, p. 185.*
18. *Försvarsmakten i den svenska säkerhetspolitiken, p. 38.*

BIBLIOGRAFI

Den Nordlige Søvej af R. Steen Steensen, Erik Lundsgårds Forlag 1957.

New Strategic Factor in the North Atlantic af Christoph Bertram and Johan J. Holst, Universitetsforlaget OSLO 1977 (Bertram/Holst).

Internasjonal Politikk (INT POL) udgivet af Norsk Utenrikspolitisk Institutt, Hegland Trykkeri, Felelskefjord og følgende er benyttet.

INT POL nr. 1 JAN/MAR - 1976, Norskehavets strategiske betydning som funksjon av Sovjets Nordflådes operasjoner af Jan Ingebrigtsen m.fl.

Tidsskrift i Sjøväsendet 1975, nr. 6, Norskahavet - konfliktzon i nytt perspektiv af Christer Fredholm.

Tidsskrift i Sjøväsendet, nr. 4 1978, p. 214, Norra sjövägen 1977-78 af R. Thorén.

Norsk Tidsskrift for Sjøvæsen: 1974, p. 428: Den nordlige sjøvej av kontreadmiral Oddm. P. Åknes.

Norsk Tidsskrift for Sjøresen: 1978, nr. 1/2: Oppbyggingen av Kystvakten av kommandör A. Filtnes.

Navy International MAY 1977: Northern Flank by Major-General J. L. Moulton.

The Military Balance (MB) udgives af The International Institute for Strategic Studies, 18 Adam street, London WC2N 6AL: 1970-1971, 1971-1972, 1973-1974, 1975-1976, 1976-1977, 1978-1979.

Försvarsmakten i den svenska säkerhetspolitiken utblick mot sekelskiftet 2000. OB Perspektivplan del 1, Regeringen 21-02-1979, Civiltryk A. B. Stockholm 1979. m.fl.

BOGANMELDELSE

Hans Garde & Hans Chr. Bjerg: »Torpedobåde gennem 100 år«, 144 s. Marinehistorisk Selskab, København 1979.

De tre skandinaviske mariner har i de senere år med forskellige udgangspunkter i historien og derfor på forskellige tidspunkter fejret torpedovåbnets første 100 år. I 1973 markeredes i Norge 100-året for modtagelsen af den første torpedobåd, i 1976 markeredes i Sverige 100-året for indførelsen af den selvbevægende torpedo af Whiteheads fabrikat, og i august 1979 markeredes i Danmark 100-året for modtagelsen af den første egentlige torpedobåd, TORPEDOBÅD NR. 4, der var bygget til udskydning af den whiteheadske torpedo. Det væsentligste skridt til indførelsen af torpedovåbnet i midten af halvfjerdserne blev imidlertid taget i fællesskab, idet de tre mariner af økonomiske grunde foretog de første indkøb af den whiteheadske torpedo under ét.

Det danske torpedobådsvåbens første 100 år beskrives af orlogskaptajn Hans Garde og Marinestabens historiske konsulent, cand.mag. Hans Chr. Bjerg, i en nydelig, gennemillustreret bog udsendt af Marinehistorisk Selskab med støtte fra J. Lauritzens Fond og Selskabet Danske Tordenskiold-Venner og med forord af Chefen for Søværnet, viceadmiral S. Thostrup. Forfatterne anfører selv i deres indledning, at tanken med denne bog har været dels at redegøre for sider af torpedobådsvåbnets historie, der ikke tidligere har været genstand for behandling, dels at beskrive udviklingen inden for dette

våben de sidste 25 år. Bogen kan således, ifølge forfatterne, opfattes som et supplement til den af kommandørkaptajn R. Steen Steensen i 1953 udgivne »Vore Torpedobåde gennem 75 år«. Sidstnævnte bog, der udsendtes som Marinehistorisk Selskabs Skrift Nr. 2, er desværre forlængst udsolgt.

Med »Torpedobåde gennem 100 år« har forfatterne, takket være deres indgående analyse af udviklingen inden for det danske torpedobådsområde set i relation til udviklingen på såvel det maritimt tekniske, taktiske og strategiske område som på det hjemlige forsvarspolitiske område, skabt et værk af betydelig sømilitær og historisk værdi, som er andet og mere end en almindelig beskrivelse af danske torpedobåde gennem tiderne.

Torpedobådsvåbnets historie behandles kronologisk i fire afsnit:

1. Udviklingen 1879-1909, som var præget af eksperimenteren og vældige diskussioner omkring torpedovåbnet og dets muligheder. »*La jeune école*« argumenterede således for torpedo- og torpedobådsvåbnets absolutte overlegenhed, medens Mahan inspirerede udviklingen af stormagternes slagskibsflåder. Torpedobådens indførelse resulterede i udviklingen af modforanstaltninger, bl.a. i form af torpedobådsjagere - destroyers -, og den kom også til at virke som katalysator for udviklingen af undervandsbåden.

2. Stagnation 1909-1939, hvor flåden, efter i 1914 bl.a. på grundlag af forsvarsordningen af 1909 at have stået vel rustet til at løse sine opgaver under den første verdenskrig, stagnerede. På torpedobådsområdet førte udviklingen ind i en blindgyde.

Bestræbelserne på med små midler at søge at løse alle opgaver resulterede i DRAGEN- og GLENTEN-klassen, som af forfatterne - og nok med rette - betegnes som en anakronisme.

3. Mellemspil 1939-1949 omfattende skyggetilværelsen under den anden verdenskrig og de første bestræbelser på efter befrielsen at genopbygge torpedobådsvåbnet og indføre motortorpedobåden.

4. Stabilisering 1949-1979, inden for hvilken periode det danske torpedobådsvåben finder sin plads i harmoni med vore allierede, og hvor udviklingen kulminerer med indførelsen af WILLEMOS-klassen og HARPOON sømålsmissilet.

På grundlag af den bag i bogen indeholdte fortegnelse over samtlige 108 danske torpedobåde påpeges i det femte og afsluttende afsnit fire centrale konstante og variable faktorer i torpedobådsvåbnets hundredårige udvikling: Antal torpedobåde, deres gennemsnitlige alder, displacement og fart. Tendenserne er for hver enkelt faktor illustreret ved klare udviklingskurver. Specielt skal fremhæves det bemærkelsesværdige faktum, at et styrkemål på 24 torpedobåde eller 24 torpedobåde og undervandsbåde siden 1909 er gået igen i en række flådeplaner og forsvarsordninger.

Torpedobådsvåbnet har i hele perioden haft betydelig politisk bevågenhed, og forskellige politiske partier har i tidens løb forsøgt at omsætte den af »*la jeune école*« i 1880'erne udformede filosofi i praksis. Hovedargumentet for de politiske forslag har hver gang været af økonomisk art. Det har imidlertid været karakteristisk

for de forløbne hundrede år, at torpedobådsvåbnet er indgået i en afbalanceret flåde sammensat med henblik på løsning af et samlet opgavekompleks, for hvilket der ikke har kunnet findes nogen let eller billig universal-løsning. Tankevækkende er i denne sammenhæng omtalen af forsvarskommissionen af 1902, »*hvor flere af de i kommissionen siddende politikere tydeligvis havde megen sympati for torpedo- og mineforsvaret p.g.a. dets ringe kostbarhed. De blev varmt støttet at hærens tilforordnede, oberst A. Kühnel, der under møderne frejdigt udtalte sig om alle sømilitære spørgsmål som oftest i polemik med søofficererne*«.

Man kan i den forbindelse kun give forfatterne ret, når de ved behandling af spørgsmålet om den fremtidige udvikling af torpedobåden og dens våbensystemer påpeger, at »*der er endda nogle, der ud fra en kun overfladisk forståelse for disse systemers fleksible anvendelsesmuligheder i et ørige som Danmark, anser det for muligt at sætte udelukkende på missiler og måske endda nøjes med at anvende disse som kystbaserede missiler. En sådan ensidig og mindre fleksibel våbensammensætning kan i hundredeåret for torpedo-våbnets indførelse minde stærkt om de overdrevne forventninger advokaterne for »la jeune école« havde til torpedo-bådene.*

Viceadmiral S. Thostrup skriver i sit forord: »*Marinehistorisk Selskabs skrift om det danske torpedovåben gennem 100 år er et væsentligt bidrag til belysning af søværnets nyere historie, og det bør finde læsere langt ud over fagmandens kreds*«. anmelderen kan kun være enig heri.

S. E. Thiede

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i september/oktober 1979.

HISTORIE.

Barnekow, Claus C. von: Nogle synspunkter på militærhistorisk forskning. Et histografisk bidrag til Den skånske Krig (1675-1679) og til dansk militærhistorieforskning. (Afhandling til Odense Universitet). Kbh. 1979. 124 s. bibl. 4^o.

Dorwart, Jeffery M.: The Office of Naval Intelligence. The Birth of America's First Intelligence Agency 1865-1918. Annapolis 1979. 174 s. index. bibl.

Herholdt, J.D. og C.B. Rafn: Forsøg til en historisk Udsigt over Redningsanstalter for Drukneede, og Underretning om de bedste Midler ved hvilke de igen kunne bringes til Live. (Optryk af udgave fra 1796). Kbh. 1979. X + 114 s. ill.

Københavns hvornår skete det. Fra Absalon til Nutiden. Kbh. 1979. 288 s. ill. index.

Parsons, Iain (ed.): The Encycyklopedia of Sea Warfare from the first ironclads to the present day. London 1975. 256 s. ill. index. 4^o.

Tandrup, Leo: Mod triumf eller tragedie. En politisk-diplomatisk studie over forløbet af den dansk-svenske magtkamp fra Kalmarkrigen til Kejserkrigen med særligt henblik på formuleringen af den svenske og især den danske politik i tiden fra 1617 og især fra 1621 til 1625. Bd. 1 + 2. Århus 1979. 510 + 574 s. Ill. kort. index. bibl.

2. VERDENSKRIG.

Buchheim, Lothar-Günther: U-båd. Kbh. 1978. 424 s.

Dobson, Christopher m.fl.: The Cruellest Night. Germany's Dunkirk and the Sinking of the WILHELM GUST-LOFF. London 1979. 224 s. ill. index. bibl.

Hinsley, F.H. m.fl.: British Intelligence in the Second World War. Its Influence on Strategy and Operations. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. BRITISH INTELLIGENCE. Vol. I. London 1979. 602 s. kort. index.

Holstein, Ulrich: Esbjerg. Et tyngdepunkt i det tyske vestkystforsvar 1940-45. Kbh. 1979. 95 s. + 97 s. ill. index. bibl. 4^o.

Kirchoff, Hans: Augustoprøret 1943. Samarbejdspolitikens fald. Forudsætninger og forløb. En studie i kollaboration og modstand. Bd. I-III. Kbh. 1979. 300 + 494 + 392 s. index. bibl.

Pedersen, Knud: Sagen om Churchill Klubben fortalt gennem kilder. Bd. I-II. Kbh. 1979. 231 s. illd.

Ruge, Friedrich: The Soviets as Naval Opponents 1941-1945. Annapolis 1979. 210 s. kort. ill. index. bibl.

Westwood, J.N.: Fighting Ships of World War II. London 1975. 160 s. ill. index.

PERSONALHISTORIE.

Bang, Kaj Nolsøe: Kompasset rundt med marinen. Svaneke 1979. 182 s. personindex.

Lovat, Lord: March Past. A. Memoir by Lord Lovat. London 1978. 400 s. ill. index.

Muus, Flemming B.: Gjort gerning..... Bd. 1-2. Kbh. 1979. 230 + 206 s. ill.

Ruge, Friedrich: In vier Marinen. Lebenserinnerungen als Beitrag zur Zeitgeschichte. München 1979. 456 s. ill. personindex.

POLITIK OG EFTERRETNINGSVÆSEN

Blechmann, Barry M. og Robert P. Berman (eds.): Guide to Far Eastern Navies. London 1978. 586 s. ill. index.

Holmes, W.J.: Double-Edged Secrets. U.S. Naval Intelligence Operations in the Pacific during world War II. Annapolis 1979. 240 s. ill. kort. index.

Østersøen. Geografi, historie, økonomi, havret, forsvar, sikkerhed. Kbh. 1979. 208 s. ill. index.

SKIBE OG SKIBBYGNING.

Kure, Bernt: Fregatten Jylland. Rapport sept. 1979. Kbh. 1979. 73 s. + 4 s. bilag, ill. bibl. maskinskr. 4^o.

Landström, Björn: Da skibene førte sejl. Fra papyrusbåde til fuldriggere. Kbh. 1979. ill. index. bibl.

Patternmaker 1 og C. NAVPERS 10579-B. Washington 1969. 252 s. ill. index. 4^o.

Patternmaker 3 og 2. NAVTRA 10578-C. Washington 1973. 434 s. ill. index. 4^o.

HÅNDBØGER.

Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905. London 1979. 440 s. ill. index.

Harboe, C.L.L.: Dansk Marine-Ordbog. Med forord af Henning Henningsen. (Optryk af udg. fra 1839). Kbh. 1979. 504 s. ill.

Moore, John E.: Warships of the Royal Navy. Annapolis 1979. 136 s. ill. index.

ARKTISK LITTERATUR.

Kaalund, Bodil: Grønlands kunst. Skulptur, brugskunst, maleri. Kbh. 1979. 224 s. ill. personindex. bibl.

DIVERSE.

Borup, Ernst J. (red.): Det grundtvigske soldaterarbejde 1882-1957. Kbh. 1957. 104 s. personindex.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Barry M. Blechmann og Robert P. Berman (eds.): Guide to Far Eastern Navies. Brassey's Publishers, Ltd., London 1978.

Bogen indledes med et essay af redaktørerne om flådebalancen i det vestlige Stillehav - herunder også om den amerikanske 7' flåde og den sovjetrussiske Stillehavsflåde - og giver derefter en redegørelse for de østasiatiske flåder: Folkerepublikken Kina, Japan, Republikken Kina, Republikken Korea, Folkerepublikken Korea og Philippinerne, idet man kommer ind på historie, sammensætning, organisation, personel m.m.

De sidste ca. 225 sider indeholder data for hver skibsklasse og luftfartøjs-type, der indgår i disse staters flådestyrker.

Bogen indledes med et forord af admiral Zumwalt, tidligere Chief of Naval Operations.

Christopher Dobson, John Miller og Ronald Payne: The Cruellest Night. Germany's Dunkirk and the sinking of the WILHELM GUSTLOFF. Hodder and Stoughton, London 1979.

Når der tales om store skibsforslis, tænker de fleste på TITANIC og LUSITANIA. Ingen nævner WILHELM

GUSTLOFF, som dog havde tab af menneskeliv (ca. 7000), der var fem gange så store som ved TITANIC's forlis.

Da de russiske styrker omkring årsskiftet 1944/45 trængte vestpå, samledes flere og flere tyskere - både civile og militære - ved Østersøhavnene i håb om skibslejlighed vestpå. Ifølge oplysninger fra admiral Dönitz transporterede tyske orlogs- og handelsskibe i tiden fra den 23. januar 1945 og indtil krigens afslutning mere end 2 mill. mennesker vestpå. Det 25000 ts store »Kraft durch Freude« skib WILHELM GUSTLOFF havde det meste af krigens tid ligget oplagt i Gdynia, hvor det tjente som kaserneskip for u-bådsbesætninger. Da evakueringen påbegyndtes, blev det gjort sejlkart og afsejlede den 30. januar med ikke mindre end 8000 personer om bord. I fredstid var det indrettet til 400 besætningsmedlemmer og 1465 passagerer. Allerede samme aften blev det ramt af 3 torpedoer, affyret af den sovjetiske u-båd S 13, som for øvrigt den 10. februar sænkede et andet tysk transportskib, GENERAL VON STEUBEN. En anden u-båd sænkede i april måned det 5000 ts store GOYA. Omkring 18.000 mennesker omkom ved disse forlis.

Forfatterne har ved udarbejdelsen af bogen fået assistance fra mange tyskere, herunder overlevende fra forliset, engelske myndigheder, Marinemuseet i Lenin-grad, den sovjetiske krigsveteran's komité og fra den sovjetiske forfatterforening.

Jeffery M. Dorwart: The Office of Naval Intelligence. The Birth of America's First Intelligence Agency 1865-1918. Naval Institute Press, Annapolis 1979.

Bogen er interessant, dels fordi flådens efterretningstjeneste var den første officielle amerikanske E-tjeneste, dels fordi der er skrevet meget lidt om amerikansk E-tjeneste i årene før CIA (den centrale amerikanske E-tjeneste) så dagens lys i 1947.

F.H. Hinsley m.fl.: British Intelligence in the Second World War. Vol. 1. Her Majesty's Stationary Office, London 1979.

I den omfattende engelske serie - HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR - foreligger nu første bind om den engelske efterretningstjeneste i den 2. verdenskrig. Bind 1 dækker tiden op til sommeren 1941, bind 2 til sommeren 1943 og bind 3 fra invasionen på Sicilien til afslutningen af krigen.

Lord Lovat: March Past. A Memoir. Weidenfeld and Nicolson, London 1978.

Forfatteren var under 2. verdenskrig medlem af kommando-tropperne (i 1942 udnævnt til oberstløjtnant). Bogen er anskaffet på grund af forfatterens deltagelse i »commando-raid'ene« mod Lofoten og Dieppe og i invasionen af Frankrig.

Friedrich Ruge: The Soviets as Naval Opponents 1941-1945. Naval Institute Press, Annapolis 1979.

Viceadmiral Ruge har ved bogens udarbejdelse benyttet sig af tyske krigsdagbøger, sovjetiske publikationer og adskillige vestlige historikers arbejder for at give et realistisk billede af den sovjetiske flåde-aktivitet i det nordlige Ishav, i Østersøen, Sortehavet, Middelhavet og i Stillehavet.

Bogen indledes med en kort gennemgang af den historiske baggrund. A.H.