

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Paul Bjørn Sørensen



JANUAR/FEBRUAR 1981
152. ÅRGANG

- VARMEANLÆG — DAMPANLÆG
- BLIKKENS LAGERARBEJDE
- SANITETSARBEJDE
- SMEDEARBEJDE — ISOLERING

STORM HANSEN & CO A/S

INGENIØRFIRMA

HALMTORVET 11 . 1700 V
TLF. (01) 212330

»VIKING« KOMPASSER
SKIBSURE — BAROMETRE — SEKSTANTER — KIKKERTER
SØKORT OVER ALLE FARVANDE
NAUTISKE BØGER



Iver C. Weillbach & Co. 1/5

SEJLSKIB & SEJLER

Amallegade 30 . 1256 København K . Telf. (01) 13 59 27

SEJLSKIBE Sejlskibe 1

Jens Friis-Pedersen

En arkitekts enestående samling af opmålinger fra 1920'erne og 30'erne af gamle danskbyggede træskibe, hvoraf de fleste ikke mere findes.

En smuk maritim udgivelse, der består af tekst, tegninger farveakvareller og fotos.

Stort format. 1b kr. 295,-



Høst & Søn Forlag

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Redaktør:
Orlogskaptajn
PAUL BJØRN SØRENSEN
Forsvarsstaben
Postbox 202
2950 Vedbæk
Telefon (02) 89 22 55 lokal 3303

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)
Orlogskaptajn J. WETHJE
Søe-Lieutenant-Selskabet,
Overgaden oven Vandet 62 B,
1415 København K
Telefon (01) 58 00 85
GIRO 11 91 96

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION
D.D.E. REKLAME
Gernersgade 39
1319 København K
Telefon (01) 14 41 55*
GIRO 5 27 52 10

Trykkeri:
NYSTED AVIS & BOGTRYK/OFFSET
Skansevej 1, 4880 Nysted
Telefon (03) 87 12 15*

Forsidebillede: Under Kronen på Holmen.

INDHOLD:

SIDE:

Ved årsskiftet! Af orlogskaptajn P. Bjørn Sørensen.....	1
Meddelelse fra Søe-Lieutenant-Selskabet	10
Samarbejde og konflikt mellem de allierede omkring det nordligste atlantehav af orlogskaptajn H. Gard.....	11
Referat af § 32-møde 16. oktober 1980	31
Liste over flåden, primo januar 1981	37
Fra andre mariner.....	44
Prisopgaver for 1981	53
Nekrolog.....	57
Terminer for fremsendelse af stof	59
Boganmeldelse	60

Stornophone 800U

**Kommunikations-
centret
du kan holde
i hånden**



Storno
RADIOTELEFONER

MIDTAGER 20 - 2600 GLOSTRUP - TELEFON (02) 45 55 44

VED ÅRSSKIFTET!

Af orlogskaptajn P. Bjørn Sørensen

Tidsskriftet.

Ved afslutningen af året 1980 og hermed den 151. årgang må det konstateres at have været året med mørke udsigter, dog afbrudt af visse opmuntrende hændelser. De første numre af årgangen blev udgivet inden for udgivelsesmåneden. Allerede med april-nummeret var forsinkelsen så stor, at bogen var sprunget ud, adskillige uger før medlemmer og abonnenter havde det i hånden. Maj nummeret udkom med yderligere forsinkelse i begyndelsen af juli måned. På dette tidspunkt var redaktionen allerede i færd med at søge andre veje for at sikre udgivelserne på en bedre måde. I september måned var vi nået så vidt, at der var færdigforhandlet en ny kontrakt med Nysted avis & bogtryk/offset A/S. Kontrakten mellem det ny forlag og Søe-Lieutenant-Selskabet blev underskrevet i oktober måned med overtagelse af udgivningsvirksomheden pr. november 1980. Forinden var vort forlag gennem næsten 10 år - Erhvervenes Forlag - blevet opsagt. Juni nummeret udkom med 2 måneders forsinkelse og på det tidspunkt, hvor det nye forlag udsendte november nummer lykkedes det samtidig at få udsendt juli/august. September og oktober nummer er ikke i skrivende stund udgivet.

Redaktøren må som konklusion for året konstatere, at besværet rent fysisk med at få trykt og udsendt tidsskriftet har beslåglagt en uforholdsmæssig stor del af virksomheden, hvilket er gået ud over den væsentligt vigtigere del - nemlig arbejdet med materialet som skal optages i vort tidsskrift. Det er alligevel med en vis fortrøstning at fremtiden ses i møde, idet udgivelserne nu efter min opfattelse vil blive

bragt ind i en mere regelmæssig gænge og at de store forsinkelser som intet tidsskrift i længden kan leve med, i fremtiden kan undgås.

For så vidt angår stof til tidsskriftet har året været tilfredsstillende idet der har været en jævn tilgang af artikler i perioden. Emnerne for de forskellige artikler dækker et stort spektrum inden for tidsskriftets fagområde. Hvis jeg skal pege på et område, vil jeg uden tøven pege på flere indlæg vedrørende søværnet - et forhold som er påpeget ved flere lejligheder. Der er en lang række problemstillinger, som i fremtiden vil medføre store konsekvenser for vor tjeneste. Der er intet til hinder for at bringe det til debat i vort tidsskrift. Hermed er givet en opfordring til alle om at anvende Tidsskrift for Søværnen til gavn for hverandre og ikke mindst for søværnet.

På given foranledning vil redaktøren søge at begrænse anvendelsen af for mange skrifttyper. Samtidig anmodes indsendere af indlæg om at tilstræbe en opdeling i færre, men længere afsnit og således undgå for omfattende en underopdeling af enkeltkapitler.

Tidsfrister for indsendelse af stof for 1981 er optaget på side 59 i dette nummer.

Forsvarspolitiske forhold

Den 1. april 1981 skulle en ny forsvarsordning træde i kraft, idet forsvarsordningen af 1973, der i 1977 blev forlænget i yderligere 4 år udløber. Forsvarets øverste ledelse har siden 1978 udført planlægningsarbejde - populært benævnt fasearbejde på grund af dettes faseopdeling - der har krævet en betydelig arbejdsindsats. Der råder ved årsskiftet en betydelig usikkerhed om, hvorledes og hvornår en ny forsvarsordning kan træde i kraft på grund af de herskende politiske forhold. Der er imidlertid ingen tvivl om at hele forsvaret lider i denne tomgangsperiode, som er opstået, idet planer, som er udfærdiget på baggrund af forsvarskommandoens

oplæg til en ny forsvarsordning og som er tilrettet gennem de fra forsvarsministeriet modtagne direktiver, ikke gennemføres til tiden. Specielt på de større materielanskaffelser mærkes dette fænomen, idet planlægningsprojekterne skubbes foran i en stadig større og større bunke, efterhånden som udskydelserne finder sted. Resultatet heraf bliver at det forsvar som under planlægningsarbejdet kunne forudses og som realistisk anskuet ikke var imponerende ikke engang kan opnås. Selv om der på et senere tidspunkt efter et eventuelt forlig skulle blive tilført flere midler vil den tabte tid ikke kunne genvindes på grund af begrænsninger i forsvarrets samlede mulighed for at gennemføre store materielprojekter. Det vil for eksempel ikke være muligt med kort varsel samtidigt at gennemføre flere store skibsprojekter som for eksempel anskaffelser af undervandsbåde, missilbåde, bevogtningsfartøjer og minehuntingere. Ved udskydelser kan en sådan uholdbar situation imidlertid blive resultatet. Således som udsigterne er ved overgangen til 1981, er der stor sandsynlighed for at hullerne i forsvarrets styrke blot forøges i takt med udrangeringen af det materiel, som Danmark i 1950'erne og 1960'erne modtog som våbenhjælp fra hovedsageligt U.S.A. Forsvarskommandoen har således for nylig udsendt en opgørelse over den modtagne våbenhjælp. Heraf fremgår det at den modtagne hjælp kan opgøres til ca. 4½ milliard kroner. Danmark har således i en længere periode kunnet leve på den modtagne hjælp og har ikke behøvet materielinvesteringer i samme omfang som nu, hvor vi ikke kan forvente at få stillet materiel til rådighed gratis. Efter våbenhjælpens ophør blev der i 1967 også taget principiel stilling til spørgsmålet, og det blev tilkendegivet, at forsvarret kunne påregne en trinvis forøgelse af de nationale materielinvesteringsbevillinger i de følgende år. Imidlertid skete der allerede årene efter beskæringer i disse beløb således at muligheden for at foretage en gradvis kompensation for våbenhjælpens bortfald formindskedes væsentlig. Materielef-

terslæbet fra sidste forsvarsordning er ligeledes med til at gøre situationen sværere, og behovet for materielinvesteringer er højt og vil være det igennem 1980'erne og ind i 1990'erne som en følge heraf. Hvor slemt det ser ud for vore materielinvesteringer fremgår af forsvarskommandoens udgivne plan for forswarets virksomhed i 1981, der er tilrettelagt på grundlag af den i december vedtagne finanslov for 1981. Det beløb på godt 1 milliard kroner der er afsat til materielinvesteringer er på forhånd spist op af de allerede iværksatte materielinvesteringer, hvilket bevirker at ingen af de nye projekter kan påbegyndes som planlagt.

Status for søværnet

I 1980 har søværnet deltaget i allierede og nationale øvelser med vore missilbevæbnede enheder med de nye muligheder dette indebærer. Den stærkt forbedrede kvalitet af disse skibe mærkes først og fremmest i NATO-øvelserne, hvor det umiddelbart er muligt at måle sig med tilsvarende enheder fra andre lande.

Korvetten NIELS JUEL højeste kommando 26. august og indgik samme dag i flådens tal under ceremoniel udfoldelse i søværnets bedste traditioner.

OLFERT FISCHER afleveredes fra Ålborg Værft til søværnet marts 1980 og er ved at afslutte våbeninstallationerne. Korvetten forventes at kunne indgå i flådens tal juni 1981. Den tredje og sidste enhed PETER TORDENSKIOLD vil efter planen blive afleveret til søværnet februar 1981 og kan således indgå i flådens tal i første halvdel af 1982.

Søværnet har ikke herudover oplevet tilgang af skibe til flåden ej heller er skibe blevet udfaset, når der ses bort fra opmålingsenhederne SKA 3 og 4 der afhændes i Godthåb, hvor de er oplagt.

Et bevillingsoplæg om anskaffelse af Søværnets operative

Kommando's, kommando-, kontrol-, og kommunikations-system, det såkaldte FOD CCIS, er for tiden under behandling. På betingelse af en finansudvalgsbevilling i begyndelsen af 1981 vil projektet kunne iværksættes. De første undersøgelser til et landbaseret CCIS blev allerede udført i perioden 1968-70. På grund af de ovenfor nævnte finansieringsproblemer har projektet været længe undervejs, men skulle ifølge planer være operationsklar 1984/85. FOD CCIS vil, udover sine militære funktioner, samtidig blive udbygget, således at behandlingen af oplysninger inden for en række civile områder som søredningstjeneste, fiskeriinspektion m.v. automatiseres.

Med indførelsen af FOD CCIS forbedres den operative kommandos muligheder væsentligt, idet de operative elementer af søværnet i fremtiden vil kunne udveksle informationer langt hurtigere end tidligere. Herigennem kan vigtige operative beslutninger tages hurtigere på et bedre underbygget grundlag. Søværnet bevæger sig således et stort skridt videre ind i elektronikalderen, og endnu et område, der før blev varetaget af et større antal personer erstattes af dataudstyr og andet materiel. I den militære beslutningsproces er således inddraget to vigtige hjælpemidler som automatisk databehandling og forbedret kommunikation må betegnes. I forbindelse med introduktionen af CCIS verden over diskuteres begrebet »command and control«, der anvendes overalt uden at det dog ses nøjagtigt defineret noget steds. En definition af begrebet lader sig ikke uden videre gøre, og det tjener måske heller ikke noget formål at forsøge sig herpå. Imidlertid er det vigtigt at slå fast at der med indførelse af systemer, hvori betegnelsen indgår, ikke er tale om, at beslutninger vedrørende sømilitære operationer overtages af en datamat, der er stadigvæk kun tale om systemer til hjælp for den kommanderendes beslutninger. Der er i dag knap nok grænser for hvor omfattende materiale, der kan behandles. Hovedspørgsmålet bliver snarere at få begrænset

omfanget af oplysninger, således at beslutninger ikke umuliggøres eller udsættes på grund af uoverskuelighed. Den militære beslutningsproces må ikke undermineres gennem tilgang til et alt for omfattende materiale; hovedformålet er at få korrekte oplysninger frem til det tidspunkt, hvor det skal anvendes.

I 1979 blev sømålsmissilinstallationerne i søværnets skibe færdiggjort og som nævnt har der i løbet af 1980 været lejlighed til gennem øvelser at indøve anvendelsen af et nyt våbensystem, der giver helt nye taktiske muligheder. Der er sket en del siden de første sømålsmissilsystemer placeredes om bord i orlogsskibe til operativ anvendelse for ca. 22 år siden, hvor STYX-missiler introduceredes som hovedvåben i KOMAR-klassen i den sovjetiske flåde. Historien om våben og modvåben er iøvrigt ved at gentage sig inden for området sømålsmissiler, idet det måske i virkeligheden blot skal opfattes som en videreførelse af udviklingen af forsvarssystemer mod fly. Dette kapløb om at udvikle stadig bedre fly mod stadig mere effektive forsvarssystemer, er måske i vor tid ved at blive afgjort til luftforsvarsmissilsystemernes fordel. Truslen er nu skiftet således at det er missilet som må bekæmpes. Skiftet er ikke sket markant, men må i dag siges at være et faktum. Udviklingen af effektive antimissilsystemer til placering om bord i skibe er ved at være afsluttet, og i første halvdel af 1980'erne vil de blive deployeret om bord i en række orlogsfartøjer i vesten. Sovjetunionen har rådet over sådanne typer af våben gennem 70'erne, som en naturlig følge af, at det var i det land, udviklingen af et effektivt sømålsmissil først fandt sted. Udviklingen af modvåbnet fulgte herefter i takt med vestens interesse for sømålsmissiler. Tendensen i sømålsmissiludviklingen er først og fremmest en højere fart, formindskelse af missilet og taktisk anvendelse af flere missiler i hver salve. En forøgelse af hastigheden vil blandt andet bevirke kortere tid til rådighed fra erkendelse af angrebet til iværksættelse af modforholdsregler.

Der vil kort sagt blive kortere tid til at træffe beslutninger, hvilket vil kræve yderligere assistance af datamatudstyr samt eventuel anvendelse af automatisk iværksatte modforanstaltninger.

Radar og radardetektorer (ESM) er i dag de to vigtigste hjælpemidler til at kunne erkende sig angrebet af sømålsmissiler og i fremtiden vil de elektrooptiske systemer få betydning, for eksempel under radartavshed. Søværnets mangel på ESM-udstyr er fortsat under afhjælpning, idet der i 1980 blev givet tilladelse til anskaffelse af systemer til WILLEMOES-klassen.

I 1980 modtog søværnet for første gang siden 1963 helikoptere, idet 7 af de 8 bestilte helikoptere til fiskeriinspektions-tjeneste af typen NAVAL LYNX MK 80 blev leveret til afløsning for ALOUETTE III. Uddannelse og træning med henblik på udstationering i inspektionsskibene har fundet sted i sidste halvdel af 1980. Første udstationering om bord i VÆDDEREN på fiskeriinspektion ved Færøerne fra november 1980 måtte dog opgives på grund af materielproblemer, og den er indtil videre udsat til MAJ 1981.

I 1980 iværksattes en markedsundersøgelse med henblik på at finde en undervandsbådstype, der opfylder de opstillede grundlæggende militære krav. Resultatet heraf forelå oktober 1980. Det fremgår, at der ikke foreligger realistiske muligheder for gennemførelse af et projekt i Danmark, men at der i udlandet findes to typer, som kan anvendes af søværnet, og som opfylder eller kan bringes til at opfylde de stillede krav. Fra dansk side fortsættes der ind i det nye år med undersøgelser af projekterne med henblik på indpasning af typekrav samt med definition af materielkrav. En egentlig indstilling om bygning af 3 undervandsbåde til erstatning for de 4 enheder af DELFINEN-klassen forventes forelagt finansudvalget ved udgangen af 1981. Det forventes, at bygningen af den nye klasse undervandsbåde, der indtil videre

benævnes UB 80 af forsvaret, vil finde sted i perioden 1982-86.

Hvis vi yderligere skal skue lidt frem hvad angår erstatninger for aldersstegne skibsklasser, falder blikket uvilkårligt på den efterhånden nødvendige modernisering af minebekæmpelseskapaleten først og fremmest gennem en tilgang af minehunte. I den nuværende planlægning forudses dette ikke muligt, og først efter 1985 kan et egentligt nybygningsprogram forudses iværksat. I den mellemliggende periode er planlagt en modernisering af 6 af de nuværende 8 minestrygere af SUND-klassen.

Ligeledes er en ønskelig forbedring af den søgående farvandsovervågning ikke umiddelbart forestående, men planerne går ud på at foretage en levetidsforlængelse af de 8 enheder af DAPHNE-klassen for i hvert fald en 5 års periode. På baggrund af informationer om en kraftigere og hurtigere nedslidning af inspektionsskibe er der i 1980 iværksat en nærmere undersøgelse af om levetidsforlængelse er mulig eller om HVIDBJØRNEN-klassen nødvendigvis må erstattes ved udløbet af dens normale levetid på ca. 25 år. To inspektionskuttere er medinddraget i undersøgelserne og resultater heraf forventes at foreligge i løbet af 1981. På baggrund af de væsentlige ændringer som er sket i fiskeriinspektionsopgaverne vil det blive nødvendigt at revidere kravene til afløserne, idet tendensen går i retning af større og mere udholdende enheder.

Personelområdet

Søværnet har fortsat en vis officersmangel og herudover er manglen på personel i alle kategorier inden for teleområdet i løbet af 1980 blevet meget følelig. Specielt manglen på sidstnævnte kategori giver alvorlige problemer for så vidt angår vedligeholdelse af vore nye enheders avancerede elektronikmateriel.

Manglen på kvalificeret personel i vestlige landes mariner er tilsyneladende ved at blive et mere gennemgående fænomen.

Således hersker der i den norske marine en udbredt mangel på officerspersonel som følge af, at specielt de yngre officerer har forladt sjøforsvaret til fordel for stillinger i det civile erhvervsliv. Også de mellemstore mariner som den franske marine og Royal Navy har rapporteret om personelkriser, og i U.S. Navy er der et eksempel på, at chefen for et orlogsskib ikke afsejlede på grund af mangel på kvalificeret personel. Dette understreger den kendsgerning, at det tilsyneladende er vanskeligt i vestlige lande at motivere for orlogstjeneste, og at søgningen er lav til denne tjeneste.

Der er sikkert flere årsager hertil, og givet er det, at de varierer fra land til land, men det gennemgående er uden tvivl fraværet fra hjemmet, kombineret med generelt lave lønninger i forhold til arbejdsindsatsen.

Herudover kan det måske påvises, at der er sket en ændring i den almindelige opfattelse af at betragte orlogstjeneste som noget specielt og noget særligt attraktivt, hvilket igen kan bevirke en mindre tilgang. På langt sigt er en situation med for ringe tilgang af nyt personel imidlertid uholdbar og det vil efterhånden blive sværere og sværere at rette op på forholdene. Resultatet vil være til ubodelig skade for søværnet. Herudover vil personelmangel og særligt manglen på kvalificeret personel give sig udslag i større materieldriftomkostninger på grund af fejlagtig betjening af udstyr samt en manglende materielvedligeholdelse. En underminering af personelområdet er mindst lige så katastrofal som manglen på materiel og skibe, for også i vor tidsalder er det personel som fører kampen og ikke skibene. Royal Navys ord-sprog »Ships don't fight - men do!« er fortsat gældende. Den status der hermed er givet for søværnet ved årsskiftet er nok noget dystert anskuet. Der har imidlertid kvalitativt været en god udvikling i gang gennem 1970'erne. Det er derfor at chefen for Søværnets operative Kommando, kontreadmiral S. Thiede, i efteråret 1980 har givet udtryk for at flåden

aldrig har været så slagkraftig før. Imidlertid må det stadig huskes at tilsvarende forbedring af maritim kapacitet sker overalt i verden, og at i søværnet er den kvalitative forbedring sket gennem en markant nedgang i antallet af skibe og våbensystemer.

Denne nedadgående tendens må ændres snarest, hvis søværnet fortsat skal kunne medvirke i forsvarets vigtigste opgave - at virke krigsforebyggende.

MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENENAT-SELSKABET

Ved Søe-Lieutenant-Selskabets ordinære mødeaften torsdag den 18. december afholdtes valg vedrørende behandlingsudvalget, jf. lovenes § 16 stk. 2, der fik følgende sammensætning:

Kommandør J. F. Bork, formand
Kommandørkaptajn S. Torp Petersen
Orlogskaptajn P. B. Nielsen

Suppleanter:

Kommandør J. O. Fischer
Kommandørkaptajn J. A. Røth
Orlogskaptajn P. Kofoed

SAMARBEJDE OG KONFLIKT MELLEM DE ALLIEREDE OMKRING DET NORDLIGSTE ATLANTERHAV

af orlogskaptajn Hans Garde

På årskonferencen i Det internationale Institut for Strategiske Studier i 1975 fremhævede Michael Howard værdien af at skelne mellem de to kategorier af konflikter, hvor havet på den ene side er årsagen til konflikten, og hvor havet på den anden side er arenaen for konflikten, der kan være opstået andetsteds 1). Denne grundlæggende forskel mellem havet - i dette tilfælde: Nordatlanten - som henholdsvis årsag eller arena for en konflikt er helt central for udviklingstendenserne i landene omkring Nordatlanten.

Inden for de begrænsninger, der er indeholdt i titlen på denne artikel, indebærer den første kategori muligheden for såvel samarbejde som konflikt mellem de allierede, især hvis man med ordet konflikt snarere mener interessemodsætninger end væbnet konflikt. Vi har til tider været mere krigeriske i vort sprogbrug end nødvendigt. Der er en tendens til verbal eskalation. Torskekrigene mellem Storbritanien og Island, var naturligvis ikke krige. Var det konflikter? Det var i hvert fald ikke væbnede konflikter. Der var jo overhovedet ingen skydning - og islændingene havde ingen flåde til at kæmpe med.

I forhold inden for den første kategori vil der blandt bredstaterne være en klar tendens til at lægge vægt på uafhængighed i forsøgene på at få mest muligt til rådighed af resourcerne i havet. I den anden kategori vil der på grund af Sovjetunionens militære opbygning i nordområderne være

en lige så klar tendens til at stå sammen i den gensidige afhængighed, der har ført til et omfattende samarbejde mellem de allierede. I det fælles forsvar er der ikke plads til konflikter mellem landene.

I denne artikel vil der blive fremlagt en række observationer inden for de to kategorier. Det vil i sagens natur ikke være muligt at dække alle de mange områder, hvor samarbejdet i dag blomstrer, men det må ikke glemmes at et fortsat dagligt samarbejde mellem bredstaterne omkring det nordligste Atlanterhav stadig udvikles inden for en lang række felter, så som meteorologi, redningsvæsen, havundersøgelser etc. etc. Inden for disse mange felter dikterer den voksende gensidige afhængighed et stadigt mere omfattende samarbejde.

GENERELLE TENDENSER

Der er i de senere år sket et skift - ikke mindst i USA - til i højere grad at erkende Nordregionens betydning for alliancens sikkerhed. Regionen er en afgørende barriere for Sovjetunionens luft- og søstridskræfter. Der må derfor inden for alliancen være en tilstrækkelig forsvarskapacitet til at gøre en aggression uacceptabel for Warszawapagten.

De Nordiske lande

Opfyldelsen af disse militære betingelser må imidlertid ske inden for de komplicerede politiske sammenhænge, hvor alliancens strategi fungerer med vægt på afskrækkelse. Den såkaldte nordiske balance er i denne forbindelse vigtig. Balancen er dog vel snarere et mønster, og der er jo på ingen måde tale om nogen militær balance. Det drejer sig om en nok så stabil politisk situation, hvor de fem nordiske lande har valgt ikke at følge den samme sikkerhedspolitik. Samtidig er man sig i alle de nordiske hovedstæder meget bevidst, at ændringer i forhold til allierede eller i graden af tilbageholdenhed kan have indflydelse også i nabolandene. Når vi derfor taler om den nordiske balance, refererer vi til såvel

objektive forhold som til mere subjektive opfattelser af gensidig afhængighed.

De nordiske landes sikkerhedspolitik er i al væsentlighed fortsat præget af erfaringerne fra den anden verdenskrig. Modsætningsforholdet mellem supermagterne har stærkt medvirket til at cementere denne situation. I det nordlige område ser vi fra Canada i vest til Finland i øst en faldende grad af integration i det vestlige sikkerhedssystem. Fra Grønland i vest til Finland i øst ser vi en tilsvarende faldende økonomisk og sikkerhedspolitik tilknytning til det Atlanterhav, der har givet navn til alliancen.

På Grønland og Island er der bortset fra begrænsningerne hidrørende fra atompolitikken stor integration byggende på aftaler med USA om forsvaret af områderne. Norge og Danmark er medlemmer af alliancen med yderligere en række selvpålagte restriktioner. Sverige opretholder sin alliancefrihed med henblik på neutralitet i krig, og Finland neutralitet bygger på venskabstraktaten af 1948 med Sovjetunionen.

Dette overordnede mønster har været karakteriseret af en meget stor stabilitet i de sidste 30 år. Det er en stabilitet, der har medvirket til at det nordlige område hidtil har været betragtet som et område med lav spænding. Det er bevarelsen af denne ringe grad af spænding, der mere end noget andet er det fælles mål i alle de nordiske hovedstæder. Og der er i alle landene en klar erkendelse af, at bevarelsen af den lave grad af spænding kræver hensyntagen til nabolandenes forhold. Vi har netop været vidne til, at forsvarscheferne i de to nabolande Norge og Sverige har kommenteret og dermed søgt at påvirke den aktuelle danske forsvarsdebat.

Øst-vest forholdene

Det har Sovjetunionen også gjort. Og Sovjetunionen er jo naturligvis ikke omfattet af begrebet: Den nordiske balance.

Sovjetunionen anerkender ikke engang officielt begrebet. Moskva er derfor på ingen måde bundet. Moskva har tværtimod frie hænder til at opbygge den militære kapacitet uden for; men samtidig delvist rettet mod det nordiske område. De nordiske landes sikkerhedspolitik kan derfor på ingen måde adskilles fra den overordnede øst-vest balance. Tværtimod er den nordiske balance en refleksion af den overordnede balance, omend der naturligvis ikke er nogen symmetri mellem på den ene side Island, Danmark og Norges medlemskab af NATO og på den anden side den finsk-sovjetiske venskabstraktat. 2).

For det nordiske område er der udviklet klare bestræbelser på at søge netop den balance i landenes sikkerhedspolitik, at der må tages hensyn til Sovjetunionens legitime krav på sikkerhed samtidig med, at de nordiske NATO-landes egen sikkerhed bygger på alliancens afskrækkelses-strategi. I de bilaterale forhold til Sovjetunionen er de nordiske NATO-lande gang på gang udsat for pression, hvor det er vigtigt for disse lande at stå fast uden at overspille rollen. Det er vigtigt i disse bilaterale forhandlinger, at Sovjetunionens overvældende militære magt ikke omsættes i politiske gevinster. Det er vigtigt, at Sovjetunionen ikke bibringes en opfattelse af, at militær magt er letomsættelig til politisk indflydelse.

Det er i denne sammenhæng, at den militære styrke i NATO spiller en afgørende rolle for de enkelte lande i området. For de nordiske NATO-lande betragtes medlemskabet af alliancen som den afgørende sikkerhedspolitiske faktor. Og selv om der til tider er ganske ophidsede diskussioner om specielt økonomien i relation til forsvarspolitikken, er der en meget konstant og bred opbakning i såvel befolkningerne som i tingene - altinget, stortinget og folketinget - i Island, Norge og Danmark.

Det er vigtigt at erindre, når der i alliancens andre lande er

vanskeligheder med at forstå de specielle konditioner, der gælder for det nordiske område. Når det er svært for ikke-skandinaverne at acceptere den praktiserede alliancepolitik i både Danmark og Norge, og når de mest tvivlende spørger, om Danmark og Norge er på vej mod en ny neutralitetspolitik, så er det netop, fordi det nordiske område på samme tid er et centralt område i modsætningsforholdet mellem øst og vest og et område med lav spænding.

Den interne stabilitet

Alle staterne i området regeres i en enestående demokratisk stabilitet. Der er ingen alvorlige interne problemer, og kun få kan forestille sig, at interne problemer i de nordiske lande i dag kan føre til voldsomheder. Der er heller ingen minoritets-grupper, der bekender sig til anvendelsen af vold, således som det uheldigvis er tilfældet i dag i så mange andre lande.

I juni i år samledes repræsentanter for alle eskimoerne i området til den anden Inuit cirkumpolære konference i Nuuk på Grønland. Der drøftedes mange forskellige spørgsmål om tilknytningsforhold mellem de enkelte lande og til De europæiske Fællesskaber. 3). Men hverken her eller noget andet steds i de nordlige områder er der luftet synspunkter om anvendelse af vold til at nedbryde stabiliteten.

Den militære situation

Den overordnede politiske og strategiske situation i det nordlige område må således betragtes som yderst stabil; men den militære udvikling har ikke været til alliancens fordel. Den øjeblikkelige militære situation kan således kort karakteriseres som følger:

- den sovjetiske nordlige flåde har gennemgået en omfattende opbygning, uden at det har sat sig spor i en tilsvarende reduktion i Østersøflåden,

- de strategisk vigtige basekomplekser på Kola-halvøen kan have såvel stabiliserende som destabiliserende betydning. Den store betydning af disse baser kan gøre det tillokkende for Sovjetunionen at slå til tidligt og hurtigt over for Norge for at sikre baserne, den frie deployering af de sovjetiske søstridskræfter og erobringen af fremskudte støttepunkter og flyvestationer til støtte for flådeoperationer i Atlanterhavet,
- blandt de sovtske styrkers opgaver er sikringen af atomslagstyrken den vigtigste. Derefter kommer nedkæmpelsen af NATO's atomslagstyrke, og for det tredje afskæringen af de for alliancen vitale forbindelseslinier over Atlanten,
- de stærkt forøgede sovjetiske militære muligheder i området har gjort det mindre troværdigt at eksterne forstærkninger kan bringes frem i tide efter en konflikt er brudt ud,
- endelig er bredstaterne, inklusive Storbritanien, ikke i stand til at opretholde en permanent maritim tilstedeværelse i området med mere end en eller to fregatter fra hvert land, hvis de mange andre opgaver skal løses samtidigt. Der er simpelthen for få skibe i dag.

Det er en udvikling, der har været undervejs længe, men der tegner sig i dag et stadigt tydeligere behov for, at de allierede samarbejder om i større udstrækning at demonstrere landenes interesser i området gennem en maritim tilstedeværelse. Alliancens holdning må ikke kunne tydes som et tilbageskridt i forhold til Sovjetunionens forøgede aktiviteter i området.

HAVET SOM ÅRSAG TIL KONFLIKTER

Regionale karakteristika

I denne kategori antages de fleste farer mod den herskende stabilitet normalt at være snævert knyttet til den økonomiske udvikling, til udvidelsen af territoriale grænser og økonomiske zoner, samt til de nye muligheder for udvikling af råstoffer og især energi.

For det første sker denne økonomiske udvikling i et område af stor strategisk betydning for begge pagtsystemerne, hvilket komplicerer de bilaterale forhandlinger - ikke mindst mellem Norge og Sovjetunionen. For det andet drejer det sig om helt fundamentale nationale interesser, der derfor kan medføre gnidninger i forholdet mellem allierede. Situationen i Ægæerhavet med de skræmmende græsk-tyrkiske modsætninger har længe voldt bekymring.

Strategiske faktorer er således blevet kombineret med økonomiske og politiske i et mønster af betydelig kompleksitet. Økonomiske problemer i tilknytning til fiskerettigheder, territoriale afgrænsninger og udvidelser af de nye økonomiske zoner er endnu uafklarede. Norge står her overfor den særligt vanskelige opgave at skulle forhandle sådanne spørgsmål, der er primært regionale problemer, men som på grund af områdets strategiske betydning får et videre perspektiv. Sovjetunionen foretrækker forståeligt nok at begrænse forhandlingerne til rent norsk-sovjetiske forhandlinger, samtidig med at Norge af lige så forståelige årsager må være på vagt overfor løsninger, der kan føre til et begrænset fælles norsk-sovjetisk regime. I denne situation må Norge kunne forvente forståelse og om nødvendigt - mere konkret støtte fra sine allierede. 4).

Fiskeriet

Den teknologiske udvikling har forbedret fiskeriets effekti-

vitet i en sådan grad at overfiskeri meget vel kan føre til hele fiskearters udryddelse. Der er således en trussel mod det økonomiske grundlag for kystbefolkningerne - og for hele nationer - omkring Nordatlanten, hvor nogle af verdens vigtigste fiskepladser findes. Spændinger, såvel internt som mellem nationer, har tidligere været resultatet. »Torskekrigene« mellem Island og Storbritanien er blandt de seneste eksempler på konflikter over nationale ressourcer.

Traditionelt har befolkningerne i området baseret en væsentlig del af deres økonomi på fiskeriet. Fiskere har investeret kapital og arbejde i et produktionsapparat i forventning om en rimelig levestandard. De seneste års ændringer i fiskeriet med den moderne teknik og udvidelserne af fiskerizonerne har derfor medført et behov for regionalt samarbejde om bevarelsen og fordelingen af havets ressourcer. Her har forhandlinger - og ikke konflikter - været det karakteristiske træk.

I visse tilfælde kan nationale reguleringer være tilstrækkelige, men internationale bestemmelser kræves i hvert fald uden for 200 sømilsgrænserne. Den nordvest atlantiske fiskeriorganisation, NAFO, er et eksempel på en sådan international organisation, der fører det overordnede tilsyn med fiskeressourcerne udenfor fiskerizonerne under Danmark (Grønland), Canada, USA og Frankrig (St. Pierre og Miquelon). Denne internationale regulering er naturligvis snævert knyttet til reguleringerne i de nationale zoner. Den er også under indflydelse af fiskeripolitikken i Fællesmarkedet, hvor EF-lande er involveret. De europæiske Fællesskaber er meget påpasselige med at deltage i den slags internationale organisationer som NAFO, fordi reguleringen i »EF-havet« er yderst kompliceret. Det skyldes ikke mindst, at et stort overfiskeri allerede havde fundet sted, da EF-landene samtidigt udvidede fiskerizonerne til 200 sømil den 1. januar 1977.

Medlemslandenes fiskeflåder til fjernfiskeri blev samtidigt udelukket fra andre landes fiskerizoner. De deraf følgende problemer med redeployering indenfor det fælles »EF-hav« er langt fra blevet opvejet af, at andre landes fiskere kunne udelukkes fra fiskeri i »EF-havet«. Der er ingen lette løsninger på disse problemer; men det lykkedes for De europæiske Fællesskaber at nå frem til aftaler med tredje lande som blandt andet Sverige og Norge, trods de meget betydelige forskelle i opfattelserne de enkelte EF-lande imellem.

I andre tilfælde er der færdigforhandlet aftaler med lande i den tredje verden. Aftalerne med Senegal og Guinea-Bissau omfatter således dels regler for betaling for fiskelicenser dels udviklingshjælp til den lokale fiskeindustri.

Modstridende interesser om udnyttelsen af havets ressourcer har tidligere ført til voldsomheder. I Islands historie har der i alt været ti sådanne stridigheder. Det er imidlertid vel værd at bemærke, at den fundamentale ændring i fiskerimønstret, der har fundet sted i de sidste ti år, har i almindelighed været yderst fredelig.

Forhandlinger

Nøgleordet har været forhandlinger. De mange væsentlige problemer er med få undtagelser løst ad forhandlingens vej, hvor incitamentet til at gribe til voldsomheder tidligere har været langt større. Dette hænger naturligvis også sammen med det faktum, at alle landene omkring Nordatlanten i dag er fast forankret i samme alliance.

Der er nogle, der mener, at der kan komme fornyede incitamenter til at vælge andre veje end forhandlingens, når teknologien muliggør en større udnyttelse af ressourcerne i de arktiske egne. Dette område er en af de største underudviklede regioner i verden, og det ligger mellem de to supermagter som et Nordens Middelhav. Der er imidlertid ingen grund til at tro, at de vestlige bredstater skulle foretrække en mere konfliktskabende holdning end forhandlingens.

Tværtimod, bliver internationale domstole brugt oftere og oftere i situationer, der tidligere kunne have ført til stridigheder. Senest har domstolen i De europæiske Fællesskaber afgjort fiskerispørgsmålet om den såkaldte sperlingkasse. Det drejer sig om på den ene side Storbritanien og på den anden side: Danmark, Irland, Frankrig og Holland. En langvarig diskussion om fiskerettigheder i den britiske del af det fælles »EF-hav« er dermed afsluttet. 5).

Havet

Det nuværende regime for Nordatlanten baserer sig i al væsentlighed på de fire Geneve-konventioner af 1958:

- 1. Territorialfarvandet,
- 2. Det åbne hav,
- 3. Kontinentalsoklen, og
- 4. Fiskeri på det åbne hav.

Siden 1958 er der opstået et stort antal nye, uafhængige stater i andre dele af verden. Disse stater er alle meget suverænitetsbevidste. Mange af disse stater har derfor afslået at acceptere reglerne i Geneve-konventionerne fra 1958 med den begrundelse, at konventionerne blev udarbejdet uden disse landes medvirken.

Det var derfor FN's havretskonference blev etableret med det formål at nå til nye konventioner, der kan godtages af alle lande. Trods kompleksiteten af de endnu udestående problemer nærmer konferencen sig sin afslutning, og konturerne af de nye konventioner tegner sig i det nuværende udkast. 6).

I hele forhandlingsprocessen har adskillige af de rejste problemer haft særlig betydning for de allierede bredstater omkring Nordatlanten. Det har ikke mindst været tilfældet på grund af de mange forsøg, der har været gjort på at etablere en form for national kontrol over det, der tidligere var det åbne hav - den såkaldte krybende jurisdiktion.

Territorialfarvandet

Bredden af territorialfarvandet er i dag ikke den samme i alle lande. På Geneve-konferencen i 1958 afslog de store vestlige maritime lande, der traditionelt har fastholdt en bredde på 3 sømil at acceptere de 12 sømil, som mange stater gik ind for. De helt ekstraordinære krav fra lande på et territorialfarvand i en bredde af 200 sømil har på den anden side ikke kunnet vinde gehør.

Der er imidlertid på FN's havretskonference efterhånden opnået almindelig enighed om, at territorialfarvandet maksimalt må have en udstrækning på 12 sømil. Hertil kan der så lægges en tilstødende zone på yderligere 12 sømil, indenfor hvilken visse nationale krav kan opretholdes.

Internationale stræder

Skønt reglen om 12 sømils territorialfarvand altså endnu ikke er i kraft, har flere lande, medens forhandlingerne har fundet sted foretaget udvidelser. I 1970 udvidede Canada til 12 sømil. Det medførte, at den østlige ende af Nordvestpassagen ved Barrow Strait blev gjort til canadisk territorialfarvand. USA har imidlertid gjort gældende at Nordvestpassagen er et internationalt stræde. Og situationen er fortsat den, at de to lande er uenige om, hvorvidt Nordvestpassagen kan anvendes frit efter regler for internationale stræder. Også i den østlige del af det nordlige område har der været problemer i relation til internationale stræder.

I internationale stræder har der hidtil været regler om uskadelig gennemfart. Hertil vil der nu formentlig blive føjet regler om fri gennemfart i internationale stræder, hvoraf der med udvidelserne af territorialfarvandene vil blive etableret omkring hundrede nye. Fri gennemfart vil give alle nationer lige ret til fri overflyvning, neddykket passage for ubåde og i det hele taget færre rettigheder for kyststaten overfor passerende skibe og fly. Kyststatens sikkerhed vil således blive mindre favorabel end det er tilfældet nu.

Hvis begrebet fri gennemfart blev indført for alle internationale stræder ville det betyde en fundamental ændring i den status fra 1857, der gælder for de danske stræder. Det ville have indflydelse på mulighederne for at sikre udløbet fra Østersøen. Der har af disse årsager været lagt stor vægt på at fastholde de nugældende regler for uskadelig gennemfart. Og den danske delegation på havretskonferencen har lagt et stort arbejde i at få formuleret regler der ikke ville forringe sammenbindingen mellem de danske landsdele.

De danske synspunkter er i dag reflekteret i udkastet til en ny konvention. 7). Det hedder her, at reglerne om fri gennemfart »ikke skal påvirke det retlige regime i stræder, hvor gennemfarten er reguleret helt eller delvis ved internationale aftaler, der længe har været i kraft, og som specielt vedrører de pågældende stræder«. Denne undtagelsesbestemmelse tilgodeser således opretholdelsen af det nuværende regime i de danske stræder.

Økonomiske zoner

Særlig interesse knytter sig til ideen om etablering af økonomiske zoner i op til 200 sømils afstand fra basislinierne langs kysterne. Det er på dette område, der især kan forudses problemer. Det drejer sig reelt om fordelingen af havenes ressourcer - menneskehedens fælles arv, som det er blevet benævnt.

Der er mange problemer med afgrænsningen af de økonomiske zoner. Og problemerne forstærkes af, at etablerede fiskerizoner kan virke som forløbere for en afgrænsning af økonomiske zoner. Problemerne er dog især knyttet til fortolkningen af øers status. I det nuværende udkast 8) står der således, at »klipper, der er ude af stand til at være grundlag for permanent beboelse eller eget økonomisk liv, skal ikke have økonomisk zone eller juridisk sokkelområde«.

Alle de allierede lande omkring Nordatlanten har problemer med grænsedragningen i forhold til øer, klipper eller skær.

Det gælder således for blot at nævne nogle enkelte:

- Danmark og Canada om Hans Ø i Nare Strædet,
- Danmark og Island om Kolbeinsey i Danmark Strædet,
- Danmark og Norge om Jan Mayen, og
- Danmark og Storbritanien om Rockall.

Det var problemer af denne slags, der tidligere i vort område og fortsat i dag i andre egne af kloden har fået lande til at anvende de væbnede styrker til fremme af egne interesser. Det er imidlertid vigtigt igen at gøre sig klart, at i intet af de involverede allierede lande kan man forestille sig, at denne slags problemer i dag kan føre til spændinger. Norge har det langt alvorligere problem i Barentshavet over for Sovjetunionen. Og Danmark har en række tilsvarende problemer over for det neutrale Sverige og Warszawapagtlandene Polen og DDR. Overvågning og kontrol er blevet intensiveret i alle disse områder, men samtidig gøres alt for at undgå episoder, der kan skabe spændinger landene imellem.

Der er således en række uafklarede spørgsmål i relation til det nye havretsregime. For det første er territorialfarvandet endnu ikke endeligt fastlagt. For det andet er regimerne i områdets strategisk vigtige internationale stræder ikke endeligt anerkendt. Og sidst, men ikke mindst er den krybende jurisdiktion med udvidelsen af nationale rettigheder over dele af det tidligere åbne hav ikke endeligt af- og begrænset. Det skal i denne forbindelse understreges, at tilbageholdenhed i de nordiske lande overfor etableringen af de nye former for jurisdiktion har betydet, at grundlaget er godt for de fremtidige forhandlinger, hvor de udestående problemer kan løses i en atmosfære af gensidig forståelse. Der har endda lydt røster om, at afgrænsningsproblemerne mellem de allierede nordiske lande i virkeligheden er blevet løst bedre og mere gnidningsløst end mellem flere af landene i Fællesmarkedet.

HAVET SOM ARENA FOR EN KONFLIKT

Den centrale nukleare balance

Grønlandshavet, Barentshavet og Norskehavet har fået en ændret strategisk betydning i takt med moderniseringen af supermagternes atomundervandsbåde og de tilhørende missiler. Den forøgede rækning for missilerne gør det muligt for stadigt flere sovjetiske atomubåde at begrænse patruljeområderne til de nordlige isdækkede have. Fra et område, der i store træk svarer til den økonomiske zone omkring Grønland kan de nyeste sovjetiske atomubåde nå ethvert mål i de allierede lande såvel i Europa som i Nordamerika. Samtidig er USA med de nye TRIDENT-klasse atomundervandsbåde blevet mindre afhængig af en fremskudt deployering. De amerikanske strategiske ubåde kan i et stigende antal holde sig væk fra områderne i nærheden af Sovjetunionen. Til gengæld er der opstået nye krav til overvågningen af modpartens strategiske ubåde, og i denne forbindelse ligger det fremskudte forsvar af det amerikanske kontinent, netop i de nordlige have. De nordlige områder er således kommet til at spille en ny, men ikke mindre vigtig rolle i den centrale balance mellem supermagterne. Det er en rolle som bredstaterne i området har ringe indflydelse på; men det er på den anden side en så vigtig rolle i den gensidige afskrækelse mellem pagtsystemerne, at landene i området må være til yderste opmærksomme på at ligevægten og den lave spænding ikke ændres så afgørende, at det kan få indvirkning på opfattelserne af den centrale nukleare balance, som hvad enten de omkringliggende lande kan lide det eller ej, hænger sammen med operationerne i fredstid i de nordlige have.

Forbindelseslinierne over havet

Som det har været det i de to verdenskrige, er det afgørende for forsvaret af Europa, at forbindelseslinierne over Atlan-

ten kan holdes åbne. Traditionelt har truslen herimod fortrinsvis været en ubådstrussel. Det er det stadig. Der er imidlertid i den våbenteknologiske udvikling med krydsermissilerne, og i den sovjetiske prioritering med et reduceret antal ubåde og et stigende antal af de moderne BACKFIRE-fly i maritime roller, tegn på at Sovjetunionen påtænker at kunne indsætte en betydelig lufttrussel mod de allieredes forbindelseslinier. Da samtidig antallet af vestlige hangarskibe er faldet drastisk, er der i dag et forøget behov for at kunne operere landbaserede luftforsvarsfly fra baser i landene omkring Nordøstatlanten. Det gælder Norge, Island og Grønland - og det gælder sikringen mod udflyvningen fra Østersøområdet.

Omvendt vil en modstanders baser i disse områder kunne forhindre eller i hvert fald stærkt forsinke fremførelsen af forstærkninger og forsyninger til det nordlige Europa. Det er den stedfundne opbygning i Warszawapagten til indsættelse mod forbindelseslinierne over havet, der har nødvendiggjort, at de fremskudte lande må tage forstærkningsproblematikken op til revision. For den øverstkommanderende for Atlanterhavet, SACLANT, spiller de nordlige områder en stadig mere kritisk rolle for at kunne holde forbindelseslinierne åbne. Set fra Centraleuropa er Nordregionen et flankeområde; men for SACLANT er det området for det fremskudte forsvar.

Nordøstatlanten

Øerne Grønland og Island indrammer sammen med Norge denne strategisk vigtige del af Atlanterhavet. Den amerikanske base ved Keflavik på Island indtager i denne forbindelse en nøgleposition. I fredstid kan de sovjetiske operationer følges herfra, og i krigstid vil basen være af afgørende betydning for sikringen af forsvaret af Norge og forbindelseslinierne over Atlanten.

Basen er imidlertid også et centralt tema i islandsk politik, hvor røster til tider går stærkt ind for basens afvikling. I artikel 7 i den amerikansk-islandske baseaftale er opsigelsesbetingelserne nærmere omtalt. Proceduren indebærer, at NATO-rådet anmodes om at udtale sig om basens fortsatte betydning og på denne baggrund at anbefale, hvorvidt aftalen bør opsiges eller forlænges. Hvis der er forskellige opfattelser hos henholdsvis den amerikanske og islandske regering, og der ikke kan opnås enighed i løbet af seks måneder, kan den ene af de to regeringer opsiges aftalen med et års varsel. En sådan opsigelse blev bragt i forslag på Island i både 1956 og 1974; men i begge tilfælde fik forslaget ikke hverken vælgernes eller altingets tilslutning, trods den opvridte situation under torskkrigen. 9).

I 1974 blev den oprindelige aftale fra 1951 genforhandlet, og der gennemførtes et antal foranstaltninger, der reducerede den amerikanske tilstedeværelse på Island. Den amerikanske styrke er nu på højst 2.900 mand i fredstid.

Endvidere har den islandske regering nedsat et sikkerhedspolitisk udvalg med repræsentanter fra blandt andet alle de parlamentariske politiske partier. Det er den almindelige opfattelse, at så længe udvalget arbejder med indsamling og diskussion af det relevante materiale til den endelige rapport, så længe er den amerikanske forsvarsstyrke på Island ude af den interne politiske debat.

Forstærkninger

Den forøgede sovjetiske maritime kapacitet i Atlanterhavet har i dag for alvor rejst spørgsmålet, om det er muligt i tide at få de nødvendige forstærkninger frem til forsvaret af de nordiske NATO-lande. Alle tre lande var med til at grundlægge alliancen i en erkendelse af, at det forsvar, landene selv kunne præstere, ikke ville være tilstrækkeligt til på troværdig vis at gøre et angreb på de nordiske lande usandsynligt. I de forløbne år har de store vestlige sømagter haft en

sådan margen af overlegenhed, at det var troværdigt, at forstærkninger kunne nå frem ad søvejen. Det er desværre ikke længere tilfældet. I dag må der gives prioritet til at kunne holde de sovjetiske sø- og luftstridskræfter i området nord for gabet mellem Grønland-Island og Storbritanien. Og der er ikke længere den samme grad af sandsynlighed for at hangarskibsstyrker kan eskortere forstærkningerne længere frem til Danmark og Norge i den indledende fase af en konflikt.

Forhåndslagring

Det er disse nye usikkerheder omkring fremførelsen af forstærkninger, der har fået de nordiske NATO-lande til at undersøge mulighederne for at få genoprettet grundlaget for medlemsskabet af alliancen; nemlig at de stærkere allierede kan komme til hjælp. Der er i undersøgelserne peget på, hvorledes en kombination af flytransport af allierede soldater, forhåndslagring af tungt udstyr og forsyninger, samt støtte fra modtagerlandet vil være i stand til på rimelig måde at genoprette troværdigheden af, at forstærkninger kan tilføres det nordiske område tids nok til at have indflydelse på forsvaret mod en angriber. Netop denne troværdighed er kritisk for afskrækkelsen i almindelighed og stabiliteten i det nordiske område i særdeleshed.

En genoprettelse af en sådan troværdighed betragtes i Moskva med nogen skepsis, og den ses ikke at være i Sovjetunionens interesse. Der har været mange udfald mod de nordiske NATO-lande. Det kan måske undre nogle. Der er jo ikke tale om, at der tilføres det nordiske område en ny offensiv kapacitet, tværtimod drejer det sig udelukkende om at kunne fastholde en forsvarskapacitet, som det altid har været hensigten at have. Når Sovjetunionen derfor giver udtryk for, at forhåndslagring er et brud på den både i Danmark og Norge etablerede base- og atompolitik, så synes det vanskeligt at forstå motiverne på anden måde, end at Sov-

jetunionen i dag ser mulighederne forbedret, for at opnå politiske resultater af den militære opbygning. Det har da også fået regeringerne i både Norge og Danmark til at understrege, at der ikke er tale om ændringer i landenes base- og atompolitik. Det drejer sig ikke om permanente baser med styrker, men kun om depoter med udelukkende konventionelt materiel.

Våbenbegrænsning

Sovjetunionens dominerende rolle med kravene på angiveligt 45% af det arktiske område og med en befolkning på 80% og en udvikling på 85% af den aktuelle nord for polar-cirklen må til stadighed ses i lyset af, at netop de nordlige områder ikke indgår i nogen form for forhandling om nedrustning eller våbenbegrænsning. Den sovjetiske tiltro til betydningen af den militære dimension, der ses så tydeligt demonstreret i området, giver heller ikke grund til større optimisme med hensyn til gennemførligheden af de efterhånden mange forslag til nedrustning, våbenkontrol og tillidsskabende foranstaltninger. Der er således fortsat ingen tegn på sovjetisk tilbageholdenhed, der på nogen måde kan sammenlignes med de selvpålagte danske og norske restriktioner.

Det er imidlertid et vigtigt punkt for de nordiske NATO-lande at bestræbelserne på at nå til resultater vedrørende våbenbegrænsning i Centraleuropa, ikke tjener til at trække skillelinier mellem det kontinentale Europa og det nordiske område. Det er naturligvis også vigtigt, at eventuelle reduktioner i Centraleuropa eller på andre områder som måtte blive resultatet af de løbende forhandlinger, ikke fører til forøget sovjetisk opbygning vis-a-vis det nordiske område. Derfor skabte det foruroligelse i Sverige og i de nordiske NATO-lande, da de russiske dieseldrevne strategiske ubåde af GOLF-klassen, der blev for umoderne til at være omfat-

tet af SALT-forhandlingerne, overførtes fra den nordlige flåde til Østersøflåden.

Afslutning

Det nordlige område er i dag karakteriseret ved en kompliceret blanding af strategiske faktorer, hvor militære og økonomiske forhold griber ind i hinanden på en helt speciel måde. Det er et område, hvor store ændringer pågår, medens landenes sikkerhed og traditionelle militære interesser ikke kan betragtes uafhængigt af aktuelle økonomiske og retlige forhold. Det er ikke mindst et område, hvor Sovjetunionen opretholder og udbygger store militærstrategiske og økonomiske interesser.

I virkeligheden er Sovjetunionens militære og maritime tilstedeværelse i regionen af så imponerende dimensioner, at de allierede lande føler et stærkt behov for at stå sammen i en fælles bestræbelse på at undgå, at Sovjetunionens store militære styrke omformes til politisk indflydelse i de nordiske NATO-lande. Det er derfor, at forhold i relation til »Havet som en arena for en konflikt« alene har ført til stærkere og stærkere udbygning af samarbejdet mellem de allierede. Medens enhver provokerende handling naturligvis må undgås, er bestræbelser gået ud på at fastholde de store allierede magters engagement i området for at modvirke de sovjetiske bestræbelser på dominans.

I vid udstrækning er de sikkerhedspolitiske aspekter så vigtige, at de er grundlaget for, at forhold i relation til »havet som en årsag til konflikter« ikke forekommer at kunne udvikle sig til alvorlige modsætningsforhold mellem de allierede - trods forskellige nationale interesser. Det er i alle landene helt afgørende, at Sovjetunionen ikke gives lejligheder til at udnytte og reducere solidariteten mellem de allierede. Og det er det især, fordi alle de allierede kyststater i området går helt og fuldt ind for at opretholde folkeretlige grundpil-

ler i det internationale system og sikre at området kan bevarer som et område med lav spænding.

Det nordlige område er et område med udstrakt samarbejde og afhængighed mellem de allierede lande. Det er også et område, i hvilket nationale interesser og diskussioner mellem de allierede ikke kan forventes at føre landene længere ind i en konflikt end til en international domstol.

NOTER:

- 1) *Adelphi Papers* nr. 124. *Power at Sea*. Pag. 3.
- 2) Johan Jørgen Holst. *The Northern Region - Key to Europe?* Den norske Atlanterhavskomite. Pag. 2.
- 3) *Week-endavisen, Berlingske Aften*. 4. JUL 1980.
- 4) *North Atlantic Assembly Papers: Security in the Northern Region* 1979. Pag. 7.
- 5) *EF-avisen*. Nr. 9 1980. Pag. 1.
- 6) *Draft Convention on the law of the Sea (informal text)* dated 27. august 1980.
- 7) *Ibid*. Artikel 35 (c).
- 8) *Ibid*. Artikel 121.3.
- 9) *North Atlantic Assembly Papers: Security in the Northern Region*. 1979. Pag. 41.

Referat af § 32-møde 16. oktober 1980

Hermed offentliggøres i henhold til lovene kortfattet referat af det 197. forsamlingsårs 1. møde.

1. FORMANDENS BERETNING

I det 196. forsamlingsår blev afholdt ialt 9 møder, heri medregnet § 32-mødet. Det gennemsnitlige deltagerantal var 38, hvilket set i forhold til de nærmest foregående år er en nedgang på 4-5. Deltagerantallet ved de enkelte møder varierede fra 14 ved foredraget om energiproblematikken til 60 ved foredraget om fasearbejdet.

Selvom det statistiske grundlag ikke er tilstrækkeligt til videregående konklusioner - en enkelt mødeaften med dårligt vejr eller gode TV-programmer kan gøre udslaget - betragter bestyrelsen nedgangen med nogen uro, så meget mere, som det synes at være de yngre årgange der svigter. Denne observation kan iøvrigt findes i de fleste referater af de sidste 10 års § 32-møder. Bestyrelsen har forsøgt at øge interessen bl.a. ved udsendelse af mødesedler til kontaktmænd på større tjenestesteder som en ekstra påmindelse, men resultatet kan ikke betragtes som tilfredsstillende. Jeg skal i den anledning appellere til medlemmerne om at assistere bestyrelsen med at motivere specielt de yngre til deltagelse i Selskabets virke.

5 af foredragene blev holdt af ikke-medlemmer og de resterende 3 af medlemmer. Bestyrelsen er selv af den opfattelse, at alle foredragene har været vellykkede for såvidt indholdet angik, og når fremmødet i nogle tilfælde skuffede kan det tolkes som om vi ikke har formået at sælge varen godt nok. Dette gælder specielt foredraget om energiproblematikken, hvor vejret dog nok spillede ind. dette er så meget mere beklageligt, som foredraget var overordentligt interessant, hvilket ikke helt fremgår af artiklen i tidsskriftet.

Bestyrelsen er overordentlig interesseret i at modtage positiv kritik såvel angående de valgte foredragsemner som den form hvorved medlemmerne underrettes.

Det Krigsvidenskabelige Selskabs medlemmer har været inviteret til 2 af vore møder, og har kvitteret ved invitationer til en række af deres møder.

Prisopgaver.

Ved forelæggelsen af prisspørgsmål anmodede formanden for udvalget til affattelse af prisspørgsmål bestyrelsen om at vurdere muligheden af at tillade indlevering af hovedopgaver fra Forsvarsakademiet som prisopgaver.

Efter gennemgang af lovenes bestemmelser om prisopgaver nåede bestyrelsen til den konklusion, at hovedopgaver ville kunne indleveres som besvarelse af spørgsmål 5: »Et studie efter frit valg, med betydning for søværnet.« Bestyrelsen vil dog i sagens natur ikke kunne garantere indsenderens anonymitet.

Der er endnu ikke indkommet besvarelse af årets prisspørgsmål og det kan oplyses, at sidste besvarelse er indsendt i 1973.

Årets begivenheder

13. jan., på Søløjtnant Gregers Bojesens fødselsdag nedlagde bestyrelsen en krans på hans grav på Frederiksberg Kirkegård. Bestyrelsen har ikke i år fundet anledning til at uddele Gregers Bojesens mindelegat.

22. mar. nedlagde bestyrelsen en krans ved Willemoes-mindesmærket på Odder kirkegård.

2. Apr. nedlagdes kranse på krigergravene på Holmens Kirkegård og på Olfert Fischers grav ved Reformert kirke.

Af- og tilgang

Følgende medlemmer er i årets løb afgået ved døden:
Kommandørkaptajn S. H. L. Barfoed

Kommandør H. Madsen
Kommandørkaptajn F. C. Pontoppidan
Admiral E. Quistgård
Kontreadmiral A. Linde
Orlogskaptajn J. Maegård
Kommandør J. Sander Larsen
ÆRET VÆRE DERES MINDE

7 medlemmer er udmeldt i årets løb og 18 nye medlemmer er indmeldt, således at medlemstallet på nuværende tidspunkt er 434 heri indregnet de 45 efter 40 års medlemsskab kontingentfrie samt de 2 æresmedlemmer.

Da medlemstallet efter ændringen af medlemskriterierne nu må antages at have stabiliseret sig skal nævnes at 31 officerer af linierne teknik og administration er medlemmer af selskabet, dette set i forhold til 164 tjenestegørende.

I efteråret 1979 sendte bestyrelsen et brev til samtlige tjenstgørende ikke-medlemmer af de to linier med en redegørelse for Selskabets formål og virke, samt opfordring til indmeldelse og en invitation til at overvære foredraget om vedligeholdelsesproblematikken.

Dette resulterede i en halv snes indmeldelser, men til min opfordring om motivering af de yngre medlemmer vil jeg gerne føje en opfordring til også at gå ud og motivere kollegerne af administrativ og teknisk linie for deltagelse i Selskabets virke.

Medlemmernes bemærkninger til formandens beretning

Kommandør Mørck: Er der nogen der har indblik i hvorfor de yngre årgange ikke deltager i Selskabets virke?

Redaktørens beretning over tidsskriftets virksomhed

I lighed med beretningen der blev afgivet ved §32-mødet sidste år afgives den efter følgende hovedopdeling:

- Tidsskriftet - udgivelsesmæssige forhold

- Tidsskriftet - forhold vedrørende indhold, modtagne artikler m.v.
- Aktiviteter i tilknytning til tidsskriftets virksomhed

Andre forhold i tilknytning til T. f. S.

Registret for 1954 - 78 (25 år) udkom med stor forsinkelse i begyndelsen af 1980. Redaktionen ser med tilfredshed herpå og kan nu afvente tiden indtil 2003 inden besværet starter på ny.

Vedrørende rettelser til Søofficersrullen er det besluttet, at udsende nogle rettelser - der udføres som pen og blæk. Når nye udnævnelser muliggør optryk af hele sider vil dette blive gjort og tilsendt for indklæbning.

Fastsættelse af kontingent

Formanden oplyste, at udgivelse af register for tidsskriftet og Søofficersrullen havde medført en noget anstrengt økonomi, som ikke tillod overførsel til fondet for udgivelse af søofficersbiografierne og jubilæumsfondenene, ligesom tilskuddet til Tidsskriftet blev mindre end forudset. Kontingentet blev derfor foreslået sat op til kr. 30 pr. måned. Forslaget blev vedtaget, men vil p.g.a. EDB-opkrævningen først få virkning fra 1 apr. 1981, og altså først indvirke på næste regnskabsår.

Valg af embedsmænd

Voldgiftsråd: Kommandør P. Wessel-Tolvig

Kommandør O. J. Odder

Kaptajn løjtnant P. Møller, formand for SLS

Det stående udvalg:

Viceadmiral F. Heisterberg-Andersen

Kommandørkaptajn P. Broberg

Orlogskaptajn P. Kofoed

Redaktør for Tidskrift for Søværnen:
Orlogskaptajn P. B. Sørensen

Redaktørsuppleant for Tidskrift for Søværnen:
Orlogskaptajn K. H. Winther

Redaktionsudvalg:
Orlogskaptajn H. J. Garde
Orlogskaptajn A. Sørensen
Orlogskaptajn B. Riis-Hansen
Kaptajnløjtnant H. Muusfeldt

Revisorer: Kommandørkaptajn H. J. Jørgensen
Kommandørkaptajn K. Thygesen

Revisorsuppleant:
Kommandørkaptajn J. H. Ahlers

Under dagsordenens punkt »Eventuelt« gav kontreadmiral Saabye følgende redegørelse for arbejdet med søofficersbiografierne:

Der er givet tilbud lydende på kr. 220000,- for 1000 eksemplarer. Bøgerne er da hæftede. Ønskes de indbundne koster det yderligere kr. 7 pr. bind.

Det anslås at SLS i 1984 kan bidrage med kr. 75000. Salget anslås til ca. 200 ark. Der refter herefter et beløb på kr. 100000, som det er udvalgets opgave at finde.

Det rent praktiske arbejde forestås nu af kommandørkaptajn Teisen, der har afløst viceadmiral Pontoppidan, der har arbejdet med opgaven i 15 år. Arbejdet er nu så langt fremskredent, at samtlige søofficerer fra kaptajnløjtnant og opefter er behandlet. Der mangler således kun premierløjtnant til og med afgangsklassen 1982.

På et spørgsmål fra KL N. C. Borck, som spurgte, hvad bestyrelsen agtede at foretage sig i anledning af de foreslåede nedskæringer på forsvarsbudgettet og foreslog anvendelse af fondet til oplysning i forsvarssagen til et oplysningsarbejde, svarede formanden at bestyrelsen havde drøftet, hvad Selskabet kunne gøre for at fremme søværnets interesser. Bestyrelsen er nået til den erkendelse, at Selskabet ved offentlig deltagelse i debatten, f.eks. ved udsendelse af pjecer el. lign. formentlig vil opnå det modsatte af den ønskede virkning. Den mest hensigtsmæssige måde at påvirke den offentlige mening på er formentlig at forswarets personel som enkeltpersoner deltager i debatten. Med hensyn til fonden til oplysning i forsvarssagen er dette efter udgivelse af Niels Juul-bogen nedbragt til ca. 4000 kr. og kan alligevel ikke financiere et større fremstød.



P 543 HUITFELDT med torpedobevæbning

LISTE OVER FLÅDEN PRIMO JANUAR 1981

Skibstype, og nummer og navn 1)	Søsat	Indgået i Flådens tal	Standard Displacement i-b-d	Armering	Fart
SENTLIGE KRIGSSKIBE					
egatter					
52 PEDER SKRAM	1965	1966	2200	1x2-127 mm	16/32
53 HERLUF TROLLE	1965	1967	112x12,0x3,5	Sømålsmissiler Luftværnsmissiler 4-40 mm Torpedoer Dybdebomber	
orvetter					
44 BELLONA	1955	1957	800	2-76 mm	20
47 TRITON	1954	1955	76x9,6x3,0	1-40 mm Dybdebomber Hedgehog	
der bygning					
54 NIELS JUEL	1978	1980	1320	1-76 mm	28
55 OLFERT FISCHER	1979	—	84x10x4	Sømålsmissiler	
56 PETER TORDENSKIOLD	—	—		Luftværnsmissiler A/U materiel	
ivogningsfartøjer					
530 DAPHNE	1960	1961	170	1-40	20
531 DRYADEN	1961	1962	37x6,8x2,6	Dybdebomber	
533 HAVFRUEN	1961	1962		Miner	
534 NAJADEN	1962	1963			
535 NYMFEN	1962	1963			
536 NEPTUN	1963	1963			
537 RAN	1963	1964			
538 ROTA	1964	1965			

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

Skibstype. skrognummer og navn ¹⁾	Søsat	Indgået i Flådens tal	Standard Displacement l-b-d	Armering	Fart
Minestrygere ⁴⁾					
M 571 AARØSUND	1954	1955	375	1-40 mm	12
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	15/15
S 327 SPÆKHUGGEREN	1957	1961	55x4,7x4,0		
S 328 TUMLEREN	1958	1961			
S 329 SPRINGEREN	1963	1964			
S 320 NARHVALEN	1968	1970	370	Torpedoer	12/17
S 321 NORDKAPEREN	1968	1970	44x4,6x3,8		
SKIBE TIL SÆRLIGE FORMÅL					
Inspektionsskibe					
F 348 HVIDBJØRNEN	1961	1962	1650	1-76 mm	18
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	18
			75x11,8x4,5	Helikopter	
Inspektionsskuttere					
Y 382 TEISTEN	1952	1952	125	1-20 mm	9
Y 384 MAAGEN	1960	1960	190	2-20 mm	11
Y 385 MALLEMUKKEN	1960	1960	27x7,0x3,0		
Y 386 AGDLEK ⁶⁾	1974	1974	300	2-20 mm	12
Y 387 AGPA	1974	1974	31x8,0x5,8		
Y 388 TULUGAQ	1978	1979			

Skibstype, skrogsnummer 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	1945	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 opmålingsskib
- 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

Rettelse til December-nummer 1980

PRAKTISK LEDERSKAB af KK S. M. Ditlevsen.

Side 447, 2. afsnit, 5. linie tilføjes mellem »fælles« og »ledelsesmæssig«:

»ledelsesmæssige retningslinier for hele forsvaret. Jeg havde en del«.

Side 459, 1. afsnit, 4. linie tilføjes efter »muligt«:

»og frakommandere uønskede elementer, når det er muligt«

SILHOUETTAVLE FLÅDENS SKIBE

EGENTLIGE KRIGSSKIBE

FREGATTER



F 352 PEDER SKRAM



F 353 HERLUF TROLLE

KORVETTER



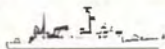
F 344 BELLONA



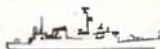
F 347 TRITON



F 354 NIELS JUEL



F 355 OLBERT FISCHER



F 356 PETER TORDENSKIOLD

BEVOGTINGSFARTØJER



P 330 DAPHNE



P 331 DRYADEN



P 333 HAVFRUEN



P 334 HVALJADEN



P 335 NYMFEN



P 336 NEPTUN



P 337 RAN



P 338 ROTA

TORPEDOBÅDE



P 510 SOLOVEN



P 511 SKRIDDEREN



P 512 LØBJØRNE



P 513 SØHESTE



P 514 SØULDEN



P 515 SØULVEN



P 540 BILLE



P 541 BREDAL



P 542 HAMMER



P 543 HVIKELDT



P 544 KRIEGER



P 545 NORDBY



P 546 RØDSTEEN



P 547 SØHESTED



P 548 SØRENSEN



P 549 WILLEMØES

UNDERVANDSBÅDE



S 326 DELFINEN



S 327 SPÆKHUGGEREN



S 328 TUNLØREN



S 329 SPRINGEREN



S 320 NARHVALEN



S 321 NORDKAPEREN

MINELÆGGERE



N 80 FALSTER



N 81 FVEN



N 82 JÆREN



N 83 SJÆLLAND



N 42 LANGE LAND



N 43 LINDØERNE



N 44 LØSSØEN

MINISTRYGERE



M 571 AARØSUND



M 572 ALLSUND



M 573 EGERNSUND



M 574 GRØNSUND



M 575 GULDBORGSUND



M 576 OMØSUND



M 577 LØVSUND



M 578 VILSUND

SKIBE TIL SÆRLIGE FORMÅL

INSPEKTIONSSKIBE



F 348 HVIDSJØRNE



F 349 VEDDEREN



F 350 INGOLF



F 351 FYLLA



F 340 BESKYTTEREN

KONGESKIB



A 540 DANNEBROG

ORLOGSKUTTERE



Y 300 BARSO



Y 301 DREJO



Y 302 ROMSO



Y 303 SAMSO



Y 304 THURO



Y 305 VEJRO



Y 306 FARO



Y 307 LÆSO



Y 308 ROMO

INSPEKTIONSKUTTERE



Y 384 MAAËN



Y 385 MALLEMUKKEN



Y 386 AGDLEK



Y 387 AGFA



Y 388 TULUGAQ

BEVOGTNINGSBÅDE



Y 375



Y 376



Y 377



Y 378



Y 379

BOTVED STOR

BOTVED LILLE

TANKFARTØJER

TRANSPORTFARTØJ



A 568 RIMFAXE



A 569 SKINFAXE



A 558 SLEIPNER

UDARBEJDET VED FJERNKENDINGSKOLEN NOV. 1978

Fra andre mariner

Storbritannien

STATUS FOR SHEFFIELD-KLASSEN

Som niende henholdsvis tiende af i alt 14 destroyere af SHEFFIELD-klassen (type 42) søsattes HMS NOTTINGHAM den 18. februar 1980 fra Woolston Shipyard of Vosper Thornycroft Ltd. Southhampton og HMS LIVERPOOL den 25. september 1980 fra Birkenhead Shipyard of Cammell Laird Shipbuilders Ltd.

I oktober 1980 er der hejst kommando i 7 type 42 enheder. Således indgik HMS SHEFFIELD i 1975. HMS SHEFFIELD har været på besøg i København to gange, senest i forbindelse med det britiske statsbesøg i maj 1979, hvor HMS SHEFFIELD eskorterede HMY BRITANNIA. HMS BIRMINGHAM der skulle have aflagt besøg i København i oktober 1980 og HMS COVENTRY indgik i 1978 — HMS GLASGOW og HMS CARDIFF indgik i 1979 og endelig indgik HMS EXETER i september 1980. Derudover er HMS SOUTHAMPTON blevet søsat og yderligere fire enheder er under bygning.

SHEFFIELD-klassen bygges i to serier. Således hører de ti første til Batch 1 og de sidste fire til Batch 2. De er primært konstrueret til at kunne yde area-anti-aircraft defence og deres hovedarmering består af SEA DART (overflade-til-luft) missiler. Dette missil har i tilgift en begrænset mulighed som overflade-til-overflade missil. Som sekundær armering er Batch 1-enhederne udstyret med en automatisk 4,5 tomme kanon og anti-u-båds torpedoer.

Batch 2 enhederne, de sidste fire, vil adskille sig noget fra Batch 1. De vil blive forlænget med ca. 12 meter og vil få en dybgangsforøgelse på ca. 0,6 meter. Af de tilgængelige oplysninger er der noget, som tyder på, at modifikationer

skyldes mere end blot øget sødygtighed, idet der ligeledes er tegn på en ændret armering. Den mest iøjnefaldende ændring er en forlængelse af helikopterdekke, hvorved det bliver muligt at operere større helikoptere end LYNX-helikopteren, der findes i Batch 1. For såvidt armeringen, er der noget der peger på, at den automatiske 4,5 tomme kanon vil blive erstattet af enten EXOCET (overflade-til-overflade) missilet eller SEA WOLF (overflade-til-luft) missilet.

HMS NOTTINGHAM er det fjerde skib i Royal Navy, der bærer dette navn. Det første var et skib på 924 tons med 60 kanoner der søsattes i 1703. Dette deltog i belejringen af Gibraltar i juli 1704 og ved Velez Malaga i august samme år. Det sidste skib, bærende navnet HMS NOTTINGHAM, var en let krydser, der højeste kommando i april 1914 og som ved krigsudbruddet indgik i Grand Fleet. Efter flere træfninger ved Helgoland, Dogger Banke og i Jyllandsslaget blev HMS NOTTINGHAM sænket af den tyske u-båd U-52 den 19. august 1916.

For HMS LIVERPOOL gælder, at det er syvende gang dette navn anvendes i Royal Navy. Første gang var til et skib på 681 tons med 40 kanoner. Det var bygget i Liverpool og søsat den 19. juli 1741. Efter at have forrettet stationstjeneste ved den spanske kyst blev det solgt i september 1756.

Det sidste skib med navnet HMS LIVERPOOL var en krydser på 9.400 tons, der indgik i Royal Navy i november 1938. Den 21. januar 1940 opbragte krydseren det japanske passagerskib Asama Maru ud for den japanske kyst. Asama Maru, der var på vej til Tyskland, havde blandt passagererne 21 besætningsmedlemmer fra den tyske u-båd COLUMBUS. Senere overflyttedes HMS LIVERPOOL til den syvende Krydser eskadre. Den nåede at deltage i flere træfninger. I Middelhavet og ved Calabria i 1940 og i Malta konvojer i 1942. HMS LIVERPOOL blev endelig hugget op i 1958.

(Ministry of Defence News Release)

(Jane's Fighting Ships 1979-80)

(1926)



D 80 HMS SHEFFIELD under gang

DATA FOR BATCH I

Displacement:	3.150/4.100 tons
Længde:	125 meter
Bredde:	14,3 meter
Dybgang:	5,8/3,8 meter
Fremdrivning:	COGOG 2 stk. Rolls Royce OLYMPUS gasturbiner — 50.000 HK 2 stk. Rolls Royce TYNE gasturbiner — 8.000 HK
Fart:	30 knob
Besætning:	268
Armering:	1 stk. LYNX Mk 2 SEA DART SAM 1 stk. 4,5"/55 — Mk 8 Mk 44 torpedoer (LYNX) Mk 46 torpedoer.

STATUS FOR BROADSWORD-KLASSEN

Den 4. marts 1980 søsattes den fjerde af 6 fregatter af BROADSWORD-klassen (type 22) fra Scotstoun Shipyard of Yarrow (Shipbuilders) Ltd. og blev navngivet HMS BRAZEN.

De øvrige er HMS BROADSWORD søsat den 12. maj 1976, HMS BATTLEAXE søsat den 12. maj 1977 og HMS BRILLIANT søsat den 15. december 1978. Søsætningen af HMS BRILLIANT var planlagt til den 31. oktober 1978, men blev rykket på grund af industristrejke.

Type 22 fregatterne er i første række konstrueret til anti-u-båds operationer. De er bevæbnet med EXOCET (overflade-til-overflade) missiler, SEA WOLF (overflade-til-luft) missiler samt 2 stk. LYNX helikoptere i anti-u-båds konfiguration.

HMS BRAZEN er det syvende skib i Royal Navy, der bærer dette navn. Det første var en kutter på 123 tons dateret 1723. Det sjette og foregående var en destroyer på 1.360 tons bygget ved Palmers Shipbuilding and Engineering Co. og søsat i 1930 på Jarrow-on-Tyne. Frem til den anden verdenskrig tjente HMS BRAZEN i Middelhavet samt i skotske farvande og under verdenskrigen deltog den i eskorte og anti-u-båds tjeneste i norske og engelske farvande. HMS BRAZEN nåede under krigen at sænke en tysk u-båd samt tilfangetage u-bådsbesætningen med planerne for de tyske u-bådes dispositioner i forbindelse med invasionen i Norge. HMS BRAZEN blev sænket under et flyangreb ud for Folkestone i 1940.

(Ministry of Defence News Release)
(Jane's Fighting Ships 1979-80)
(1926)



F88 HMS BROADSWORD

DATA FOR TYPE 22

Displacement:	3.500/4.000 tons
Længde:	131,2 meter
Bredde:	14,8 meter
Dybgang:	4,3 meter
Fremdrivning:	GOGOG
	2 stk. Rolls Royce OLYMPUS gasturbiner — 56.000 BHK
	2 stk. Rolls Royce Tyne gasturbiner — 8.500 BHK
Fart:	+ 30 (18) knob
Besætning:	18/205 total 223
Armering:	2 stk. LYNX helikoptere
	4 stk. EXOCET SSM
	SEA WOLF SAM.
	2 stk. 40 mm/70
	MK 46 torpedoer

U.S.A.

USS PEGASUS (PHM-1) klassens fem øvrige enheder er blevet navngivet efter samme retningslinier som USS PEGASUS. Således bærer de alle navne efter stjernebilleder — UUS TAURUS, USS AQUILLA, USS ARIES, USS GEMINI og USS HERCULES nævnt i den rækkefølge enheder påregnes at blive leveret, begyndende i februar 1981 og sluttende i marts 1982.

Det var oprindeligt planlagt, at samme type også skulle indgå i den vesttyske forbundsmarine og i den italienske marine, men alt tyder nu på, at der kun vil blive bygget nævnte seks enheder. Den vesttyske forbundsmarine har valgt at videreudvikle 143-klassen til 143 A og den italienske marine har valgt den i Italien sideløbende med USS PEGASUS-projektet udviklede SPARVIERO.

Når PEGASUS-enhederne er leveret påregnes det, at de vil blive stationeret i Middelhavet og erstatte de derværende kanonbåde af ASHVEILLE-klassen.



USS PEGASUS (PHM 1)

Type	ASHVILLE	PEGASUS	SPARVIERO
Deplacement:	225 tons	239 tons	62,5 tons
Længde:	49,0 meter	45/40 meter	24,6/23,0 meter
Bredde:	7,3 meter	8,6/14,3 meter	12,1/7,0 meter
Dybgang:	2,9 meter	1,9/7,2 meter	4,4/1,6 meter
Fremdrivning:	CODAG		
	1 stk. General Electric	1 stk. LM-2500	1 stk. PROTEUS
	2 stk. diesel	2 stk. diesel	1 stk. deisel
Fart:	+ 40/16 knob	45/12 knob	50/8 knob
Armering:	TARTAR SSM	HARPOON SSM	MOTOMAT SSM
	1 stk. OTO	1 stk. OTO	1 stk. OTO
	MELARE	MELARE	MELARE
	1 stk. 40 mm		
Besætning:	3/21-24	4/17	2/8

Aviation & Marien International July (August) 1979
 Janes Fighting Ships 1979-80
 (1926)



Den italienske flådes NIBBIO (P 421)

HMS SPEEDY

Royal Navy bestilte i juni 1978 en modificeret jet-foil fra Boeing i Fisheries Patrol Vessel konfiguration. Fartøjet skal gennemføre en række forsøg med det formål at vurdere typen som fiskeriinspektionsfartøj og såfremt forsøgene falder heldigt ud, forventes det, at Royal Navy vil afgive ordre på en serie til fiskeri- og patruljetjenesten.

Boeings jet-foil, der er blevet navngivet HMS SPEEDY, blev i november 1979 afleveret til Vosper Thornycrofts værft i Porchester, for ved dette værft at færdiggøre en række indenbords installationer. Kommandoen er blevet hejst i 1980 og forsøgsrækken er blevet indledt.

Projektet er en videreudvikling af den civile udgave af 929-100 Jet-foil og baserer sig på samme fremdrivning og konstruktion. HMS SPEEDY fremstår i virkeligheden som en civil enhed og først den egentlige serie vil blive forsynet med en 20 mm Oerlikon maskinkanon samt to stk. 7,62 mm maskingeværer.

HMS SPEEDY er på 117 tons og fremdrivningsanlægget består af to Allison 501-K20A gasturbiner, der udvikler 3.780 HK samt to Rocketdyne hydrojets, som giver jet-foilen en maksimumfart på 43 knob. Udover gasturbinerne er fartøjet forsynet med to 100 HK dieselmotorer til manøvrer. Med diesel påregnes farten at blive 6 knob.

Besætningens størrelse er 5 officerer og 15 menige.

Aviation & Marine International July (August) 1979 samt
Maritime Defence September 1980
(1926)



P 296 HMS SPEEDY

Prisopgaver for 1981 med udvalgets bemærkninger

1. Kvalitet versus kvantitet for Flådens skibe

Der ønskes en analyse af sammenhængen mellem kvalitet og kvantitet og en vurdering af den nedre grænse for antallet af enheder inden for de enkelte skibstyper til løsning af foreliggende opgaver.

Bem.

Den teknologiske udvikling og den deraf affødte materiel-fordyrelse må forventes at ville medføre en nedgang i det samlede antal skibe i Flåden, hvis kravet om den mest avancerede teknologi fastholdes på alle områder.

I oplæg til en ny forsvarsordning er det samlede antal overfladekampskibe og minestrygere væsentligt reduceret. Søværnets ledelse er foruroliget over de bebudede reduktioner henset til opgavernes omfang. Et skib kan som bekendt ikke være to steder på en gang. Men uden moderne teknologi kan Søværnet ikke løse sine opgaver på troværdig vis.

På Søværnets nylige chefkonference udtalte forsvarsministeren, at man ikke kommer udenom at se nærmere på kvantitets/kvalitets problematikken. Problemet er relevant og hermed også givet videre til selskabets medlemmer.

2. Luftstøtte til maritime operationer

På baggrund af dels den vægt det danske forsvar tillægger luftforsvars- og luftstøtte operationer, dels den forventelige støtte fra allierede fly, ønskes en vurdering af behov og mulighed for luftstøtte til mest hensigtsmæssigt at sikre løsningen af de opgaver, der påhviler Flåden.

Bem.

Protagonisterne for luftmagt har været tilbøjelige til at fremhæve luftvåbenets altovervejende betydning og selvstændighed i moderne krigsførelse. De andre værnsgrene

har med hold i krigserfaringer fremhævet luftvåbnets betydning som støttevåben for deres egne operationer. I modsætning til Danmark opretholder visse nationer da også et særligt maritimt flyvevåben. Heri ligger en erkendelse af et afgørende behov for luftstøtte, når det drejer sig om søkrig. Det er udvalgets opfattelse, at det danske søværns behov for luftstøtte ikke er blevet tilstrækkelig analyseret, og at dette behov derfor måske ikke er kommet tilstrækkelig tydeligt frem i forsvarsplanlægningen.

De muligheder og begrænsninger, der er for en sådan støtte til Flådens operationer, må efter udvalgets opfattelse være af betydning for den fremtidige forsvarsplanlægning og bør derfor analyseres nøjere.

3. Søværnets opgaver i Nordsøområdet

På baggrund af den eksisterende trussel og dens sandsynlige udvikling ønskes en analyse af de Søværnet naturligt påhvillende opgaver i Nordsøområdet - i såvel national som alliancesammenhæng - og en vurdering af, hvorledes disse løses mest hensigtsmæssigt.

Bem.

De sikkerhedspolitiske problemer i Nordsøområdet har hidtil haft en ret lav profil såvel nationalt som alliancemæssigt. Udtrykket Nordsøområdet forudsættes også at omfatte dele af Skagerak og Kattegat, nærmere betegnet de maritime adgangsvæje til Danmark vestfra.

Udviklingen bl.a. på det energiforsyningsmæssige område og den forøgede militære trussel i Nordsøområdet, som følge af den sovjetiske flådeoprustning, sætter disse farvande i et nyt lys, uden at det dog i nogen særlig grad synes at have påvirket dansk forsvarsplanlægning.

Udvalget finder, at de nye sikkerhedspolitiske aspekter i Nordsøområdet bør analyseres også fra dansk sømilitær side for at vurdere løsningen af de opgaver, som naturligt på-

hviler Søværnet i dette område. Der tænkes såvel på de civilbetonede samfundsopgaver i fredstid som på de mere militære opgaver i krise- og krigstid, der især fokuserer på fremføring af forsyninger af civil og militær art samt støtte til allierede forstærkninger til Danmark.

4. Krisestyringsopgaver

Der ønskes en vurdering af de mulige krav til Søværnet som krisestyringsinstrument for regeringen i den såkaldte grå periode.

Bem.

I direktiv om planlægning af en ny forsvarsordning fremhæver ministeriet den betydning, man fra politisk side tillægger forsvaret, som en del af regeringens krisestyringsinstrument, uden at dette har vundet almindelig forståelse overalt i forsvaret.

For så vidt angår udtrykket »den grå periode« forudsætter udvalget, at selskabets medlemmer er bekendt med dette begreb fra den såkaldte Seidenfadenrapport udgivet i 1970. Udvalget finder i denne sammenhæng anledning til at pege på, at det spektrum af konfliktstof, der kan ligge mellem, hvad der folkeretsligt forstås ved freds- og krigstilstand er meget, meget bredt.

Det er ofte blevet fremhævet, at det især er på det sømilitære område, der er mulighed for at bidrage til krisestyring. Udvalget finder, at en nøjere vurdering af dette problemområde er betydningsfuldt for at skabe bredere forståelse for kravene til et dansk søværn i forbindelse med krisestyring.

5. Minetruslen og dens modmidler

Der ønskes en analyse af minetruslen i dansk interesseområde samt på baggrund heraf en vurdering af behovet for og arten af sådanne modmidler, som Søværnet bør råde over.

Bem.

Det er velkendt, at der siden 2. verdenskrig har eksisteret minetyper, der betegnes som »ikke strygbare«. Det er først i de senere år, at det på vestlig side er lykkedes at udvikle metoder og midler til uskadeliggørelse af sådanne miner, men Søværnet råder endnu ikke over sådanne midler. Iøvrigt må det konstateres, at søminer findes i mange udformninger, og at de danske farvande er særlig egnede til minekrig. Omkring to verdenskrige har en af Søværnets hovedopgaver været at sikre skibsfarten bedst muligt mod minetruslen.

Da Søværnets evne til at rydde moderne miner nærmer sig et nadir, finder udvalget det ønskeligt med en analyse af minetruslen og en vurdering af behovet for modmidler.

Udvalget mener at måtte fremhæve, at en minetrussel kan tænkes at opstå før krigsudbrud, og at miner kan plantes fordækt af en »anonym« modstander. Der kan også tænkes situationer, hvor Danmark - som suveræn stat - er forpligtet til at rydde en minespærring.

6. En studie efter frit valg

Den sidste prisopgave er en studie over et frit valgt emne, der i overensstemmelse med Søe-Lieutenant-Selskabets formål imidlertid skal have interesse eller betydning for Søværnet.

p.u.v.

*Svend Kieler
Kommandør*

Nekrolog

Kontreadmiral Aage Linde

1477. Linde, Aage, født den 9/12 1904 i Slagelse, søn af lærer Ch. Christensen Linde og hustru Dagmar Charlotte Julie født Andersen.

Linde blev gift den 27/9 1935 i Reykjavik domkirke med Ellen Johansen født 18/6 1913 i København, datter af grosserer Svend Aage Johansen og hustru Ingeborg Johansen født Olsen.

Linde blev student i 1922 og kadet samme år. Han blev Søløjtnant II den 1/9 1925, søløjtnant I den 1/9 1926, kaptajn-løjtnant den 1/4 1935, orlogskaptajn den 1/10 1939, kommandørkaptajn den 1/5 1950, kommandør den 1/2 1955 og kontreadmiral den 1/6 1958. I tiden 1/4 1965 til 30/9 1968 var han tillagt midlertidig grad som viceadmiral. Linde blev pensioneret den 31/12 1969 og døde den 16/7 1980.

Linde blev Ridder af Dannebrog den 2/4 1974, DM den 4/10 1950, Kommandør af Dannebrog den 29/1 1960 og Kommandør af 1. Grad den 29/1 1964.

Linde gennemgik 1929-1930 undervandsbådsskolen for sø-officerer, fra 1930-1931 og 1931-1932 Søværnets Officers-skole og tog i 1935 1. del af Statsvidenskabelig embedseksamen. Han gennemgik i 1935-1936 undervandsbådschefkursus.

Linde forrettede i de yngre år tjeneste dels i u-både dels i Olfert Fischer og Hvidbjørnen, og efter gennemgang af u-bådschefkursus i en årrække fra 1936-1943 tjeneste som u-bådschef, fra 1940-43 dog i forbindelse med tjeneste i Marinestaben. I 1941 og 1943 var Linde skoleforstander for u-bådschefskursus.

Efter krigen var Linde chef for marineministeriets sekretariat indtil 1/10 1950 og derefter i en kort periode chef for forsvarsministeriets 1. kontor.

Fra december 1951 til februar 1954 var Linde chef for undervandsbådsafdelingen og samtidig chef for depotskibet Ægir.

Fra februar 1954 til juni 1958 var han afdelingschef i søværnsstaben først for materielafdelingen og fra sommeren 1955 for operationsafdelingen.

Den 1. juni 1958 blev han chef for kystflåden og flyttede den 1. juni 1961 til Århus som den første chef for Søværnets operative Kommando.

I denne periode var Linde — med minelæggeren Falster som flagskib chef for en flådestyrke, der aflagde besøg i Sovjetunionen, Leningrad, og Linde aflagde selv tjenesteligt besøg i Moskva.

Linde vil blive husket i søværnet for sin indsats for undervandsbådene i de yngre år og for sin glimrende måde at uddanne u-bådschefseleverne på. Han havde evnen til at lade chefseleverne få lov til at handle selvstændigt selv om de handlede under hans ansvar.

I perioden efter tjenesten i Kiel og indtil han faldt for aldersgrænsen var han til rådighed for forsvarsministeriet.

Linde bosatte sig, da han kom tilbage fra Kiel, på Stevns og førte en stille og tilbagetrukket tilværelse.

Linde vil blive husket i søværnet for sin indsats for undervandsbådene i de yngre år for sin glimrende måde at uddanne u-bådschefseleverne på. Han havde evnen til at lade chefseleverne få lov til at handle selvstændigt selv om de handlede under hans ansvar.

Linde vil også blive husket for sin igangsættelse af Søværnets operative Kommando, en opgave han gik meget op i og udførte med stor dygtighed.

Linde var velbegavet og en udpræget realist, romantiske drømme og følelsesmæssige afgørelser lå ham meget fjernt hvorimod han tillagde fornuftige økonomiske dispositioner stor vægt.

I årene som chef for S.O.K. havde han søværnets bedste

job. Når disse år alligevel ikke blev så lykkelige for ham som man skulle have ventet, var det på grund af en næsten konstant konflikt med søværnskommandoen.

Linde havde svært ved at acceptere, at søværnskommandoen ud fra en helhedsvurdering en gang imellem traf afgørelser, der gik imod søværnets øverste operative myndighed, og dette fik ham til — med rette eller urette — at føle sig dårligt behandlet og han var i sine sidste år som chef for S.O.K. utilfreds og bitter. Udkommandoen til Kiel — og dermed frigørelsen fra søværnskommandoen — kom derfor uden tvivl som en befrielse.

Som den første danske admiral der i krig kunne komme til at føre kommandoen over den efterhånden relativt store vesttyske flåde, var man fra tysk side naturligvis på vagt over for den danske chef. Linde levede på udmærket måde op til de forventninger man stillede til ham både fra tysk og dansk side, og den svære opgave blev løst på fremragende vis.

Kontreadmiral Aage Linde er bisat på Lille Heddinge kirkegård.

Æret være hans minde

J.P.

TERMINER FOR FREMSENDELSE AF STOF TIL TIDSSKRIFTET 152. Årgang - 1981

Marts	-	31. januar
April	-	27. februar
Maj	-	30. april
Juni	-	29. maj
Juli / August	-	30. juni
September	-	31. juli
Oktober	-	28. august
November	-	30. september
December	-	26. oktober

BOGANMELDELSE

Palle Roslyng-Jensen: Værnenes politik - politikernes værn.

Udgiverselskabet for Danmarks nyeste Historie (DNH) har på Gyldendals forlag med støtte af Statens humanistiske Forskningsråd udgivet en bog med ovenanførte titel. Indholdet udgør en afhandling, der er antaget af Odense universitets humanistiske fakultet til forsvar for den filosofiske doktorgrad.

Forsvaret vil finde sted, inden fremkomsten af denne anmeldelse, men efter at den er skrevet.

Bogen, der er udarbejdet med støtte fra Carlsbergfondet, betegnes i forordet som den ene halvdel af afslutningen på DNH's store besættelses-projekt.

Den omfatter værnenes stilling under besættelsen og i modstandskampen med særligt henblik på officerernes indstilling og indsats. Den er bl.a. baseret på den militære efterretningstjenestes arkiver, og det understreges, at kommandør P. A. Mørch har været særdeles aktiv, såvel m.h.t. åbningen af disse som med råd og vejledning under bogens udarbejdelse.

Den anden halvdel af projektets afslutning vil omfatte den militære efterretningstjenestes funktioner under besættelsen og udarbejdes af arkivar H. C. Bjerg.

Roslyng-Jensens bog er præget af en yderst objektiv indstilling til de ofte særdeles komplekse forhold under krigen. For den maritimt orienterede læser vil det nok forekomme, at den i noget høj grad beskæftiger sig med Hærens funktion og problemer, men der gives herfor i bogen flere udmærkede begrundelser:

- 1) De under hele besættelsen og især i den illegale periode forekommende og af politikerne stillede opgaver var udpræget hærbetonede. Opretholdelse af ro og orden (støtte til politiet så længe dette fungerede), baggrund for

danske myndigheders genovertagelse efter invasion, rømning efter tysk kapitulation.

- 2) De af modstandsbevægelsen fremsatte ønsker om assistance var også overvejende hærbetonede. Instruktion i brug af våben og sprængstoffer til lands, føring af nyopstillede hovedsageligt civile enheder.
- 3) Hærens problemer efter 29/8 43 i forholdet til dens ledelse der, i modsætning til Marinens, ikke havde manifesteret sig ved reaktion på de tyske overfald den 29/8 43.

Som forfatteren rekapitulerer i slutningen af et kort kapitel om Marinens forhold: (S,314/5).

»Marinens totale virksomhed i perioden 29/8-43 til 5/5-45 tegner sig således langt mere konfliktfri end Hærens virksomhed. Som direktør i marineministeriet sad Vedel i departementschefstyret og var således her en af tyskernes officielle forhandlingspartnere; samtidig accepterede han at mandskab, der reelt stod under hans kommando, blev optaget i Holger Danske og BOPA. Til at begynde med opretholdt Marinen en separat styrke i København i nært samarbejde med Hærens grupper, men fra sommeren 1943 gik Marinens folk fuldtallige ind i den civile modstandsbevægelse. Også i flere andre sammenhænge var Marinens folk mere samarbejdsorienterede end Hærens overfor kredse omkring Frihedsrådet. Det skyldes ikke at Hærens officerer var mindre samarbejdsvillige og modstandsorienterede end Marinens, men primært at Hærens organisation var langt større, geografisk mere spredt og undergivet Buhl-kredsens interesse på en helt anden måde end det fåtallige marinemandskab. Vedel og Elverhøj havde således den nemme opgave: at følge mandskabets egne ønsker, mens Gørtz og Den lille Generalstab havde den svære opgave: at sætte sig imod ønskerne«.

Hertil en anmærkning: Elverhøj, den illegale marinestab (den holdt møde kl. 11!) nævnes flere gange i bogen inden

det i det citerende kapitels indledning forklares, hvad den er! For mindre velorienterede læsere må dette virke forvirrende, da der intet emneregister er udarbejdet ej heller en indholdsfortegnelse, men derimod en kildefortegnelse og et personregister.

Når man har personligt kendskab til en lille del af Marinens aktiviteter dengang, kan det også virke lidt nedslående, at det omtales, at det i firmaet Terma i Århus lykkedes at fremstille brugelige håndgranater, medens en tilsvarende produktion i København i marinekompagniet Toldboden på 1000 stk. håndbomber, hvoraf 300 blev færdiggjort inden 5/5 45 ikke er nævnt.

Forfatteren har, ligesom Hans Kirchhoff i dennes bog om Augustoprøret og dets baggrund, afset nogen plads til SØRIDDEREN-episoden. Der må dog vel sættes spørgsmålstegn ved, at han benytter udtryk som mytteri og mytterister i denne forbindelse. At en af hovedmændene var et besætningsmedlem og at kuppet ikke var lykkedes uden hans initiativ og medvirken er ubestridt. Men lige så lidt kunne 2 mand i en besætning på ca. 50 udrette noget som helst alene uden hjælp ude fra, og det var dennes tilstedeværelse og art, der skabte problemerne. Besætningens reaktioner kan sidestilles med hele den danske befolknings holdning til frihedskæmpere i de sidste år af besættelsen: Flertallet passive sympatisører, enkelte aktive hjælpere. At de 10 mand fra SØRIDDEREN i Sverige betegnedes som »mytterister« kan ikke ændre dette forhold og forfatteren bruger da også udtrykket »erobring« om kuppets gennemførelse.

I en note til dette afsnit omtales bevogtningsfartøjet (torpedobåden SÆLEN som en »kutter«, vel fordi den indgik i kystbevogtningen.

Når en professionel historiker beskæftiger sig med militære forhold, kan militærtekniske udtryk og betegnelser let spille ham fæle puds. Der ofres en del plads på omtalen af våben-transporter Sverige-Danmark, hvor selvfølgelig Marinens

(KD Bangsbøls organisations) rolle fremhæves. Her nævnes bl.a. 30 mm ammunition (s. 318 og 342). Dette skal selvfølgelig være 7,62 mm (0,30 incl.), da den angives at være til amerikanske karabiner.

Værre er det måske, at der også findes personforvekslinger sted, idet der under Livgardens forhold (s. 224 og 26) omtales en KL Krarup i personregistret specificeret som K. A. Krarup med pågældende sidetal. Ved opslag i kildefortegnelsen ser man, at det formentlig drejer sig om KL H. S. Krarup, den af Livgarden, mens førstnævnte er rytter.

Men når man ser bort fra sådanne mindre unøjagtigheder, som anmelderen tilfældigvis har haft mulighed for at konstatere, må det fremhæves, at der her foreligger en let læselig, fængslende og meget udførlig redegørelse for en af de interessanteste perioder i værnens historie i nyere tid.

Der ofres med rette megen plads på belysning af de mere kontroversielle sider af Hærens forhold til modstandsbevægelsen: Underlæggelsesforhold og våbenfordeling, og der kan næppe være tvivl om, at der her foreligger en redegørelse for disse ofte diskuterede problemer, der med takt og indføling gør rede for begge parter standpunkter og reaktioner, om debatten dermed er afsluttet er så et helt andet spørgsmål.

Alt i alt er det en bog, der må anbefales alle, der ønsker at forøge deres viden om og forståelse for, hvad der i besættelsetiden foregik i og omkring værnene, ikke blot dem, der på grund af forholdene så dette udefra, men også de unge, der vel ofte med undren har betragtet resultaterne eller manglen på samme af »de fem forbandede år«.

Når Marinen efter at have oplevet den 9. aprils katastrofe, udleveringen af torpedobådene og minestrygningens problemer kunne komme nogenlunde helskindet igennem resten af besættelsen, kan det vel konkluderes derhen, at den særlige dengang for Marinen gældende højeste organisation den 9. april svigtede, fordi den forkerte mand sad i stolen, mens

den senere, både den 29. august og i den illegale tid virkede, fordi den rette mand havde det fulde ansvar.

Forfatteren fremhæver med rette i sin konklusion, at værne-nes indflydelse i dansk politik var størst i en periode, hvor de formelt ikke eksisterede.

Det er bemærkelsesværdigt, at bogen udover noteapparatet slutter med et resumé på tysk! Det må være en opgave for danske medlemmer af NATO - stabe at foranledige dette læst af tyske kolleger.

H.-H. W.



Fotografi taget fra bogens omslag visende general Gørtz (tv) sammen med oberst H. V. Bodenhoff-Olsen på vej over kirkepladsen i Kastellet i København den 9. april 1940.



Nea-Lindberg A/S
Industriparken 39-43, DK-2750 Ballerup, Denmark
Telefon: (02) 97 22 00
Telex: 35338. Telegram: Nealin

- Computerized Process Automation Systems
- Complete Instrumentation
- Static No-Break Power Supply Systems
- Advanced Avionics
- Naval Electronics

Subsidiary companies in Norway and West Germany



K. G. MATZEN

KGM

INGENIØR- OG
HANDELSFIRMA

**NIFE
DAGSLYS
MORSELAMPE
TYPE KGM/SIG 57-5**



*Udførelse som et højeffektivt præcisions-
instrument, støbestadigt og robust, kan
tilsluttes 12, 24, 115 og 220 volt.
Internationalt godkendt.*

* (01) 34 42 63

KONG GEORGS VEJ 21 . 2000 KØBENH. F.

b
o
o
k
t
r
y
k
s
a
g
e
r
/
o
f
f
s
t
t

TRYKSAGER

*Tidsskrifter
Regninger
Kuverter
Brochurer
Reklamer m. m.*

**nysted
avis &
bogtryk
offset**

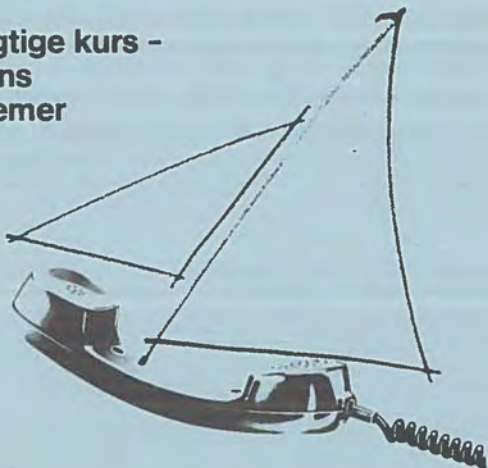


skansevej 1 . 4880 Nysted

(03) 87 12 15

SIEMENS

**Vælg den rigtige kurs -
vælg Siemens
telefonsystemer**



SIEMENS
Telekommunikation
Berupvang 3
2750 Ballerup
Tlf. 02-65 6565

SCANTER MIL SYSTEM

Advanced Radar Systems

- **Navigation**
- **Surveillance**



TERMA Elektronik AS

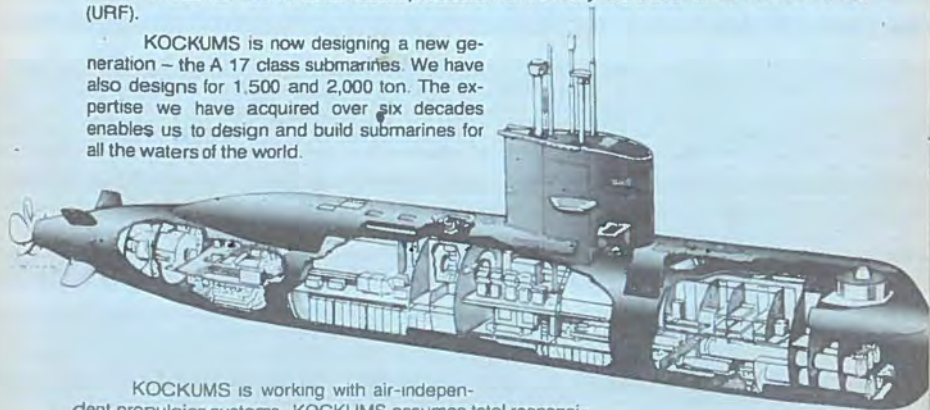
Hovmarken 4, DK-8520 Lystrup, Denmark
Telephone 06-22 21 00, Telex 68109 terma dk, Cable terma

SIXTY YEARS – FIFTEEN TYPES THAT'S EXPERIENCE

1914 KOCKUMS delivered its first submarine to the Royal Swedish Navy. Since then, we have designed and built 15 different types.

Last year KOCKUMS delivered the extremely advanced and highly automated 1,000-ton NÄCKEN submarines. Another recent production for the Navy was a Submarine Rescue Vehicle (URF).

KOCKUMS is now designing a new generation – the A 17 class submarines. We have also designs for 1,500 and 2,000 ton. The expertise we have acquired over six decades enables us to design and build submarines for all the waters of the world.



KOCKUMS is working with air-independent propulsion systems. KOCKUMS assumes total responsibility for design and construction as well as for training of personnel.

FFV has corresponding experience in torpedo design and production. FFV heavyweight Tp 61 and lightweight Tp 42 torpedoes have the qualities required for a modern submarine weapon system.

KOCKUMS AB

Kockums AB, Box 832, S-201 80 Malmö, Sweden Tel: Int +46-40-744 00 Telex: 33190 kockum s

FFV ORDNANCE DIVISION S-631 87 Eskilstuna, Sweden Tel 016-11 02 00 Telex 46075 fivhk s Cables efelvee

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Paul Bjørn Sørensen



MARTS/APRIL 1981
152. ÅRGANG



Nea-Lindberg A/S
Industriparken 39-43, DK-2750 Ballerup, Denmark
Telefon: (02) 97 22 00
Telex: 35338. Telegram: Nealin

- Computerized Process Automation Systems
- Complete Instrumentation
- Static No-Break Power Supply Systems
- Advanced Avionics
- Naval Electronics

Subsidiary companies in Norway and West Germany



K. G. MATZEN

KGM

INGENIØR- OG
HANDELSFIRMA

**NIFE
DAGSLYS
MORSELAMPE
TYPE KGM/SIG 57-5**



*Udførelse som et højeffektivt præcisions-
instrument, støbestadigt og robust, kan
tilsluttes 12, 24, 115 og 220 volt.
Internationalt godkendt.*

* (01) 34 42 63

KONG GEORGS VEJ 21 . 2000 KØBENH. F.

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Redaktør:
Orlogskaptajn
PAUL BJØRN SØRENSEN
Forsvarstaben
Postbox 202
2950 Vedbæk
Telefon (02) 89 22 55 lokal 3303

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)
Orlogskaptajn J. WETHJE
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B,
1415 København K
Telefon (01) 58 00 85
GIRO 11 91 96

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION
D.D.E. REKLAME
Gernersgade 39
1319 København K
Telefon (01) 14 41 55*
GIRO 5 27 52 10

Trykkeri:
NYSTED AVIS & BOGTRYK/OFFSET
Skansevej 1, 4880 Nysted
Telefon (03) 87 12 15*

Forsidebillede: Korvetten BELLONA, der udrangeredes januar 1981

INDHOLD:

SIDE:

En anmeldelse af »Søofficersrulle 1951-1978« af orlogskaptajn A. Jespersen	65
MARITIM DEBAT	79
FRA ANDRE MARINER	99
BOGANMELDELSER	109
NEKROLOGER	117
RETTELSE	136
MARINENS BIBLIOTEK	137



BOFORS

-för ett effektivt försvar

57 mm fartygs- pjäs

för bekämpning av
både luftmål och
yt mål



BOFORS
FÖRSVARMATERIEL

Box 500, 690 20 Bofors Tel. 0586/360 00

Represenat: Arne Hansen, Postbox 54, DK-2791 Dragør, tel. (01) 537900

**EN ANMELDELSE AF
»SØOFFICERSRULLE 1951-1978«
eller**

**Refleksioner over »varperullens« anvendelse som håndbog
ved sociologiske studier, udarbejdelse af personel-
statistikker, overtalelsesmiddel i rekrutteringsforsøg,
karriereplanlægning for enkeltmand o.s.v., o.s.v.**

Af orlogskaptajn A. Jespersen

Indledning

I dagene omkring årsskiftet var fjernsynets sendetid som vanligt sporet ind på status over året, der svandt, samt udsigterne for det kommende. Et af emnerne var spørgsmålet om, hvorvidt der nu også var tilstrækkelig sikkerhed for, at folketingets sammensætning var således, at der forelå en rimelig repræsentation af borgernes interesser. En professor i samfundsvidenskab, hvis navn undslap mig, hævdede med vægt, at en af metoderne til måling af dette forhold bestod i undersøgelsen af, om antallet af folketingsmedlemmer, hvis navne ender på »-sen«, kunne siges at være repræsentativt i forhold til fordelingen i landet som helhed. Lettelsen hos interviewereren var tydeligt stor, da det kunne konstateres, at ca. 50 % af folketingets medlemmer har »-sen«-navne, og det derfor måtte antages, at demokratiets krise ikke skyldtes manglen på »-sen'er« i folketinget, uagtet der i befolkningen som helhed er næsten 60 %, der hedder noget med »-sen«.

Da jeg netop var i færd med at indføre nogle rettelser i et eksemplar af »Søofficersrulle 1951-1978« og var nået frem til side 42, blev jeg i første omgang temmelig rystet, da jeg måtte konstatere, at 5 ud af 6 i de to årgange 1974 og 75, altså 83 %, hed noget med »-sen«, og resten af TV-interviewet var herefter ganske uinteressant.

Skulle søværnet nu være på vej til at blive overtaget af venstrefløjen ved langsigtet undergravende virksomhed?

Er det endelig lykkedes klassekampens profeter at vinde indpas, — ikke blot på landets universiteter, — men også i landets officerskorps?

Tænk, 4 ud af 10 »-sen'er« i bemeldte årgange hedder Larsen. En af dem er måske søn af en dyrehandler på Christianshavn?

Da det imidlertid hurtigt stod mig klart, at i hvert fald én var søn af en viceadmiral, kunne det da ikke stå helt galt til, selv i betragtning af, at vedkommende var i besiddelse af et dobbeltnavn.

Navnefordeling

For dog at være helt sikker på, at demokratiet var vel vogtet i søofficerskorpset henfaldt jeg til et nærmere sociologisk studie af navnesammensætningen, siden årgang 1886 udgik fra søofficersskolen med nr. 1260, Helge Vedel i spidsen. Resultatet fremgår af Fig. 1, hvoraf det ses, at der har været et stadigt stigende islæt af »-sen'er« i søofficerskorpset, fra før århundredskiftets 12,3 % (incl. dobbeltnavne) til 59,4 % i 70'erne, altså et nøjagtigt spejl af fordelingen i befolkningen som helhed. Muligvis er fordelingen af »-sen«-navnene en anden end i civilbefolkningen, men et sammenlignende studie af den karakter kræver adgang til et noget større opslagsmateriale end »varperullen« udgør, så det spørgsmål måtte forblive af akademisk interesse.

Det ses i øvrigt af Fig. 1, at der i perioden omkring 1. verdenskrig er et markant opsving såvel i rekrutteringen som i »-sen«-navnenes andel af denne. Det kan naturligvis skyldes mobiliseringen eller en øget folkelig interesse for forsvarssagen. Under alle omstændigheder er det sikkert, at det ikke er aristokratiet alene, der har søgt mod en sømilitær løbebane. I mellemkrigsårene er tilgangen igen svigtende som følge af depressionen og almindelig modvilje mod militærvæsen i

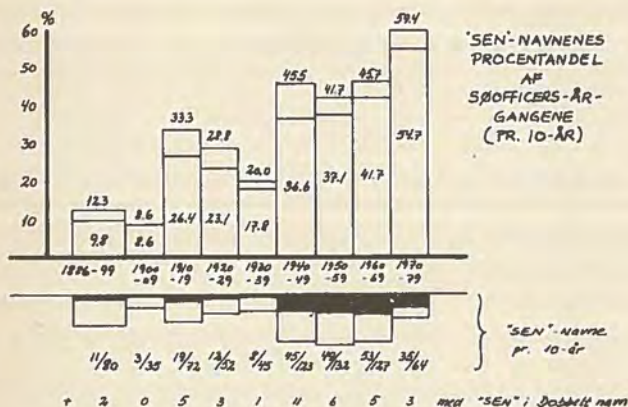


FIG. 1

almindelighed, og den folkelige opbakning repræsenteret ved »sen«-navnene er vigende. Efter krigen ses en voldsom stigning i søgningen til flåden, hvilket må ses på baggrund af befolkningens erfaringer under krigen og tilslutningen til NATO med efterfølgende udvidelser på alle områder af forsvaret. Den folkelige opbakning gør sig igen gældende i »sen«-navnenes andel og ser ud til at holde stand overfor en vigende tilgang i 70'erne. En medvirkende årsag hertil er givetvis, at en stadig større del af ungdommen har gennemført en højere skoleuddannelse med et øget rekrutteringsgrundlag til følge.

Karriereløb

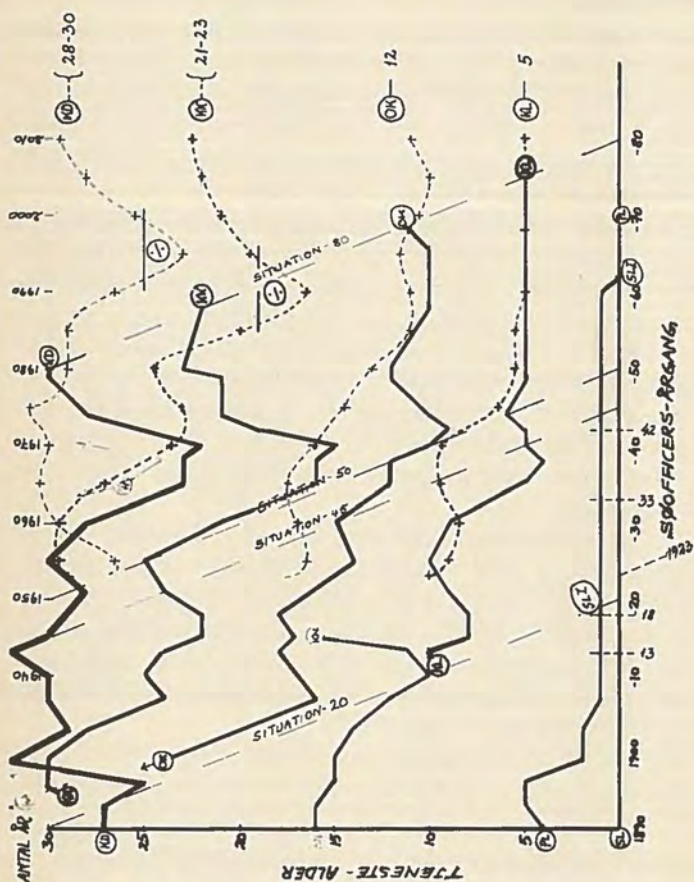
Da jeg nu var kommet godt i gang med at vende blade i rullen, blev jeg opmærksom på, at de enkelte årganges karriereløb varierede meget i forhold til andres. En stikprøve-

kontrol satte mig i stand til at fremtrylle oversigten i Fig. 2. Ved første øjekast virker den sandsynligvis lidt uoverskuelig, men det bør tjene skeptikere til trøst, at det ville have set endnu værre ud, hvis jeg minutløst havde udsat forløbet for hver enkelt officer - eller bare hver enkelt årgang. Nu er kun ca. hveranden, tredje eller femte årgang udsat, så en stikprøvekontrol vil i nogle tilfælde afsløre unøjagtigheder i form af afskårne hjørner eller udeladelse af spidser i kurveforløbene. Principielt er oversigten imidlertid korrekt nok til at danne grundlag for nogle interessante observationer.

I oversigten vil man kunne følge den enkelte officersårgangs karrierebillede. Betragter man eksempelvis årgang 1950, og forestiller man sig en lodret linje gennem »-50«, ses det af Fig. 2, at det eneste virkeligt bemærkelsesværdige udsving af betydning forekommer for årgangene 1933-1942, hvor tjenestealderen ved udnævnelse til kommandør er under 26 år. Det samme gør sig gældende for KK-gradens vedkommende, idet tjenestealderen for nøjagtig samme årgange er under 19 år. De selvsamme årgange går sig bemærkede ved et stærkt dyk i udnævnelse selv til OK og KL.

Det er givet, og ofte før publiceret, at årsagen til, at disse årgange udskiller sig fra normalbilledet, er krigens indvirkning og senere Danmarks tilslutning til Atlantpagten med store udvidelser af forsvaret og dets personelstyrke til følge. Antallet af stillinger i højere grader forøges samtidig med, at stadig yngre årgange kommer i betragtning ved udnævnelse. Lidt maliciøst kan man sige, at historien har forkælet krigstidens unge officerer ud over al forventning, og måske mere end de — i hvert fald alle — har gjort sig personligt fortjent til.

Et lignende, men knap så bemærkelsesværdigt dyk kan måske anes for de årgange, der startede umiddelbart før og under første verdenskrig, og det kan naturligvis understøtte teorien om, at dette skyldes mobiliseringen og en forbigående styrkelse af flåden, men det kan måske også bero på til-



fældige udsving, som i øvrigt kendetegner tiden efter århundredskiftet.

Den største stabilitet ses for PL/SL I-kurven, som omkring år 1900 falder til 1 år, og derefter nærmest må betragtes som en konsekvens af skiftende omlæggelser af uddannelsesforløbet, hvilket også fra 1962 medfører, at tjenesteforløbet først påregnes at starte ved afgang fra søofficersskolen med udnævnelse til SL I/PL.

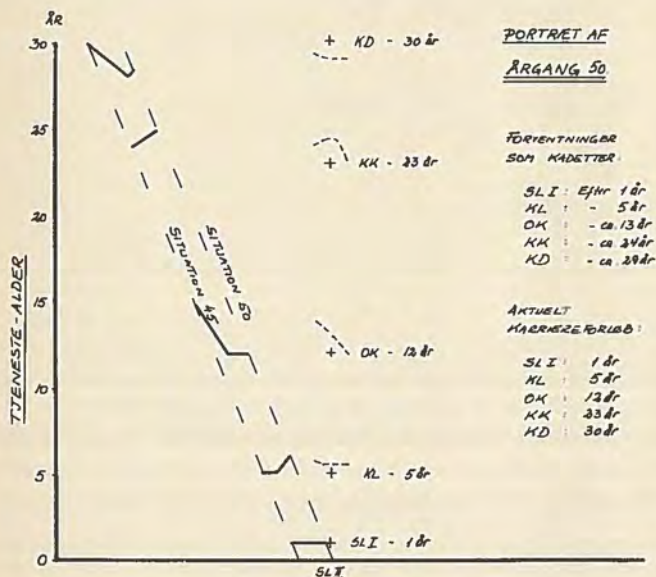
KL-graden genindførtes i 1923 efter 8-10 års tjenestealder, da OK-graden samtidig afløste KN-graden og blev aktuel efter 16-18 års anciennitet. Udviklingen i udnævnelsspøitikken har siden medført, at KL-udnævnelser finder sted allerede efter 5 års forløb, medens udnævnelse til OK efter forhandling nu finder sted efter 11-12 års tjeneste som officer. Med andre ord har nutidens KL- og OK-grader afløst henholdsvis PL- og KN-graderne, sådan som disse tidsmæssigt var indpasset i karriereforsløbet op til tiden forud for første verdenskrig.

KK-graden stammer ligeledes fra 1923. Der har givetvis været gode grunde til at genindføre denne højere mellemgrad, og den har da også udnævnelsspøitisk set placeret sig på et relativt rimeligt niveau, idet tjenestealderen ved udnævnelse i graden nogle år efter indførelsen, stabiliserede sig omkring 25 år eller lige derunder. Siden 1970 har den igen stabiliseret sig omkring 21-23 år.

Det kan derfor kort konstateres, at der er stor forskel på situationen i dag vedrørende levealder ved udnævnelse i OK- og KK-graderne og på tiden lige efter Danmarks indtræden i NATO for mere end 30 år siden, hvor udnævnelse til OK henholdsvis KK fandt sted efter 9-10 henholdsvis 15-16 års tjeneste, d.v.s. omkring en levealder på 32 henholdsvis 38 år. Til sammenligning hermed, er nutidens KKere normalt 44-45 år gamle ved udnævnelse i graden.

Der er måske her basis for endnu en revision af søværnets indstilling til normerne for »EQUAL RANKS« — proble-

matikken i international sammenhæng. Det er desværre ikke ualmindeligt, at en dansk officer i en NATO-stab er noget ældre i levealder og langt mere erfaren end en foranstående officer fra et andet — ofte større og mere indflydelsesrigt — NATO-land. Det er muligt, at en ændret procedure for ansættelse i NATO-stillinger, f.eks. på et tidligere tidspunkt i karrieren eller ved en mindre restriktiv anvendelse af »midlertidige grader« for KL-OK-KK-niveauerne, kan løse problemerne. Den norske »løsning« af KK-problematikken antyder, at en ændret distinktionering af KK-KD-niveauerne også er en farbar vej. Her vil man dog utvivlsomt støde på vanskeligheder m.h.t. koordinering på tværs af værnsskellene.



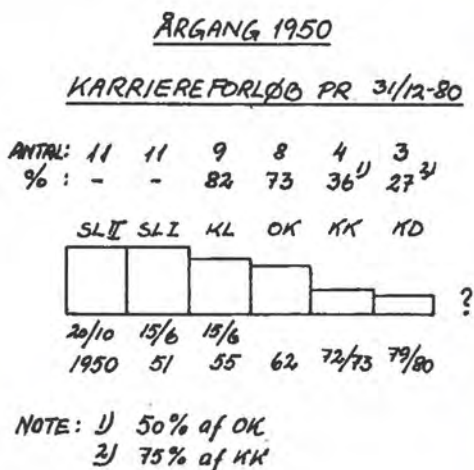


Fig. 4

I Fig. 4 er gengivet karriereforløbet for min yndlingsårgang 1950, der har særlig interesse, fordi den leverer det »friskeste« billede på en årgangs evt. forventninger om en sømilitær karriere og så det faktisk gennemlevede forløb. Muligheden af, at klassen på et senere tidspunkt vil kunne levere en admiral, kan selvfølgelig ikke udelukkes, men spekulationer herom tjener intet formål i denne fremstilling, der »udelukkende« baserer sig på kendsgerninger og statistik om disse. I øvrigt vil procenttallet for admiraler af en bestemt årgang altid være lille, som følge af det ringe antal,

SIEMENS

**Vælg den rigtige kurs -
vælg Siemens
telefonsystemer**



SIEMENS
Telekommunikation
Borupvang 3
2750 Ballerup
Tlf.: 02 - 65 65 65

OFFICERER MELLEM 28-35 ÅR

Til supplerung af vor konsulentgruppe søger vi officerer i alderen 28-35 år. Mercuri Urval A/S er det danske datterselskab i den svenske koncern af samme navn.

MU arbejder i dag i Sverige, Norge, Finland, Danmark, Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig og England. I Danmark arbejder 20 medarbejdere med mere end 300 kunder.

Vi beskæftiger os med personaleudvælgelse, primært for erhvervslivet. Måltrettet personalevurdering – især indenfor området ledere, specialister og personale til salg og marketing. Foruden at medvirke ved ansættelser udfører vi de hermed forbundne organisations- og arbejdsanalyser, stillingsbeskrivelser, bemandingsplaner, analyser af organisationer og ansat personale m.v.

Vi søger officerer:

- Der har lyst til en civil karriere, såvel advancementsmæssigt som lønmæssigt.
- Der har lyst til at arbejde med ledelsesproblematik.
- Der er godt begavede.
- Der har let ved at omgås mennesker.
- Der har naturlig autoritet.
- Der vil have et hårdt og spændende job i en dynamisk organisation.

Vi tilbyder:

- Et job, hvor du kan anvende det, du har lært som officer i et velbetalt civilt job.
- Uddannelse såvel her som i udlandet indenfor områderne psykologi, organisationsteori og afsætningsøkonomi.
- Begyndelsesløn kr. 140-200.000,- efter kvalifikationer og nuværende lønniveau.
- Kort sagt, et perfekt grundlag til en civil karriere.

Du skal:

- Indgå i et team af 15 kvalificerede konsulenter mellem 30-40 år, der har en baggrund som psykologer, civiløkonomer og officerer.
- Være med til at vurdere mennesker, ofte på meget højt niveau.
- Arbejde med vore klienters personale- og forretningsproblemer i bred forstand.
- Medvirke ved rekruttering og udvælgelse.
- Medvirke i større organisatoriske opgaver.

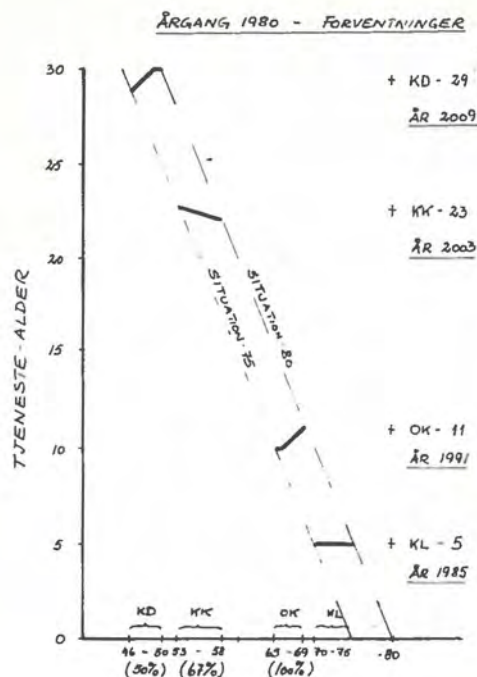
Ansøgning bedes sendt til Mercuri Urval A/S, Blegdamsvej 60 B, 2100 København Ø, under mærket »MU«, eller ring på tlf. (01) 37 37 00 og hør nærmere om jobbet.

Mercuri Urval
PERSONALEUDVÆLGELSE A/S

der er tale om. KD-graden må, alt andet lige, under normale omstændigheder anses som højest praktisk opnåelige slutstilling. Fig. 3 sammenholdt med Fig. 2 fortæller endvidere, at en årgangs evt. forventninger om karriere (angivet med stiplede linjer) må baseres på situationen i og umiddelbart forud for årgangens uddannelsesperiode, hvor beslutning om og gennemførelse af uddannelsen finder sted. Det ses af det relative forhold mellem forventningskurverne og de faktiske udnævnelsestider, at klasse 50 generelt set ikke har grund til utilfredshed, medmindre forventningerne er blevet »skruet op hen ad vejen« som følge af udviklingen. Ved karrierestarten i 1950 har der i hvert fald ikke været grund til at se lysere på situationen end skitseret i fig. 3, jfr. fig. 7.

Rekruttering

Der er vist ingen tvivl om, at et indbydende karriereforløb spiller en stor rolle for den unge mand, der står overfor at skulle vælge erhverv. Ved rekruttering af nye årgange tjener det imidlertid intet formål, at foregøgle potentielle ansøgere, at tilværelsen i søværnet er mere tiltrækkende, end den faktisk er. De reklamefremstød, der fra tid til anden gøres for at hverve officerer, har da også fået et mere realistisk præg end dengang i 50'erne, hvor min egen årgang entrede Jakobsstigen. En af »reklamerne« var et billede forestillende en ung løjtnant i selskab med en brun pige i bastskørter under palmerne på en fjern strand med en fregat til ankers i baggrunden. Ak ja, det var knap 40 år efter, at Danmark havde afhændet De vestindiske Øer til USA. På det tidspunkt, da »varperullen« starter (1886) har reklamen sikkert passet — og måske haft sin virkning, men i skrivende stund (en poetisk omskrivning af »i dag«) er lønstatistikker og karriereplaner nok mere overbevisende. Fig. 5 er et eksempel på, hvad man — baseret på rullen og de foregående figurer — kunne forestille sig burde bringes til kundskab for den unge premierløjtnant og de nuværende kadetter på officers-



skolen. Hvis udviklingen i perioden 1975-80 betragtes som retningsgivende, og ser man bort fra de dyk i forventningskurverne i Fig. 2, der ville trække en »mellemproportional« i nedadgående retning, må man kunne lægge til grund for sin forudsigelse, at

- 50 % KK af årgangene 46-50 er blevet udnævnt til KD,
- 67 % OK af årgangene 53-58 er blevet udnævnt til KK, og
- praktisk taget alle (ifølge en tidligere socialdemokratisk forsvarsminister) kan forvente automatisk udnævnelse

til KL og OK efter et antal år, der er emne for forhandling.

Skal man forsøge at ekstrapolere udnævnelsestidspunkterne til de anførte grader for årgang 1980, må de efter bedste statistiske skøn blive som følger:

- KL i 1985
- OK i 1991
- KK ca. 2003
- KD ca. 2009.

Disse udsigter adskiller sig jo ikke væsentligt fra det, der var gældende for årgang 1950, men der vil muligvis alligevel kunne »håbes på« lysere tider, fordi årgang 1980 følger efter et »magert« 10-år, medens 1950 fulgte et »oppustet« 10-år, jfr. Fig. 1. (For i parentes at citere en velrenommeret, højt dekoreret, nu pensioneret oberst af Livgarden, kunne man noget ondsksfuldt om store årgange med stort islæt af »-sen«-navne — min egen inklusive — sige, at »nu antager man jo revl og krat« — sammen med Kongens Ege og Fruens Bøge — min egen tilføjelse). Karrieremæssigt synes der jo netop at være tradition for, at årgange udgående fra »magre« tider klarer sig bedre end andre, rimeligvis bl.a. fordi udbuddet af stillinger er stort i forhold til antallet af aspiranter, som i kraft af mindre konkurrence om pladserne får bedre livsvilkår.

Karriereplan for enkeltmand

Naturligvis er det ikke kun kadetter og unge officerer, der har interesse for fremtiden og dens luner. Kommandørkapitajn H. Nørgård påpeger jo selv i forordet til rullen, at de fleste søofficerer på et eller andet tidspunkt — og mon ikke specielt forud for evt. forestående udnævnelse — har haft til hobby at arbejde med sin egen lille private »varperulle«.

De hidtil nævnte observationer og figurer er naturligvis tankevækkende for enhver, der beskæftiger sig med personalhistorie eller planlægning for fremtiden på lidt længere sigt,

men for den enkelte, der er mere interesseret i den umiddelbare fremtid med en horisont på 0-5 år er Fig. 6 nok et bedre eksempel på et nærliggende hjælpemiddel til brug for avanceret varpningsteknik. Den viser en prognose for den naturlige afgang af søofficerer i perioden 1981-85 udarbejdet på baggrund af oplysningerne i rullen om individuel levelader, grad og dermed forventet pensioneringsalder efter de pr. 1/1 1981 gældende retningslinjer, d.v.s. KK-60, KD-62 og KA-65 år.

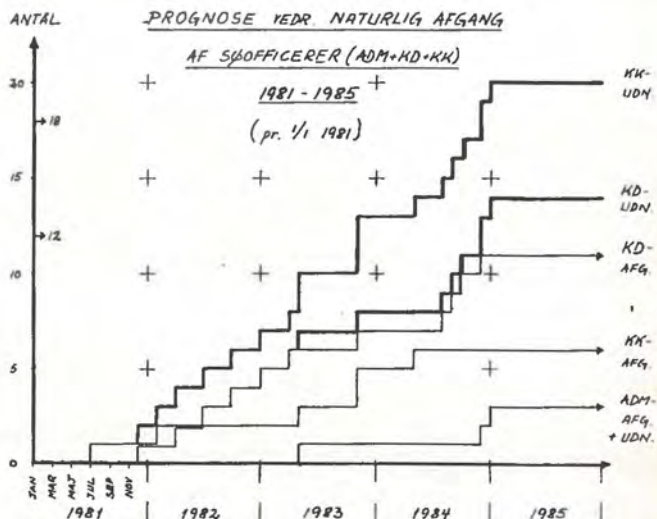


Fig. 6

Under normale omstændigheder vil en afgang udløse en udnævnelse i graden, og hvis der er tale om afgang/udnævnelse af en KA eller KD, vil udnævnelsen forplante sig til henholdsvis KD- og KK-niveauet. I disse tilfælde når man frem

til udnævnelsestidspunkt og antal af udnævnelser ved simpel addition af »trappe-kurverne«. I Fig. 6 angiver de 3 nederste trapper afgangsen af henholdsvis admiraler, kommandørkaptajner og kommandører i perioden, som i virkeligheden er en 4-årsperiode, da 1985 ser ud til at være blottet for spænding. De to øverste kurver betegner forventet udnævnelse af henholdsvis KD og KK.

Betydningen for enkeltmand viser sig, når han ved hjælp af fig. 6 og de ovenfor nævnte, for tiden gældende, statistiske udnævnelsesprocenter på henholdsvis 67 (OK til KK) og 50 (KK til KD) skal »varpe sig frem« til vedkommende officers eget forventede udnævnelsestidspunkt. Står en OK f.eks. som nr. 18 på anciennitetslisten til oprykning, vil procentreglen flytte ham til plads nr. 12, og hans forventede (om muligt) udnævnelse til ske pr. 1. november 1983, medmindre pladsen »foræres« til hæren eller »flytter med« til en fællesværnsstilling, til udlandet eller lignende. Disse variable — og for enkeltmand uforudsigelige — hændelser kan ændre billedet lidt i negativ retning. Modsat vil tilgangen af en ubekendt, p.t. »manglende« stilling forrykke billedet i positiv retning. Alt andet lige er ovennævnte forudsigelse imidlertid korrekt, idet det dog må tages i betragtning, at statistik er én ting, men Herrens veje i øvrigt uransagelige. Fordelen ved denne statistiske metode er selvfølgelig, at man er fri for at vurdere sig selv og sit eget værd i forhold til sine samtidige, når individuelle »chancer« skal vurderes. Ukendskab til de faktiske forhold har ellers sjældent afholdt søofficerer fra — under private former — at udtale sig med vægt om kammeraternes formodede mangler og disses konsekvenser m.h.t. udnævnelse.

Afslutning

I det foregående har jeg gjort rede for, hvorledes en tilfældig hændelse fik mig til at studere min private »varperulle« lidt nærmere. Nogen vil muligvis være uenige med mig i min

opfattelse af oplysningerne, deres fortolkning og evt. anvendelse, men det er givet, at rullens blotte eksistens vil »pille ved« nysgerrigheden hos mange, der med sikkerhed vil blive grebet af den og få mange hyggelige stunder med bogen i enrum eller i ligesindedes selskab. Jeg har blot forsøgt at skitsere én vej. Andre kunne passende supplere eller korrigere mig. God fornøjelse.

DEN GAMLE KOMMANDØRS ERINDRINGER !



Fig. 7

MARITIM DEBAT

Modernisering af Sø-redningstjenesten

Flemming Jensen, Meteorologisk Institut

Jørgen Taagholt, Meteorologisk Institut

Jens Østergaard, Elektronikcentralen

I takt med udviklingen af satellitteknologien bliver kredsen af brugere af satellitbaserede kommunikationssystemer stadig større, og stadig flere former for kommunikation afvikles over satellitter. I denne forbindelse er det nu aktuelt at overveje en modernisering af sø-redningstjenesten ved brug af allerede eksisterende civile satellitsystemer.

De tidligste satellitsystemer udnyttedes til overføring af store mængder information én bloc mellem kontinenterne, men gennem de sidste 20 års udvikling og billiggørelse af teknologien er det ligeledes blevet muligt at udnytte satellitter til kommunikation mellem stadig mindre stationer og med overføring af selv små mængder information.

Man må således påregne, at satellitkommunikationen i fremtiden vil erstatte en meget væsentlig del af den nuværende radiokommunikation fra land til handelsflåden og til oversøisk flyvetrafik. Den internationale maritime organisation IMCO*, som Danmark er medlem af, er ved at etablere et geostationært satellitsystem, Inmarsat, som skal kunne dække skibsfartens behov for kommunikation overalt i området fra 70° S bredde til 70° N bredde. Dette system skal erstatte det nuværende Marisatsystem, som er baseret på amerikansk teknologi, og som derfor næppe vil have mulighed for at blive accepteret som et globalt system af alle nationer uanset politisk system.

*) IMCO: Forkortelse for Intergovernmental Maritime Consultative Organization; en 1958 grundlagt, om søfart rådgivende organisation knyttet til Forenede Nationer.

Sø- og luftredningstjenestens radioalarmeringssystemer har gennem årene benyttet en del forskellige frekvenser i lang- og mellembølge-båndene og i de seneste år også i VHF- og UHF-båndene.

— *Langbølgefrekvenserne* har en god dækning, men anvendelsen kræver kraftige nødsendere og meget store antenner som kun er anvendelige på skibe over en vis størrelse.

— *Mellembølge nødfrekvensen* på 2182 kHz kan benyttes af kystfårtens skibe og kan også anvendes om bord i redningsflåder. Alarmeringssystemets effektivitet er dog helt afhængig af et godt fungerende kystradionet samt anvendelsen af alarmmodtagere på alle skibe. Sandsynligheden for at et nødsignal bliver hørt, afhænger af lyttenettets udbygningsgrad, og det siger sig selv, at denne sandsynlighed mindskes jo længere man kommer bort fra de tættest trafikerede sejlruiter og kystzonerne.

I store dele af verden anvendes kortbølge-frekvenser i området mellem 4 og 8 MHz for at opnå ocean-dækning. Systemet er dog stadig afhængigt af forholdsvis store nødsendeanlæg og en udstrakt lyttevagt på disse frekvenser på kystradiostationer.

— *VHF/UHF-systemet* er meget udbredt. Der findes alene i Nordamerika mere end 200.000 nødsendere.

Luftfarten er i stor udstrækning ved at gå bort fra kortbølge-telefoni som kommunikationsmiddel, og anvendelsen af mellembølge-nødfrekvensen er yderst begrænset. Luftfarten anvender i stedet VHF- og UHF-frekvenserne 121,5 MHz og 243 MHz. Nødsendere til disse frekvenser rækker imidlertid kun til den optiske horisont. Til gengæld kan de fremstilles med små dimensioner og med lavt batteriforbrug. Sådanne sendere har samme størrelse som de populære walkie talkies, uden sammenligning i øvrigt.

VHF-nødsendersystemet er meget udbredt. Det er obligatorisk i alle fly, og det findes ligeledes i en stor del af skibsflå-

den, blandt andet fordi sådanne nødsendere let kan pakkes i en redningsflåde.

Der eksisterer i dag aftaler mellem den internationale civile luftfartsorganisation ICAO* og IMCO om at de oceangående fly skal holde konstant lyttevagt på VHF-nødfrekvensen 121,5 MHz. Denne lyttevagt er dog tilsyneladende ikke effektiv, da skibsfarten har rapporteret, at kun en forsvindende del af forsøgsopkald på 121,5 MHz blev besvaret af luftfartøjer på trods af, at skibene befandt sig under de mest trafikerede luftruter i verden, og endog i visse tilfælde kunne se flyene.

Det er helt naturligt, at der i dag er opstået stærke ønsker om at universelt-globalt nødradiosystem skal kunne supplere eller afløse de nuværende radiosystemer med alle deres dokumenterede mangler. Netop her kommer satellitteknologien ind med dens meget høje kommunikationssikkerhed.

Det er et naturligt ønske, at redningstjenesten til enhver tid bør baseres på et optimalt nødradiosystem. Det gælder jo livet for eventuelle overlevende fra skibsforslis eller flystyrt at lokaliseringen foregår så hurtigt som overhovedet muligt — dette gælder i særlig høj grad i arktiske områder. Desværre er kravene til nødradiosystemer og økonomien i relation til driften af sådanne anlæg i konflikt med de almindeligt merkantile interesser. Et nødradiosystem skal nemlig have en høj kommunikationssikkerhed, hvilket kræver forfinet teknologi og en hel del driftsmidler uden samtidig at give en direkte økonomisk profit som kan dække investeringer og driftsomkostninger. Desværre giver en nødradioorganisation ikke overskud som telex- eller telefonsystemer gør det. Nye og forbedrede nødradiosystemer vil derfor altid basere sig på kendt teknologi, og man ser dem blive opbygget som et supplement til allerede eksisterende kommunikationssystemer for at mindske investerings- og driftsomkostningerne. Hertil kommer, at det normalt tager mange år for de

*) ICAO: Forkortelse af International Civil Aviation Organization; en international organisation, stiftet i 1944 til varetægelse af luftfartens tekniske og juridiske problemer.

internationale organisationer at nå til enighed om globalt anvendelige systemer, samtidig med, at man endnu i dag ser 10-20 års forsinkelse før ny teknologi indføres af visse nationer. Dette uanset at globale systemer allerede er til rådighed.

Der er i dag overvejelser i gang vedrørende 2 forskellige systemer, hvor det ene system skal anvende geostationære satellitter (Inmarsat) og det andet de polaromkredsende meteorologiske satellitter (NOAA).

Nødkommunikation baseret på geostationære satellitter

Nødsenderen anvender en mikrobølgefrekvens på ca. 1,6 GHz, og må karakteriseres som ret avanceret. Senderen kan bygges således, at den automatisk aktiveres når den kommer i vand, eller kan ved mere stationær montering på et skibsdæk udstyres med tastatur for indlæsning af en nødmelding. Allerede eksisterende UHF/VHF-nødsendere kan desværre ikke anvendes i dette system, og man må forudse, at adgangen til at anvende systemet som i øvrigt forventes operationelt i løbet af firserne, vil blive reguleret og begrænset til større skibe. Det vil næppe være af interesse for fiskerflåden og kystfarten, men fortrinsvis for den oceangående del af handelsflåden, hvor prisen for den avancerede nødsender ikke spiller nogen væsentlig økonomisk rolle. Det må forudses, at dansk anvendelse af Inmarsat nødsendersystemet vil ligge nogle år ude i fremtiden.

Nødkommunikation baseret på polaromkredsende satellitter

USA, Canada, Frankrig og Sovjetunionen har den 13. april 1980 undertegnet en aftale om det fælles COSPAS-SARSAT-projekt. Dette system er baseret på anvendelse af allerede eksisterende og ibrugværende nødsendere. På de traditionelle VHF-frekvenser på 121,5 MHz og 243 MHz i for-

bindelse med eksisterende meteorologiske polaromkredsende satellitter.

De nuværende nødsenderes frekvensstabilitet er imidlertid sådan, at satellitterne kun kan bestemme disses position med en nøjagtighed på 10-20 km, hvad der dog er et stort fremskridt. Nødsenderne kan ikke kodes med skibets eller flyets kendingsbogstaver eller melding om arten af nødsituationen. Man kan derfor overveje allerede nu at indføre en ny type nødsendere på 406 MHz. De nye 406 MHz sendere er ikke blot frekvensmæssigt stabile nok til at kunne positionsbestemmes med en nøjagtighed på 3-5 km, men kan samtidig indkodes til at sende kendingsbogstaverne for det enkelte skib i nødmeddelelsen.

I samarbejdsaftalerne omkring SARSAT - COSPAS projektet indgår opsendelsen af 3 amerikanske og 2 russiske satellitter som vil blive kontrolleret fra hovedstationer i hhv. USA, Canada og Frankrig for SARSATS vedkommende og USSR for COSPAS vedkommende. De amerikanske satellitters hovedopgave er meteorologiske målinger og dataopsamling, og SARSAT-systemet vil blive en sideordnet aktivitet hertil. Hovedorganisationerne MCC (MISSION CONTROL CENTRE) foretager den egentlige styring af satellitterne, og videresender informationerne om nødopkald til de aktuelle SAR*-tjenester.

De nationale SAR-myndigheders afhængighed af udenlandske modtagestationer er praktisk og operationelt uhensigtsmæssigt, og der er derfor i systemet mulighed for på national basis at oprette jordstationer (LUT Local User stations) som kan stå i mere direkte forbindelse med de lokale SAR-myndigheder. LUT-stationerne modtager dels retransmissioner af de nødopkald der foretages i det område der kan ses af både nødsenderen og LUT-stationen på samme tid, samt oplysninger om satellitternes baneparametre. Udfra disse oplysninger kan LUT-stationerne umiddelbart beregne nødsenderens position og på 406 MHz tillige dens identitet.

*) SAR: Forkortelse af Search and Rescue.

Transmissionerne fra satellitterne til LUT-stationerne foregår på 1545 MHz, en frekvens som ligger meget tæt på de frekvenser der anvendes til transmission af meteorologiske data. LUT-stationer kan derfor oprettes som en del af de allerede eksisterende meteorologiske jordstationer. En del af antennesystemerne, - trackingsystemerne og satellitmodtagerne kan anvendes til begge formål. Det vil dog være nødvendigt at installere en processor som beregner nødsenderens position og foretager alarmeringen af SAR-centralerne. De danske interesser i SARSAT-systemet bliver her åbenlyse. For det første anvender Danmark allerede de meteorologiske satellitter der bliver udstyret med SARSAT-systemet, og de to danske jordstationer i henholdsvis Rude Skov ved København og Søndre Strømfjord i Grønland ligger på sådanne positioner, at de væsentligste danske interesseområder dækkes, og at de gab, der eksisterer, mellem de amerikanske østkyststationer og den franske station i Lannion dækkes, således at fiskeriområderne ved Færøerne, Island og Grønland kan få direkte kontakt til en LUT-station i Søndre Strømfjord. Jordstationerne i Rude Skov vil kunne dække området fra Norskehavet - Jan Mayen til Østersøen, Nordsøen og Kanalen, så alle de vigtige fiskeri- og kystfartsområder er dækket.

Ved indførelse af et forbedret nødsystem må man primært satse på den forøgede sikkerhed, der herved kan opnås. Det vil dog tillige være relevant at foretage visse økonomiske overvejelser, idet de meget betydelige udgifter i forbindelse med eftersøgnings- og redningsaktioner bør ses i relation til de relativt beskedne udgifter, der vil være forbundet med etableringen af et satellitsystem. For eksempel kan det nævnes, at det årlige beløb til redningsaktioner alene i Canada er ca. 100 mio. kr. Besparelserne i forbindelse med det nye system kommer dels af de mindre udgifter til eftersøgning af nødsenderne, hvis omtrentlige position er kendt, og dels fordi man i forbindelse med de nye nødsendere på 406 MHz

har mulighed for at undgå unødvendige eftersøgninger, der skyldes utilsigtet start af en automatisk nødsender, idet nødopkaldets ægthed kan kontrolleres ved henvendelse til nødsendeoperatørens hjemorganisation eller til operatøren selv inden en SAR-aktion startes. Udgifterne til sådanne unødvendige eftersøgninger anses i dag at være ganske betydelige.

Konklusion

SARSAT-COSPAS-systemet vil kunne anvendes af alle størrelser fartøjer fra store skibe til fiskekuttere og lystbåde, samt af alle typer fly, men også af arktiske bjergbestigere eller ekspeditionsfolk. Det vil specielt i Danmark kunne være med til at øge sø- og luftsikkerheden, idet anvendelse af det i forvejen af andre etablerede systemer betyder, at man kan benytte de nødsendere, som fra 1982 vil være obligatoriske for alle danske redningsflåder på skibe over 20 BRT, og som tillige kan anvendes i endnu mindre skibe. Nødsenderne er allerede obligatoriske i de fleste landes småfly.

Det må være oplagt for Danmark, at udnytte disse muligheder, da det i sidste instans er et spørgsmål om at redde mennesker, og da den danske indsats for at udnytte dette system hovedsagelig er begrænset til etablering af den nødvendige kommunikation fra eksisterende LUT-stationer og i Søndre Strømfjoerd og Rude Skov til de danske og grønlandske redningscentraler.

**INDLÆG I FORBINDELSE MED UDGIVELSEN AF
»SKUD FOR BOVEN«**

af højesteretssagfører Michael Reumert

I december nummeret af Tidsskrift for Søværnen bragtes en anmeldelse af Kaj Nolsøe Bangs seneste udgivelse »Skud for boven«. Da anmelderen, kommandørkaptajn J. Teisen, ikke nærmere beskæftiger sig med de i bogen meget omtalte færøske trawlersager fra 60'erne, hvormed blandt andre jeg i sin tid arbejdede som forsvarer, kunne nedenstående bemærkninger derom måske interessere.

Forfatteren præsenterer sig som rådgiver for statsadvokat Sinding og dermed som den af søværnet udpegede særligt sagkyndige i disse retssager. Det forpligter - også i dag. Forfatteren beretter specielt og med bitterhed om den landsretsanke, der førte til pure frikendelse efter en ubetinget domfældelse ved retten i Tórshavn af skipperne på de skotske trawlere SUMMERLEE og BALNAGASK - en domfældelse, der fandt sted kun 3 dage efter, at BELLONA havde opbragt trawlerne nord for Vestmannasund den 5. juli 1960. Om denne, den interessanteste og i mange henseender mest lærerige af sagerne, skriver forfatteren ligeud, at trawlerne under fiskeriet *var* »indenfor grænsen«, uanset at Landsrettens frifindende dom i utvetydige vendinger havde forkastet tre klart adskilte bestanddele af - og dermed hele - anklagemyndighedens bevisførelse til støtte for påstanden om fiskeri indenfor grænsen.

Den, der på tryk ytrer sig så kategorisk og dermed i realiteten opkaster sig til dommer over Landsretten, burde for det første ved læsning have opfrisket sin hukommelse og dermed sikret sig tilbundsgående viden om sagen som forudsætning for et forsøg på sagligt at klarlægge en påstået rigtige sammenhæng for læseren. Men det har forfatteren ikke gjort. Ingen af delene.

I stedet har han lagt navn til en forenklet og forvanskende beskrivelse af, hvorfor underrettsdommen - angiveligt med urette - blev omstødt, og har tilmed kun behandlet et af de tre bevisgrundlag, der - holdbarhed forudsat - hver især skulle have kunnet fælde de tiltalte. Det ene, behandlede grundlag beskrives ikke blot tendentiøst, men direkte forkert og totalt meningsforstyrrende.

Forfatteren forklarer sin læser, at det lykkedes forsvareren at overbevise Retten om, at BELLONA ved sin pladsbestemmelse havde forvekslet de markante forbjerger Stakken og Kodlur. Advokaten »kunne ved en personligt finansieret snorearrangement, som havde fået Geodætisk Instituts blå stempel (det var rettelig et sandt reliefkort. MR) simpelthen bevise, at det punkt, BELLONA havde anvendt til sine pladsbestemmelser, ikke var Stakkur, som han i realiteten ikke kunne se, men derimod forbjerget Kodlur«.

Dette er en slem mundfuld for at sige det mildt, eftersom forholdet var det stik modsatte:

Det var, når sandheden skal frem, statsadvokatens anbringende, at BELLONA havde taget Kodlur for Stakken. Kodlur, der ligger meget østligere end både Myling og Stakken, kan nemlig i modsætning til Stakken ses fra den påståede opbringelsesposition indenfor fiskerigrænsen. Forsvaret afviste forvekslingsteorien og påviste, at BELLONA virkelig havde pejlet Stakken - der klart var angivet som det østligste af tre punkter i en dobbelt vinkelmåling - men at man blot vildfarende antog, at pejlingen blev foretaget fra en position indenfor fiskerigrænsen. BELLONA og trawlerne var alle udenfor.

Som den nautisk sagkyndige rådgiver havde forfatteren åbenbart selv instrueret statsadvokaten om at forsøge sig med dette anbringende, som forfatteren nu tillægger forsvaret, og som Retten forkastede.

Forud for alt dette havde statsadvokaten - der med hensyn til nautiske forhold ganske var henvist til at stole på sin råd-

giver - iøvrigt gjort to forgæves forsøg på at påvise, at man fra BELLONA virkelig kunne se og faktisk havde pejlet Stakken fra en position indenfor fiskerigrænsen. Først prøvede anklagemyndigheden ved at fejlfortolke en hammersignatur af fjerne de yderste 200 meter af Mylings klippemassiv og dernæst at trylle med sigtelinier ved at postulere, at dersom vi havde benyttet en globus eller et sfærisk kortudsnit og ikke et mercatorkort, ville den »udrettede« storcirkel have bragt Stakken klar af Myling fra den påståede opbringelsesposition indenfor fiskerigrænsen. Disse lidet seriøse tiltag havde givet anledning til megen forensisk dramatik. Da statsadvokaten, hvis situation blev alt andet end misundelsesværdig, langt om længe måtte opgive sine nævnte forsøg, havde anklagemyndigheden (og forfatteren) kun Kodlur at ty til.

Landsrettens dom er selvsagt tilgængelig for interesserede, men denne autentiske kilde synes forfatteren ganske at have afstået fra at øse af, hvad grunden så måtte være.

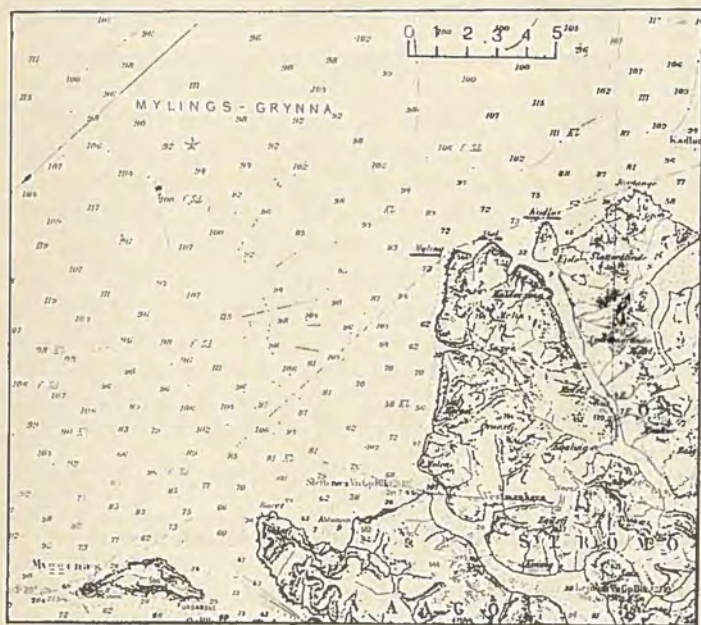
Dommen viser bl.a., at indholdet og behandlingen af anklagemyndighedens andet og tredje bevisgrundlag - et optaget plot og en udkastet bøjle - ligeledes frembyder meget interessante perspektiver. Disse to emner er fuldt så værdige til nærmere omtale og sandfærdig beskrivelse af, hvorfor Retten måtte konkludere som sket, men det tillader spaltepladsen næppe.

Fornøden interesse og tilslutning forudsat ville jeg imidlertid med glæde i Søe-Lieutenant-Selskabet holde et foredrag eller være diskussionsindleder om hele denne sag, som måske navnlig kunne interessere søofficerer, der i fremtiden kan blive betroet tjeneste i og ansvar for en velfungerende dansk fiskeriinspektion.

Med foranstående summariske bemærkninger har jeg ønsket under alle omstændigheder at modvirke, at en fordrejet sagsbeskrivelse står uimodsagt og kunne efterlade det forkerte indtryk, at Østre Landsret i en stor og alvorlig straffe-

sag skulle have ladet sig vildlede af, hvad forfatteren betegner som »juridiske spidsfindigheder«, angiveligt uden forankring i den solide holdebund, som sandheden heldigvis altid frembyder, og som ej heller svigtede i denne sag.

4. februar 1981
MICHAEL REUMERT



Udsnit af Søkort nr. 81 Færøerne.

Indtegnede skala i sømil. De tre omtalte punkter er understreget.

OM PRAKTISK LEDERSKAB

af kommandørkaptajn I. R. Michelsen.

Jeg har med stor interesse i December-nummeret læst kommandørkaptajn Ditlevsens artikel om praktisk lederskab, hvor han gør rede for sine erfaringer som chef for et inspektionsskib, specielt for spørgsmålet om de nyere ledelsesværktøjer, som han tidligere havde beskæftiget sig med teoretisk, også kunne anvendes i praksis. Jeg er enig med forfatteren i mange af hans synspunkter, ligesom jeg kan genkende mange af hans erfaringer, men ved udelukkende at behandle de nævnte syv nyere ledelsesværktøjer giver artiklen i sin helhed indtrykket af, at det i overvejende grad er gennem disse værktøjer, at skibschefen virker som leder, og at det er ved disse midler, at han skaber det samarbejde og de holdninger, som får skibet til at fungere. Den, der ikke selv har prøvet at være chef, kunne endda få det indtryk, at chefens fornemste ansvar ligger i disse personelorienterede områder, snarere end at definere skibets opgaver og at sørge for at de bliver udført, eventuelt også uden at besætningen er helt tilfreds med måden at gøre det på. Dette indtryk forstærkes noget af, at forfatteren - dog uden at redegøre nærmere for problemet - antyder en væsentlig forskel mellem nyere metoder og de der anvendes af mere »konservativt« indstillede kolleger, ligesom han i sin konklusion synes helt at forkaste »vore gammeldags tanker om ledelse«.

Jeg føler dermed, at kommandørkaptajn Ditlevsen ikke har givet en fuldstændig beskrivelse af, hvad den praktiske leders problem egentlig er, og om de nyere ledelsesværktøjer fuldt ud kan erstatte traditionelle metoder, eller forliges med disse, og jeg vil derfor gerne supplere artiklen med nogle betragtninger herom. Jeg har som forfatteren valgt udelukkende at anskue spørgsmålet udfra skibschefens synsvinkel, idet det er denne, som gennem sin opfattelse og indsats

bestemmer hvordan skibet ledes. Jeg har også begrænset mig til kun at behandle inspektionsskibene, som næppe er typiske for søværnet, men som på den anden side på grund af deres særlige forhold er fortræffelige for studier af ledelse og indhøstning af erfaringer, ikke sådan at forstå, at de kan anvendes som »laboratorier« for eventuelt risikable eksperimenter, men blot at man her hurtigt og kontant kan se om ens metoder duer eller ej.

Som grundlag har jeg brugt mine egne erfaringer som chef for BESKYTTEREN 1977-79, og hvad jeg har lært af mine skibschefer siden da, hvilket repræsenterer et ganske stort erfaringsgrundlag. I de små to år, jeg har været chef for Inspektionsskibseskadren (ISE), har der været ikke færre end 20 skibschefer, i parentes bemærket altfor mange og altfor hurtigt skiftende, hvilket heldigvis nu synes at være et overstået problem, men netop herigennem har man set en hel del forskellige opfattelser og resultater, og fået et temmeligt sikkert erfaringsgrundlag. Det siger sig selv, at jeg her ikke kan sætte navn på chefer eller skibe, eller give konkrete eksempler på metoder og resultater, mine betragtninger må være mere generelle. Alligevel mener jeg, at det er muligt lidt nærmere end det er gjort i artiklen, at konkretisere, hvad praktisk lederskab er, og hvad der skal til for at det virker. Lad mig imidlertid først trække nogle af de forhold frem, som er særlige for inspektionsskibene, og som stiller større generelle lederkrav til cheferne, end man normalt oplever det i andre af søværnets enheder. Det er først princippet om dobbeltbemanding og omskiftning, der medfører at chefen, efter en introduktionstur på 10 dage i et andet skib, en dag møder en besætning, som han 5 uger senere skal have uddannet og organiseret tilstrækkeligt, til at sejle til Grønland eller Færøerne med, for umiddelbart at kaste sig ud i ofte meget krævende opgaver under barske forhold. Der er udarbejdet et knapt program for omskiftning, uddannelse og sejlads, og besætningen består halvt af gamle, som på godt

og ondt er erfarne, sammenspiste og kender fiduserne, og halvt af nye, hvoraf de fleste er uden erfaring i inspektions-skibe, og for mange uden erfaring i sejlads overhovedet. Personellet er generelt ikke tilstrækkeligt kvalificerede; hvor kampenhederne med deres komplicerede materiel og opgaver i højere grad kræver og får tildelt mere veluddannet og velkvalificeret personel, anvender inspektionsskibene på en række poster for eksempel værnepligtige officerer og konstabler på korttidskontrakt, som ikke gennem lang tids tjeneste i søværnet er opdraget til vore traditioner og forhold, de må uddannes og opdrages på jobbet, og uden at man har den fornødne tid dertil. Endelig er der miljøet. Der er meget arbejde, der sommetider er anstrengende eller ubehageligt, ja endog farligt. Vintermørke, storm og sø, og savnet af familie eller venner kan virke deprimerende, og man er altid sammen med de andre, hvor man i enhederne på Holmen det meste af året kan gå hjem hver aften og afreagere.

Kravene til chefen er således store, og der er brug for en LE-DER, men cheferne vælges da også mellem ældre, erfarne officerer, om hvem man mener at de har de egenskaber og erfaringer der skal til. Hertil kommer så de ordrer, instrukser, bestemmelser, direktiver og gode råd fra myndigheder, foresatte og kolleger, der kan hjælpe chefen ved at angive, hvilke opgaver han har og bør lægge vægt på, og hvorledes han kan løse dem. Dette udgør et endog meget bredt spektrum, som ofte opfattes at spænde fra noget konservativt til det moderne, eller fra noget autoritativt til noget med »samarbejde«, og der er hos mange en tendens til at betragte den »gamle« ende af spektret som noget mindre ønskværdigt, der burde afløses af det moderne. Jeg tror ikke at billedet er så enkelt, men det er et problem for en ny chef, at han føler sig stillet overfor dette valg mellem gammelt og nyt, og at han i høj grad føler sig presset til at bruge de »moderne ledelsesværktøjer«. Hvorledes vælger han så?

Personligt vil jeg med det samme melde mig blandt de »konservative«, ikke sådan at forstå, at jeg mener at de nye ledelseværktøjer er forkerte eller ikke duer, disse værktøjer må nok, på grundlag af psykologiske og pædagogiske teorier, anses for noget nær det ideelle, til deres specifikke formål. De fleste skibschefers erfaring er imidlertid den, at der med de mange opgaver et skib skal løse, ikke er tid nok til at anvende alle disse værktøjer, hvoraf nogle er meget tidsrøvende, og at der i mange tilfælde kan opstå problemer, hvis man i for høj grad støtter sig til disse værktøjer, i stedet for de instrukser, der kun kort omtales i artiklen. Dette skyldes i høj grad, at disse værktøjer er personelorienterede, de er beregnet til at skabe forståelse, holdninger, trivsel osv., der kan fremme samarbejdet og derved bidrage til løsning af opgaverne, men der ligger heri en alvorlig fare for, at man ved således at fokusere på midlerne, taber målet af syne. Ligeledes risikerer man, særligt gennem visse samarbejdsordninger og andre former for personalepleje, som tager næsten lige hensyn til alle personelgrupper, at man tilsidesætter kommandostrukturen, dvs. den funktionelle organisation, der netop er indrettet på at løse opgaverne.

Kommandørkaptajn Ditlevsen diskuterer bl.a. forsvarrets ledelsesprincipper og konkluderer, at disse er anvendelige og at de ikke afviger fra vore hidtidige principper, ligesom han ikke fandt nogen konflikt mellem disse principper, og instruks for skibschefen. Jeg tror heller ikke at det er her at den praktiske leders problem ligger, hans problem er først og fremmest, at han på en gang skal opfylde talrige operative, materiellmæssige, uddannelsesmæssige og andre krav, uden altid at have de fornødne ressourcer eller tid dertil, og at han dermed kun kan løse sin opgave ved at forlange af, og inspirere sin besætning til en indsats udover hvad de fleste af sig selv er motiverede for. Instruks for skibschefen opregner udførligt og konkret chefens mange opgaver og beføjelser, men uden særlige anvisninger på hvorledes opga-

verne løses. Forsvarets ledelsesprincipper giver flere, omend mere generelle, anvisninger på hvorledes det skal gøres, men det væsentlige i disse principper er også, at det er resultaterne der tæller, at indsatsen skal være målrettet, og at ledelsesformen underkastes dette krav, herunder at den kan være udpræget beordrende og dermed ikke opleves som noget positivt. Jeg mener derfor også, at man ikke kan betragte forsvarets ledelsesprincipper som noget moderne i forhold til noget konservativt, disse principper giver, blot i moderne form, udtryk for gammeldags, men evigtgældende ideer om hvad praktisk lederskab er.

Desværre går artiklen uden om denne diskussion, idet kommandørkaptajn Ditlevsen mest beskæftiger sig med hvad ledelsesprincipperne kort omtaler som eget samfunds varige og skiftende krav, for eksempel i relation til vagtproblemer, spiritus, og andre bekvemmelighedshensyn. Det er nødvendigt, at chefen interesserer sig for disse spørgsmål, og at han gennem en fornuftig og rimelig fortolkning af bestemmelser m.v. skaber et godt miljø ombord, men dette medfører ikke automatisk, at besætningen af sig selv med ildhu kaster sig ud i de mange delopgaver, der skal udføres for at skibet løser sine opgaver. Som anført i instruks for sibscheften, og i ledelsesprincipperne, må udgangspunktet være, at chefen definerer opgaverne, bestemmer sig for hvordan de skal udføres, og sørger for at det bliver gjort.

Nogle opgaver er morsommere end andre, og det er som regel nemt at få alle op til en redningsaktion eller til kontrol af en suspekt trawler, mens det ligger betydeligt tungere ved en langvarig og rutinemæssig områdeinspektion i surt vejr. Fra tid til anden kommer der for eksempel i referater fra samarbejdsudvalg også kritik af, at der sejles for meget, eller at der er for mange helikopteroperationer eller kontrolbesøg i »fritiden«. Erfaringen er imidlertid, at det går nemmest, hvis chefen altid konsekvent går ud fra, at opgaven skal løses, og løses effektivt her og nu, og ikke diskuterer

dette. Han bør simpelthen vurdere de operative aspekter i første række, og derefter på dette grundlag og i anden række drøfte midlerne, herunder også hensynet til besætningen, men han må også ofte akceptere, at skibet ikke kan løse opgaverne på den for besætningen mest bekvemme måde. Med konsekvens, et godt eksempel, og ved at være så rimelig som mulig, bliver dette dog normalt også altid akcepteret af besætningen.

I forbindelse hermed er det også væsentligt, at chefen betragter skibsorganisationen, dvs. kommandostrukturen, som sit fornemste ledelsesværktøj, i stedet for at løse dagens små problemer i samarbejdsudvalg m.v. Det fremgår af artiklen, at kommandørkaptajn Ditlevsen, som mange andre chefer, har fået der erfaring, at den overvejende del af de spørgsmål, der er på dagsordenen i det første samarbejdsudvalgsmøde, man holder, er problemer der kunne have været løst tidligere, hvis det daglige samarbejde havde fungeret. Forklaringen er måske også den, at for mange befalingsmænd og menige har en følelse af, at visse problemer hører til i samarbejdsudvalgene og kun kan løses der, i stedet for i det daglige samarbejde, ved at drøfte dem med den foresatte, under hvis ansvar og kompetence spørgsmålet hører. Det bør være et mål, og et væsentligt formål for skibets samarbejdsordning, at så mange spørgsmål som muligt vedrørende samarbejdet ombord søges løst som led i den daglige tjeneste, og ikke henvises til særlig behandling.

Noget lignende gælder også de aspekter, som kommandørkaptajn Ditlevsen omtaler under overskrifterne FORPUBS og Holdningsmålinger, og hvor han selv påpeger vanskelighederne ved anvendelsen af disse ledelsesværktøjer, men alligevel finder, at de er nødvendige og af værdi. Det er selvfølgelig nødvendigt, at chefen kender sine medarbejdere og deres ambitioner, og at disse kender hans forventninger til dem, samt at man senere kontrollerer udviklingen og bedømmer indsatsen, men dette bør ske løbende gennem hele

togtet. Specielt med de mange udskiftninger kan der næppe komme meget ud af, at en ny chef og ny officer ved begyndelsen af et togt diskuterer forventninger om noget, ingen af dem kender ret meget til, og at man herefter venter med at diskutere resultatet ved togtets slutning, hvor måske den ene eller anden skal afgå. Personeludvikling under dagens vilkår må være en løbende proces, og med de friere omgangstoner man bruger i dag, behøver man ikke at være bange for, at man i det daglige ikke får at vide, hvad der trykker, eller hvilke ønsker den enkelte har ligesom det er naturligt og nødvendigt, at chefen løbende meddeler sin tilfredshed med den enkeltes indsats, eller hvad han ønsker rettet. Det er muligt, at man herved får en mindre systematisk personeludvikling, end hvis man arbejder efter de formelle regler og på langt sigt, men den praktiske leders opgave er ikke at udvikle personel til brug andre steder i søværnet, det er så snart som muligt at få udviklet sine medarbejdere til at udføre det job de har ombord.

Hvad angår holdningsmålingerne, er disse af stor værdi til at angive generelle tendenser for hele søværnet, om man er mere eller mindre tilfreds med dette eller hint end man var tidligere, eller hvilke forskelle der er mellem de enkelte tjenestesteder. Og sikrer man sig, som Ditlevsen, at man får resultaterne af målingerne i løbet af togtet, kan man som anbeført bruge dem som igangsætter for løsning af problemer, som man har en mistanke om eksisterer, men hvorfor ikke selv med det samme undersøge et problem man har mistanke om, og gøre noget ved det. For den praktiske leder må måling af holdninger, ligesom personeludvikling, være noget der løses her og nu, efter lejlighed og behov. Det bør heller ikke være chefen alene, der varetager disse opgaver, men hver enkelt leder ombord.

Der er iøvrigt i mange af disse nyere ledelsesværktøjer en tendens til en opdeling af besætningen på en anden måde end den rent funktionelle, som angives i skibsorganisatio-

nen, hvilket kan have uheldige virkninger. For eksempel stiller man i cirkulæresamarbejdsudvalg ledelsen (dog ikke alle) overfor repræsentanter for forskellige personelgrupper, i talsmandsudvalg chefen overfor (kun menige) talsmænd, og i holdningsmålinger optræder synspunkter fra forskellige personelgrupper (der iøvrigt ofte er meget uhomogene). De problemer der behandles, og de synspunkter der fremføres, bliver derfor også ofte kun de meget generelle og »fagforeningsprægede« spørgsmål, for eksempel spørgsmål om lempelser i vagt eller arbejdstid, der således tages ud af deres naturlige sammenhæng, nemlig balancen mellem mål og midler. Derfor finder chefen ofte, at han for at blive anset for at være konstruktiv og positiv, presses til at tillægge de fremførte synspunkter og ønsker større vægt end ønskeligt, og større vægt end hvis spørgsmålet var drøftet i den funktionelle organisation, hvor der i den enkelte division eller sektion turde være større enighed mellem lederen og hans medarbejdere om hvad opgaven var, og hvilken indsats der var nødvendig. Chefen risikerer således, at han i samarbejdets ånd kommer til at gøre vilkårene ringere for sig selv og skibet, med hensyn til at løse pålagte opgaver, hvilket næppe kan være hensigten, og i sidste ende kan være skadeligt for trivslen.

Som konklusion på mine betragtninger vil jeg derfor anføre, at praktisk lederskab først og fremmest er at definere de opgaver der skal løses, og at sørge for at de bliver løst effektivt, og at tilvejebringelse af holdninger og trivsel m.v. kun er et af midlerne hertil, omend et meget ønskeligt og ofte også væsentligt. Videre bør det understreges, at chefens fornemste ledelsesværktøj er skibsorganisationen, således at forstå, at udførelsen sker gennem en hensigtsmæssig delegering af opgaver og kompetence til skibets officerer m.v., hellere end gennem drøftelser i udvalg og med personelgrupper. Endelig er praktisk lederskab noget der skal udøves her

og nu, efter lejlighed og behov, ikke noget der kan baseres på langsigtede ledelsesværktøjer.

Det er muligt, at jeg med dette anbringer mig i kredsen af mere »konservativt« indstillede kolleger, og at mine betragtninger kunne anses for gammeldags. Som anført mener jeg imidlertid, at der ikke er så megen forskel imellem gamle og nye ledelsesprincipper, undtagen i den måde man udtrykker dem på, og at principper for praktisk lederskab er noget evigtgældende. Her finder jeg det også væsentligt, at forsvarrets ledelsesprincipper klart siger, at ledelsesformen afhænger af situationen, der er intet pålæg om at forkaste hidtidige bestemmelser, eller om helt at gå over til de i kommandørkaptajn Ditlevsens artikel omtalte ledelsesværktøjer.

Jeg er derfor heller ikke så ked af, at mine chefer eventuelt bruger de af KK Ditlevsen omtalte store konservative skyklapper. Man må jo ikke glemme, at skyklapper kan være yderst hensigtsmæssige, idet de netop retter opmærksomheden mod målet, og den vej der fører til det, samtidig med at de skærmer mod de distraktioner, der fra tid til anden dukker op ved siden af vejen for igen at forsvinde. Herved undgår man blandt andet, at ekvipagen uforvarende drejer ned at et tillokkende sidespor, eller måske falder i den ene eller anden grøft. Skyklapper er derfor ikke at foragte, eller som en anden »konservativ« kollega sagde til mig for nylig: »Hellere konservative skyklapper end pædagogisk bind for øjenen«.

FRA ANDRE MARINER

FRAMTAGNING AV UBÅTAR I SVERIGE

af kommandörkapten P. Kinnunen

Forfatteren til denne artikel har arbejdet med det svenske undervandsbådsprojekt benævnt A-17 i 3 år. Han forlod i oktober 1980 den svenske marine og er i dag ansat ved Marinritkontoren, Kockums AB i Malmø. Dette værft er hovedansvarlig for bygning af undervandsbåde til den svenske marine og eksporterer iøvrigt undervandsbåde til tredielande.

Ubåtarna är för försvaret av Sverige tilldelade vissa uppgifter. I omfattande studier undersöks fortlöpande om dessa uppgifter även i framtiden skall lösas av ubåtar eller om det finns andra bättre och billigare sätt. Hittills har studierna alltid visat att ubåtar löser uppgifterna överlägset bäst.

Efter beslut om framtagning av ett nytt ubåtssystem sker arbetet därmed enligt de principer som fremgår av bilden. Nästa svenska ubåtstyp, A 17, har tagits som exempel.

Marinen utarbetar en TOEM (Taktisk-Organisatorisk-Ekonomisk-Målsättning) för det nya ubåtssystem som skall framtas. TOEM beskriver vad ubåtssystemet skall kunna uträtta, ställer ekonomiska krav samt inplacerar det nya systemet i marinens organisation.

Därefter utarbetas en UTTEM (Utkast till Teknisk-Taktisk-Ekonomisk-Målsättning) vilken ställer mer detaljerade krav på ubåtssystemet och dess förmåga. De olika första-kraven i UTTEM är sällan balanserade mot varandra eller ekonomin. Nu börjar ett omfattande förstudiearbete för att optimera ubåtssystemet tekniskt-ekonomiskt. Förutom TOEM utnyttjas vid förstudierna:

- marinens datorprogram vilket kan beräkna stridseffekten, i antal sänkta mål, beroende på ubåtsparametrar såsom antal torpeder, inladdningstid och uthållighet
- Kockums datorprogram som beräknar ubåtskostnad mot tekniska parametrar såsom längd, vikt och dykdjup
- erfarenheter från äldre ubåtar; i detta fall från Näcken
- bedömning av vad som är tekniskt möjligt och vad som erfordras i tid och pengar
- uppgifter om arv t ex i form av torpeder vilka bedöms så väsentliga att de skall få påverka studierna.

Som framgår av figuren (se side 102) genomlöps arbetscykeln flera gånger innan resultaten avtappas och blir grund för PTTEM (Preliminär TTEM).

PTTEM utnyttjas vid projektering av ubåten. Projekteringsarbetet påverkas, förutom av innehållet i de preliminära offerterna, även av Kostnads-Effekt-aspekter. När projekteringen är avslutad är krav och kostnader vägda mot varandra så noggrant att STTEM (Slutlig TTEM) kan ges ut.

STTEM är grund för konstruktionsarbetet. Ubåten har efter dettas avslutande fått sin slutliga, optimerade utformning. UTTEMs fula ankunge har blivit en vacker svan. Specifikationen, slutarbetet, är mycket detaljerad. Den utnyttjas vid beställning av ubåten.

Beskrivet förlopp från förstudie till specifikation omfattar en tid av 10-15 år. I arbetet deltar Marinstaben, Försvarets Materielverk och Kockums.

Projektering och konstruktion av ubåtar görs av Kockums. Byggnad av ubåtarna kan däremot uppdelas på flera varv. Så byggde Karlskronavarvet Näcken-ubåtarnas för- och ak-

terskepp medan mittensektionen byggdes av Kockums som också fogade ihop sektionerna till en enhet.

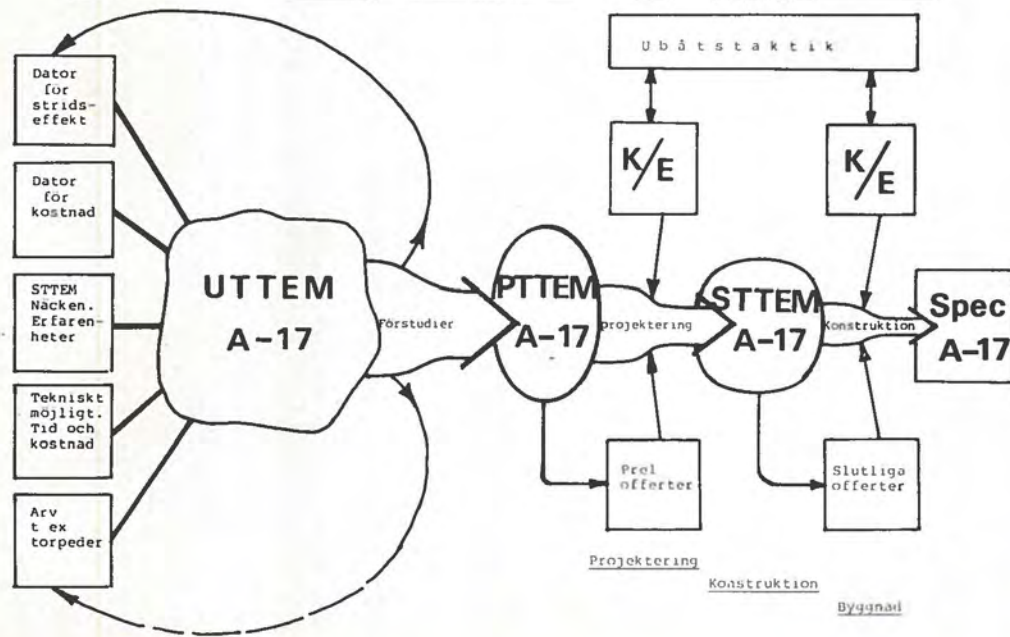
Arbetet med A 17 har kommit så långt att projekteringen är klar till sommaren 1981. A 17, som projekteras för utnyttjande både i Östersjön och Västerhavet, är ett synnerligen modernt och framsynt projekt. Det bygger ju på erfarenheter från en toppmodern ubåtsserie, Näcken, vilken ännu ej slutlevererats.

A 17 tas fram för svenskt bruk och kan endast exporteras med marinens medgivande. Speciella exportubåtar projekteras dock av Kockums i storleksområdet 1.000 til 2.000 ton. Exportubåtarna har rönt stor uppmärksamhet i flera länder och vidimerats vara mycket konkurrenskraftiga såväl tekniskt som ekonomiskt.



Undervandsbåden Näcken (type A-15) har blandt andet bidraget til A-17 projektet.

TOEM





Dybde og sidestyringskontrol i NÄCKEN-klassen



Maskinkontrollrum i NÄCKEN-klassen

STORBRITANNIEN

Medlemmer af the Royal Navy's Portsmouth Command Sub-Aqua Club (fritidssvømmedykkere) har mulighed for i de kommende år at kunne dykke efter et af de mest interessante skibsvrag der er lokaliseret i britiske farvande gennem de seneste år, idet vraget af linieskibet HMS INVINCIBLE der gik tabt i Solent i 1758 er blevet opdaget efter at en Portsmouth fisker i maj 1979 fik vraget i sit trawl.

Fra de britiske myndigheders side er man så overbevist om at vraget er HMS INVINCIBLE, at man har for blot 22. gang har beskyttet et vag med henvisning til loven - Protection of Wrecks Act der blev vedtaget i 1973. Videre er et medlem af svømmedykkerklubben blevet udpeget af det britiske handelsministerium til at lede det videre eftersøgnings- og bjærgningsarbejde.

Efter den første lokalisering af HMS INVINCIBLE er en række spændende og interessante effekter bragt til overfladen, hvoraf skal nævnes:

Et halvt time ur, krudttønner, håndgranater, hjul fra kanon, lavetter, spader og dele af rigningen.

HMS INVINCIBLE var blevet erobret fra franskmændene i 1747 70 sømil udfor Finisterre af admiral Anson, som i forbindelse med kapringen skulle have udtalt:

»She is a prodigious fine ship and vastly large'. I think she is longer than any ship in our fleet and quite new«.

Besætningen talte 700 mand og skibet havde et displacement på 1793 tons og var armeret med 73 kanoner. Det gik tabt i 1758 efter at have forladt Portsmouth som en del af en landsætningsstyrke der under syv års krigen (1756-63) skulle sættes ind mod befæstningen på Louisburg på Cape Breton Island, Nova Scotia.

Navnet Invincible hæges der meget om i Royal Navy. Således var en af de mest kendte forgængere med til at neutralisere en tysk deling i Slaget ved Falkland øerne i december

1914. Denne endte dog sine dage på en tragisk måde i Jyllandsslaget i 1916 med tabet af admiral Hood og mere end 1000 mand.

I juli måned 1980 hejstes der kommando i den seneste HMS INVINCIBLE som den første af tre enheder af en ny type anti-submarine warfare carriers.

Udviklingen af INVINCIBLE-klassen har været lang og kompleks. Den tog sin begyndelse for omtrent 16 år siden og ordren på den første enhed blev som resultat af mange kompromisser lagt ud til Vickers (Shipbuilding) Ltd. Barrow-in-Furness den 17. april 1973, på hvilket tidspunkt man forventede at HMS INVINCIBLE kunne afleveres fra værft omkring 1977-78. Imidlertid forsinkede ændringer i projektet samt forskellige fagforeningsproblemer færdiggørelsen omtrent to år. Forsinkelsen medførte desuden at HMS HERMES fortsat måtte holdes operativ, at der måtte gennemføres fornyet kommandohejsning i HMS BULWARK samt at HMS BLAKE måtte forblive under kommando alt med det formål, at have det nødvendige antal flybærende enheder operative.

HMS ILLUSTRICIOUS blev beordret iværksat i maj 1976 og HMS ARK ROYAL i december 1978 og i begge tilfælde ved Swan Hunter Ltd. Wallsend. Søprøverne med HMS INVINCIBLE påbegyndtes i maj 1979 og det påregnes at HMS ILLUSTRICIOUS vil påbegynde sine søprøver i løbet af 1980.

Klassens hovedopgave er udover at være kommandoplatform for maritime operationer at kunne operere både helikoptere og VTOL/STOL-fastvingefly. På trods af de forventede omkostninger på ca. £ 60 mill. pr. enhed ligger beløbet for HMS INVINCIBLE i 1976 niveau på ca. £ 167 mill. og dette forventes for de to sidste enheder at overstige £ 200 mill.



Navn:	PTNO	Køllagt	Søsat	Kommando- hejsning
HMS INVINCIBLE	CAH 1	20. juli 1973	3. maj 1978	Juli 1980
HMS ILLUSTRICIOUS	CAH 2	7. okt. 1976	1. dec. 1978	1982?
HMS ARK ROYAL	CAH 3	14. dec. 1978	1981?	1985?

Data:

Deplacement: 16000/19500 tons
 Længde: 206,6 meter
 Bredde: 27,5 meter
 Dybgang: 7,3 meter
 Fremdrivning: 4 stk. OLYMPUS gasturbiner à 28.000 SHP
 Fart: 28 knob
 Armering: Dobbelt SEA DART (Overflade-til-luft)
 Fly: 10 stk. SEA KING helikoptere
 8 stk. SEA HARRIER VTOL
 Besætning: 900 eksklusive flybesætninger

Kilder: Ministry of Defence News Release

2. oktober 1980

Jane's Fighting Ships 1979-80

(1926)

HMS MANCHESTER SØSAT

Den 24. november 1980 søsattes HMS MANCHESTER, som den 11. destroyer af SHEFFIELD-klassen (type 42) fra Barrow-in-Furness Shipyard of Vickers Shipbuilding Group Ltd.

HMS MANCHESTER er den første af Batch 2 serien, der adskiller sig fra de 10 første enheder (Batch 1) ved at være gjort længere og bredere med det formål at skabe rum for senere udviklinger.

Hovedarmeringen består af Sea Dart overflade-til-luft (overflade-til-overflade) missilsystemet samt en automatisk 4,5 tomme kanon. Dertil kommer 1 LYNX Mk 2 i antiubådskonfiguration.

Det er tredje gang et skib i Royal Navy bærer navnet HMS MANCHESTER. Det første var et »depotskib«, der var indrullet i perioden 1814-1815. Det andet var en krydser af SOUTHAMPTON-klassen på 9.400 tons og søsat den 12. april 1937. HMS MANCHESTER deltog i jagten på Bismarck i maj 1941 samt i en række træfninger i Norge 1940, Spartivento 1940, Antarktis 1942 og i Malta Konvojer 1941-43. HMS MANCHESTER blev sænket den 13. august 1942 efter at være blevet truffet af en torpedo efter et italiensk torpedobådsangreb ca. 4 sømil ud for Kelibia, i Tunis.

(Ministry of Defense News Release) (1926)

Data for SHEFFIELD-klassen (type 42) er bragt i Tidsskrift for Søværnen 1981 pg. 46.

BOGANMELDELSE

Paul H. Nitze: Securing the Seas.

Westview Press, Boulder, Colorado. 1979. 464 sider.

I 1976, da Carter blev valgt til præsident på et valgprogram, der blandt andet indeholdt nedskæringer i forsvarsbudgettet, nedsatte den amerikanske Atlantsammenslutning en studiegruppe til at analysere de vestlige landes evne til at forsvare de vigtigste søveje. Den tidligere viceforsvarsminister Paul H. Nitze påtog sig hvervet som formand for gruppen. Den kom i øvrigt til at bestå af en række yderst velkvalificerede amerikanere med en omfattende specialviden om de politiske og militære aspekter af den situation, hvori sømagt i dag må fungere. Analysen har ført til en bog med et klart budskab. Det er Mahans budskab.

Bogen er nærmest en stabsstudie, der tager sit udgangspunkt i en redegørelse for havenes generelle betydning. Den sovjetiske flådes opbygning med fremhævelsen af dens sandsynlige udvikling danner derefter baggrunden for en påpegning af de vestlige landes sårbarhed overfor en afskæring af de søværts forbindelseslinier. Bogens første halvdel afrundes med en redegørelse for udviklingstendenserne i den amerikanske flåde og de andre vestlige flåder i en global sammenhæng. Det konstateres, at søvejenes sikkerhed bliver stadigt mere påtrængende som problem, fordi den skibsbårne handel vokser hurtigere end den almindelige økonomiske aktivitet. Gennem diskussion af problemkredse som kvalitet versus kvantitet og hangarskibenes sårbarhed påpeges de vestlige landes vanskeligheder med et etablere et tilstrækkeligt antal, tilstrækkeligt veludrustede enheder inden for politisk acceptable forsvarsbudgetter — som det udtrykkes.

Den anden halvdel af bogen udgøres af en lang række sam-

menlignende analyser. De er mere tilbundsgående end de velkendte numeriske opstillinger for de enkelte skibstyper. Der er således en udførlig omtale af de indbyggede muligheder i handelsskibene og i de etablerede basesystemer. Og de enkelte overvågningssystemer og våbensystemer analyseres i lyset af de seneste teknologiske fremskridt. I et særligt afsnit kvantificeres problemet om at holde søvejene mellem Nordamerika og Europa åbne. Det illustreres med et tilbageblik på forholdet mellem antallet af sænkede allierede skibe og antallet af sænkede tyske ubåde under anden verdenskrig. Forholdet varierede dengang mellem 19:1 i juli 1942 og 0,5:1 i december 1944, medens gennemsnittet for hele anden verdenskrig var 4,7:1. I en længere analyse af situationen i dag nås til dels en pessimistisk vurdering på 18:1, dels en optimistisk på 0,7:1, medens det med nogen sikkerhed vurderes, at forholdet indledningsvis vil være af samme størrelsesorden som gennemsnittet for den anden verdenskrig.

Videre konstateredes det, at der vil mangle eskorteskibe — ligesom i anden verdenskrig. Også selv om den amerikanske flåde forøges fra den nuværende 500-skibs flåde til en 600-skibs flåde, som det fremhæves. Der afsluttes derfor med en økonomisk analyse af prisen for konvojering i sammenligning med prisen for forhåndslagring i Europa, hvor det konkluderes, at der både må konvojerer og forhåndslagres. En række konklusioner og i alt 21 anbefalinger afrunder studien. De er alle veldokumenterede og velargumenterede. De har da også alle været fremført tidligere, men de er hidtil faldet på grund af manglende politisk opbakning i USA. Bogen efterlyser en større politisk bevågenhed i dag.

Det er en god bog, hvor den grundighed, der er lagt i de enkelte analyser, gør bogen særligt værdifuld som opslagsbog. Synd derfor, at den ikke er forsynet med et indeks. I sin helhed afspejler bogen balancen mellem de to skoler, hvor tilhængere af den ene skole forbereder sig på at kæmpe

den sidste krig igen, medens den anden skoles tilhængere ønsker den nye teknologi introduceret så hurtigt, at systemerne endnu ikke er operative og tilstrækkeligt sikkert kan vedligeholdes.

Det er en bog, hvor en eventuel kamp om søherredømmet er i fokus. Der er i al væsentlighed enighed blandt studiegruppens medlemmer om den indsats, der vil kræves. Enkelte kan imidlertid ikke tilslutte sig alle de anførte anbefalinger. Der er således ikke enighed om, at amerikanske hær- og flystyrker kan nedskæres til fordel for flåden, således at flådens andel af forsvarsbudgettet forøges udover den aktuelle, hvor fordelingen er: Fællesværns udgifter: 13 %, hæren: 25 %, flyvevåbnet: 29 % og flåden: 33 %. Der er derimod fuld enighed om, at forsvarsbudgettet og dermed også flådens budget generelt må øges, således som både Carter og den nye præsident Reagan er enige om; nu fire år efter studiegruppen begyndte sit arbejde.

Hans Garde

Fregatten Bellona's togt til Sydamerika 1840-41 Skibslægen J. H. Lorck's dagbog

Orlogskaptajn Mogens Lorck har fundet denne gamle, i gothisk skrift nedskrevne dagbog frem og har taget initiativet til først at få den omskrevet på nutidsdansk og sammen med arkivar H. C. Bjerg at redigere den. Den indgår nu i Marinehistorisk Selskabs skriftrækker.

Det er ikke mange dagbøger, der er bevaret fra togter, og mærkeligt nok er fra samme togt tidligere udgivet en dagbog, ført af skibspræsten, Dines Pontoppidan. Mens præsten mest har interesseret sig for de mange sydamerikanske landes natur m.v., giver Lorck sig mere af med messelivet, heri fester om bord, og om de mennesker, de mødte i land.

Det er for en stor del danske og tyske familier, men også sydamerikanske, spansktalende familier, især hvor der var attraktive døtre. Lorck var 30-31 år og havde et vågent øje for de stedlige skønheder.

Hvad der gør dette togt særligt interessant er, at en fest om bord blev berømt som impuls for balletten »Fjernt fra Danmark«. Festen fandt sted til ankers på Buenos Aires red, og her deltog ballettens hovedperson.

Hun var datter af Argentinas diktator Rosas, og Lorck skriver om hende: »De mest udmærkede blandt gæsterne var Rosas datter Manuelitta...«, »Manuelitta har for Øieblikket megen Indflydelse på Regjeringen og bliver næsten æret lige saa høit som Rosas selv...«, »Af ydre er Manuelitta ikke smuk, men hendes Ansigt er ret interessant, især har hun meget talende Øine og en god stærk Figur. Hendes Dands er meget graciøs og i at ride skal hun ikke have sin Lige i Buenos Ayres. Hvorledes egentlig hendes Kharakteer er, vil vanskeligen kunne afgjøres, da hun af det ene Partie beskyldes for alle mulige Laster, medens det andet hæver hende til Skyerne.« og »De Damer, som Manuelitta bragte med i sin Suite, vare på ganske enkelte Undtagelser nær, langt fra at være smukke, og heri see man atter et Beviis paa hendes kloge Politik«.

Fra dagliglivet om bord mærker man, at forholdet mellem de ældre og yngre messemedlemmer ikke er helt gnidningsløst og at forholdet chef — næstkommanderende ikke er så godt, som kunne ønskes.

At lukafforholdene var af ringe standard i de gamle sejlskibe er en kendt sag. Jørgen Heinrich Lorck var under-skibskirurg, no. 3 og sidst af skibslægerne, så han fik først et meget ringe »lukaf« med sejldugsforhæng på underste batteridæk, efter nogle dages forløb et »bedre« på øverste batteridæk. Det skulle ryddes ved kanoneksersits og lå sådan, at det også måtte ryddes, hver gang de skulle ankre og lette. Til visse tider opfatter han det som en personlig chi-

kane, at skibet må flytte sig med korte mellemrum, noget, der ikke forstærker hans sympati for de overordnede. Gudstjenester, auktion over efterladenskaber fra døde og bortrømte menige m.m. er spredte indtryk fra livet på langtoget.

J. T.

**Ole Feldbæk:
Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801.
Small Power Policy in a World War.**

Københavns Universitet. Institut for Økonomisk Historie.
Pub. nr. 16. Akademisk Forlag. Kbh. 1980. 180,40 kr. 308 s.

Generelt er studiet af dansk-norsk og dansk udenrigspolitisk historie meget forsømt. Disciplinen har imidlertid i de senere år fået en meget produktiv og kompetent dyrker i dr. Ole Feldbæk, som igennem flere afhandlinger har kastet lys over den for dansk-norsk udenrigspolitik store periode, slutningen af det 18. årh. begyndelsen af det 19. årh. Fra Feldbæk foreligger nu en bog om Danmarks kortvarige deltagelse i det væbnede neutralitetsforbund af 1800. Bogen er udsendt på engelsk med et dansk resumé, hvilket er en god idé. Der er i høj grad behov for bøger om dansk historie — af kompetente danske forskere — på hovedsprogene.

I den foreliggende redegørelse giver Feldbæk en fyldig skildring af det væbnede neutralitetsforbund mellem Rusland, Preussen, Sverige og Danmark-Norge på grundlag af en fornyet gennemgang af store dele af det primære kildemateriale. Feldbæk omkalfatrer ikke hele den traditionelle opfattelse af Danmarks deltagelse i dette forbund, men kommer med mange nye synspunkter og kendsgerninger, lige-

som der er en uddybende præcisering af en lang række af de hidtil kendte forhold.

Endvidere bliver den dansk-norske politik sat ind i en større sammenhæng på grundlag af den senere forskning i udlandet. Endnu mangler man kendskab til, hvad der ligger i tyske og især russiske arkiver om dette væbnede neutralitetsforbund, hvorfor Feldbæk mener, at den endelige redegørelse for dette forbund må vente til kendskabet til disse foreligger. Det må imidlertid efter Feldbæks bog skønnes, at hovedkarakteristikken af den førte politik fra de forskellige magters side næppe vil blive forrykket, selv om der åbnes for de russiske arkiver. Feldbæks redegørelse har naturligvis Danmark-Norges stilling som udgangspunkt og egentlig undersøgelsesobjekt.

Med stort held var det lykkedes A. P. Bernstorff som dansk udenrigsminister gennem en defensiv neutralitetspolitik, der ikke tillod offensiv konvojering, at udnytte konjunkturerne optimalt til fordel for dansk-norsk handel. Feldbæk påviser det kompleks af årsager, der medførte en forværret stilling for Danmark-Norge efter 1797. F.eks. havde man fra dansk side efterhånden tilladt sig mere og mere m.h.t. at dække handelsaktiviteter, der strengt taget var en omgåelse af de internationalt accepterede regler for neutral skibsfart, forhold som englænderne var udmærket klar over. Den franske kaperkrigsførelse bevirkede efter 1797 en kraftig intensivering af krigsførelsen til søs med øgede muligheder for konfrontationer. Den engelske tålmodighed var efterhånden opbrugt. Samtidig døde A. P. Bernstorff og efterfulgtes af Chr. Bernstorff.

Det hører vist nok med til det traditionelle billede af den danske udenrigspolitik, der førte frem til slaget på Reden 1801, at lægge en stor del af skylden på Chr. Bernstorffs manglende dygtighed i forhold til de foregående »store« Bernstorffer. Feldbæk redegør imidlertid for, hvorledes Chr. Bernstorff klart havde set den ændring, der var sket i

den engelske holdning og at en stejlere holdning m.h.t. visitering af konvojer ville føre til en konfrontation. Det var dog ikke muligt at trænge igennem med dette synspunkt overfor kronprinsen, der samtidig var præsens for Admiraltetet og flertallet af statsrådets medlemmer. Udgangspunktet for deres synspunkt var, at de ikke mente, at England ville vove for alvor at angribe de neutrale landes skibsfart af hensyn til de uoverskuelige konsekvenser, dette kunne medføre. De danske søofficerer, der konvojerede, fik stadig instrukser om at modsætte sig visiteringer fra engelsk side. Der er adskillige eksempler på, hvorledes kronprinsen viste stor opmærksomhed over for skibschefer, der havde været indblandet i affærer med engelske marinefartøjer, fordi de ville modsætte sig visiteringer. Det antydes af Feldbæk, at søofficererne af prestigemæssige hensyn selv har været interesseret i en mere offensiv konvojeringspolitik. Dette synes der dog ikke at være fuldgyltige beviser på.

Selve slaget på Reden bliver ikke gennemgået i detaljer, idet Feldbæk her henholder sig til tidligere redegørelser. Det forlyder, at han senere specielt vil tage denne begivenhed op til fornyet behandling. Det er dog bemærkelsesværdigt, at Feldbæk klart vender sig mod det traditionelle billede af, hvorledes Nelson udelukkende ved en krigslist fik vendt slagets gang til sin fordel. Feldbæk mener, at kronprinsen ved modtagelsen af Nelsons skrivelse om ikke at kunne skåne søfolkene på de skibe, der var i farezonen i den danske linje, havde fuldt overblik over situationen i det danske forsvar, og at denne bestemt ikke var opmuntrende bl.a. set på baggrund af, at den engelske hovedstyrke endnu ikke var gået ind i kampen.

Bogens undertitel er »small power policy in a world war« og i indledningen lægger Feldbæk op til, at hans bog bl.a. skal illustrere småstats virke og betingelser i storpolitik. Redegørelsen i sig selv giver naturligvis et eksempel på noget sådan, men Feldbæk forsømmer måske her at gå et skridt

videre — noget skildringen lægger op til — nemlig at vurdere den dansk-norske politik netop med henblik på generelle udsagn om småstatspolitik.

Feldbæks bog er spændende læsning og faghistorisk udtryk for solid behandling af det foreliggende stof. Bogen vinder desuden ved et afsluttende kapitel, hvori Feldbæk foretager en historiografisk gennemgang af emnet.

H. C. Bjerg

Kjeld Feilberg: De flygtede til kamp

Årsskiftet for Frihedsmuseets Venner 1981

Beretningen fortæller om de overvejelser og problemer, der var knyttet til oberst Helge Bennikes overførsel til Sverige af den danske garnison i Holbæk. Overførslen skete dels med DSBs færge og dels med søværnets opmålingsskib »FREJA« under kommando af søløjtnant Ole Kinch. Desuden berettes om de danske soldaters modtagelse i Sverige, hvor de kom til at indgå i det svenske forsvar mod et evt. tysk angreb. Da Sverige ikke blev inddraget i krigshandlingerne søgte en del af mandskabet at komme videre til England, men dette mislykkedes bl.a. på grund af Sveriges neutrale status i 1940.

Den meget velskrevne bog giver et godt indblik i de følelser og den uro, der prægede besættelsestidens første dage og uger, og den er et væsentligt bidrag til besættelsestidslitteraturen, da den behandler et emne, som ikke tidligere har været så indgående belyst.

NEKROLOGER

Viceadmiral Aage Helgesen Vedel



1412. Viceadmiral *Aage Helgesen Vedel* blev født den 1. september 1894 i København som søn af underdirektør ved orlogsværftet, premierløjtnant i søofficerskorpset Helge V. (1863 - 1931) og hustru Charlotte Serene f. Braëm (1866 - 1943).

Han begyndte sin maritime løbebane ombord i sejskoleskibet GEORG STAGE på dets togt i 1910. Det følgende år gik han ind i søværnet som frivillig lærling, og i 1912 blev han kadet. Han dimitteredes fra kadetskolen den 15. september 1916 som sekondløjtnant med Gerners Medalje. I 1916 - 1917 var Vedel udkommanderet med krydseren HEJMDAL i sikringsstyrken, idet skibet dog i sommermånederne var detacheret som skoleskib for kadetter og konstabelelever.

Den 1. oktober 1917 blev han premierløjtnant og var fra oktober 1917 til oktober 1918 næstkommanderende i inspektionsskibet BESKYTTEREN, fortrinsvis med station ved Færøerne, hvor mange og alsidige opgaver forelå - også på grund af verdenskrigen. Efter tjenesten i BESKYTTEREN kom Vedel i oktober 1918 atter ombord i HEJMDAL, som var skoleskib for reserveofficersskolen, og som efter våbenstilstanden i november s.å. indgik i vintereskadre med kystforsvarsskibet HERLUF TROLLE og 3 torpedobåde, indtil skibet strøg kommando ved sikringsstyrkens ophævelse i slutningen af marts 1919. Kort tid derefter kom han til tjeneste i krydseren VALKYRIEN, der under kommandør H. F. Kiær var skoleskib for kadetter, og som fik tildelt det særlige hverv at afhente og hjemføre sønderjyske krigsfanger fra Middelhavsegnene, bl.a. Alexandria. Efter dette togt ansattes Vedel som lærer i navigation ved kadetskolen, et hverv han røgtede i forbindelse med anden tjeneste indtil 1926, og i kraft af hvilken han medvirkede som forfatter til en ny lærerbog i navigation, der udkom i 1928.

Fra 1919 til 1923 var der endvidere betroet ham særlig tjeneste som lærer for de to kongelige kadetter, kronprins Frederik og prins Knud, med hvem han knyttede et nært og livslangt venskab. Som lærer og skoleofficer var han på togt med kadetskibet, krydseren HEJMDAL i sommermånederne: 1920 i danske farvande og Nordsøen til Skotland og Norge, 1921 i danske farvande og i kongedeling i Nordatlanten til Færøerne, Island og Grønland, samt 1922 i danske farvande, Nordsøen, Kanalen og Atlanterhavet med anløb af havne i England, Frankrig og Portugal. Efter hjemkomst fra dette togt indgik HEJMDAL i øvelseseskadren samt eskorterede senere på året kongeskibet DANNEBROG på officielt besøg i Norrköping. I forbindelse med havende tjeneste måtte Vedel iøvrigt selv på skolebænk i 1921-22, da han gennemgik Søværnets Officersskole (Stabsklassen). Følgende år gjorde han tjeneste i VALKYRIEN, der som

øvelsesskib for kadetskolen og dækofticerssskolen i 1923 var på sit sidste togt, bl.a. til Falmouth og Teneriffa. Den 1. juli 1923 udnævntes Vedel til kaptajnløjtnant, og den 26. september s.å. blev han benådet med Ridderkorset af Dannebrogordenen. I vinteren 1923-24 var han udkommanderet med orlogsskibet NIELS IUEL på togt til Sydamerika, hvor Rio de Janeiro og Buenos Aires besøgte, efter at Dartmouth, Cadiz, Funchal og Mintello blev anløbet på udrej-sen. På hjemrejsen anløb skibet Plymouth, efter at det i Biscayen kort forinden havde fået svære stormskader.

I perioden 1924-34 gjorde Vedel tjeneste i Marinestaben, idet han dog i sommermånederne - som det ofte var skik dengang - var udkommanderet til søs. Han var da dels chef for torpedobåden DELFINEN, i 1924 og 1925 i eskadre og i 1929 i øvelsesdeling og derpå fiskeriinspektion i danske farvande, dels tjenstgørende som adjutant hos chefen for øvelseseskadren i 1926, 1927 og 1928. I året 1930 havde han flere udkommandoer udenfor Marinestaben, idet han successivt var chef for DELFINEN på fiskeriinspektion i danske farvande, for torpedobåden ORMEN i undervandsbådsflotillen og for DELFINEN i eskadre. Også i forbindelse med havende tjeneste var han i 1930-32 lærer i strategi og stabstjeneste ved officerssskolen samt i 1932 desuden chef for torpedobåden NORDKAPEREN i kadetskoledeling og derpå chef for værkstedsskibet HENRIK GERNER i øvelsesdeling. I 1932-34 virkede han endvidere som lærer i søkrigslære og marineorganisation ved Hærens Officerssskole.

Den 1. november 1932 forfremmedes Vedel til orlogskaptajn, og han blev i 1933 chef for motorskonnerten NORDSTJERNEN som inspektionsskib i østgrønlandske farvande og som ekspeditionsskib for dr. Knud Rasmussens 7. Thuleekspedition. I sommeren 1934 var han chef for torpedobåden FLYVEFISKEN i undervandsbådsflotillen, og derpå fulgte en periode fra 1. oktober 1934 til 8. august 1938 som fyrinspektør og fører af fyrinspektionsskibet ARGUS -

dog med to kortere afbrydelser, idet han fra juni til september 1935 var chef for skruebarken GODTHAAB som stationskib i østgrønlandske farvande og i sommeren 1937 chef for torpedobåden HØGEN i eskadre. Med ARGUS førte han iøvrigt i 1936 statsminister Th. Stauning til Island på besøg i det daværende unionsland.

Den 2. september 1936 blev Vedel dekoreret med Fortjenstmedaljen i sølv med spænde (7. Thuleeksp.), og den 1. april 1939 blev han forfremmet til kommandørkaptajn og ansattes kort efter - den 15. april - som souschef i Marinestaben. Hæderstegnet for god tjeneste ved Søetaten modtog han i januar 1940.

I sine unge år var Vedel en ivrig deltager i Søe-Lieutenant-Selskabets virksomhed, og han var selskabets formand i perioden 1932-34. Han deltog således aktivt i de af selskabet arrangerede krigsspil, hvoraf nogle bl.a. på hans tilskyndelse afholdtes i samarbejde med Det Krigsvidenskabelige Selskab, og han arbejdede meget for at fremkalde et snævrere samarbejde mellem søværnets og hærens officerer gennem de to selskabers virke.

Fra 1929 indvalgtes daværende kaptajnløjtnant Vedel i bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde, hvilket glædede ham meget, og han gik med stor interesse op i dens arbejde - fra 1959 og til 1970 som dens afholdte og respekterede formand.

Det var udenrigspolitiske krisetider, da Vedel tiltrådte tjenesten som souschef i Marinestaben. Verdenssituationen medførte behov for udrustning af en særlig beredskabsstyrke i maj 1939, og med udbruddet af 2. verdenskrig fulgte formering af flådens sikringsstyrke 1. september 1939. Udviklingen stillede Marinestaben overfor en lang række nye opgaver af både operativ og materiel karakter indenfor souschefens ressort, men såvel gennem sit tidligere virke i staben som i kraft af sine gode evner og en alsidig erfaring fra praktisk tjeneste havde Vedel de bedste forudsætninger for

at bestride denne nøglestilling, og han skabte snart respekt om sin person.

Begivenhederne den 9. april 1940 ændrede naturligvis arbejdsgrundlaget for Marinestaben, men gjorde ingenlunde byrderne på stabens personel mindre. Da det i sommeren 1941 blev fundet nødvendigt at få søværnets ledelsesforhold normaliseret efter den midlertidige ordning med en konstitueret chef, som indførtes ved admiral Rechnitzers afgang i maj 1940, blev den da 46 årige kommandørkaptajn Vedel valgt til at rykke op som søværnets øverste chef. Af praktiske grunde måtte dette ske i to tempi, og han udnævntes derfor den 25. juli 1941 til kontreadmiral og ansattes som fungerende chef for Søværnskommandoen og fungerende direktør for Marineministeriet. Godt en måned senere, den 1. september 1941, udnævntes han til viceadmiral og ansattes endeligt i de stillinger, hvori han kortelig havde fungeret. Den 9. maj 1941 var Vedel blevet dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, og den 2. april 1942 blev han Kommandør af Dannebrog.

Under de herskende, vanskelige forhold, som den tyske besættelse havde skabt, og hvorunder værnene på grundlag af den lovlige regerings direktiver måtte virke, forudså viceadmiral Vedel, at der før eller senere måtte komme et brud med besættelsesmagten, og han traf sammen med sine medarbejdere forberedelser til at møde en sådan situation på beslutsom og værdig måde. Forberedelserne omfattede bl.a. etablering så godt det efter forholdene lod sig gøre af en hemmelig signalorganisation, revision af dele af søværnets tjenestebestemmelser, især nogle af de vigtigste paragraffer i »Instruks for skibschefen«, samt udstedelse af særlige direktiver til søværnets chefer og ikke mindst orientering af disse om indholdet af medgivne, forseglede ordrer. Vigtigst af disse var den af søværnskommandoen den 30. maj 1943 udstedte forholdsordre for udrustede enheder med henblik på at forhindre, at flådens skibe i givet fald skulle falde i be-

sættelsesmagts hænder, og der blev på denne ordres grundlag truffet forberedelser til som sidste udvej at sænke skibene. Da bruddet indtraf den 29. august 1943, og den lovlige regering ophørte at fungere, befalede admiral Vedel rettidigt og uden vaklen den forlods udgivne ordre bragt til udførelse, og størstedelen af flådens skibe og fartøjer blev sænket, medens det lykkedes nogle få mindre enheder at undslippe til Sverige. Viceadmiralen havde været indstillet på, at søværnet skulle gøre væbnet modstand, men dette havde regeringen modsat sig. Viceadmiralens faste holdning og ordrens udførelse vakte imidlertid stor opsigt i den frie verden og medvirkede til, at Danmark blev anerkendt som allieret nation.

Fra den 29. august 1943 til den 5. maj 1945 var admiral Vedel i egenskab af direktør for Marineministeriet medlem af departementschefsstyret, men virkede i samme periode også som øverste leder af søværnets »illegale« virksomhed der - i nær kontakt med modstandsbevægelsens ledelse - blev koordineret af en stabsgruppe med dæksnavnet »Elverhøj« under daværende Kommandørkaptajn Lundsteen.

Ved krigens ophør forelå store reorganisations- og genopbygningsopgaver samt en meget krævende indsats med henblik på rensning af farvandene for miner og andet efterladt søkrigsmateriel. Hvad genopbygningen angik, gav viceadmiralen første prioritet til påbegyndelse af personeluddannelsen og genoptagelse af søværnets særlige opgaver ved Færøerne og Grønland. I sommeren 1945 foretog han en rejse til London for i det engelske Admiralitet at forhandle om overtagelse af britisk flådemateriel til løsning af de foreliggende, mest påtrængende opgaver.

Denne rejse blev forberedt allerede før den tyske kapitulation, idet en af admiral Vedels medarbejdere under et ophold i England omkring nytår 1945 efter skriftlig instruks forelagde Admiralitetet et brev fra admiralen om Søværnets forhold og fremtidige genopbygning.

Ved denne lejlighed lod en engelsk søofficer følgende citat af Sir Francis Drake's bøn, skrevet i et brev til W. Fox før angrebet på den spanske flåde i Cadiz i 1587, medgive til opmuntring for den admiral, der lod den danske flåde sænke (scuttle) den 29. august 1943: »O Lord God, when thou givest to thy servants to endeavour any great matter, grant us also to know that it is not the beginning but the continuing of the same until it be thoroughly finished, which yieldeth the true glory; through Him that for the finishing of thy work laid down His Life, Our Redeemer Jesus Christ, Amen«.

Efter krigen modtog admiral Vedel Dansk Røde Kors Minde tegn for Krigshjælpearbejde, og den 26. september 1946 blev han Kommandør af 1. grad af Dannebrog.

I 1948 ledsagede han ombord i fregatten NIELS EBBESEN statsminister Hans Hedtoft på den rejse til Grønland, som gav stødet til nedsættelse af den store grønlandskommision, der skabte grundlaget for den nyere udvikling i Grønland. Samme år blev han formand for den danske delegation af den skandinaviske forsvarskomite, hvis store arbejde dog ikke førte til politisk beslutning om indgåelse af et skandinavisk forsvarsforbund, men omstændighederne medførte Danmarks tilslutning til den nordatlantiske traktat.

Den 11. marts 1949 - kong Frederik den Niendes 50 års fødselsdag - blev admiral Vedel dekoreret med Storkorset af Dannebrogordenen.

Da der i 1950 indførtes en ny forsvarsordning bl.a. omfattende en sammenlægning af Krigs- og Marineministerierne til et Forsvarsministerium ophørte viceadmiralen med at være direktør for Marineministeriet og ansattes som chef for søværnet og medlem af forsvarsstyrelsen, ligesom han efter oprettelsen af NATO's kommandoorganisation i 1951 overtog posten som NATO »Flag Officer Denmark«. I 1952 ledsagede han H. M. Kongen ombord i kongeskibet DANNEBROG på rejse til Grønland, og i 1954 foretog han med

fyrinspektionsskibet FAROS påny en rejse til Grønland for inspektion af flådestation Grønnedal. Herfra fortsatte han med orlogskutteren TEISTEN på en inspektionsrejse i Danmarksstrædet til Angmagssalik og videre til Island.

Den 31. maj 1958 fik admiral Vedel efter ansøgning sin afsked efter 47 års aktiv og alsidig tjeneste i søværnet, og blandt de mange afskedsarrangementer var en stor flådeparade i Sundet højdepunktet.

Ved siden af sin sømilitære tjeneste nærede admiralen stor interesse såvel for videnskaben, især botanik, geografi og havforskning, som for nationale og søfartsmæssige forhold. Han havde på mange måder virket ivrigt for at fremme aktiviteter indenfor disse områder, og han fortsatte i endnu mange år dermed.

I perioden 1946-51 var han formand for Dansk Pearyland Ekspedition og for Dansk Ekspeditionsfond, og i årene fra 1946 til 1954 var han vicepræsident i Det Kgl. Danske Geografiske Selskab samt medlem af Dansk Nationalråd for Geografi og af Dansk Nationalråd for Oceanologi. Han var medlem af komitéen for Galathea-ekspeditionen, og i overensstemmelse med sine interesser var han i særlig grad med i forberedelserne til og iværksættelsen af fregatten GALATHEA's jordomspændende dybhavsekspedition 1950-52, hvis succes glædede ham meget. Admiral Vedel har endvidere været medlem af komitéen for undersøgelse af spørgsmål vedr. nordisk samarbejde på dybhavsforskningens område samt formand for Thai-Danske botaniske og arkæologiske ekspeditioner.

Fra 1947 til 1973 var admiralen medlem af tilsynsrådet for Bikuben, fra 1955 til 1979 præsident for Arktisk Instituts Råd og fra 1955 til 1972 medlem af bestyrelsesrådet for A/S Det Østasiatiske Kompagni. Endvidere var han i årene 1956-70 formand for Orlogsmuseets Komité samt medlem af bestyrelsen for foreningen Dansk Samvirke. I samme periode var han medlem af bestyrelsen for Dansk Sømandskirke i

fremmede havne, et hverv han i overensstemmelse med sin stærke kristne tro lagde stor vægt på. Efter »Hans Hedtoft«-katastrofen blev han i 1959 formand for udvalget vedr. besejlingen af Grønland og fik hermed indflydelse på udformningen af nye regler og normer for denne besejling. Han var desuden præsident for The Intergovernmental Conference on Oceanographic Research, København 1960.

Admiral Vedels indsats og interesser medførte naturligt, at han modtog mange æresbevisninger og påskønnelser. I 1954 modtog han således Galathea-Medaljen, og i 1956 blev han udnævnt til dr. phil. h.c. ved Københavns Universitet. Han blev æresmedlem i 1958 af Søe-Lieutenant Selskabet og af Søofficersforeningen samt i 1966 af Det Grønlandske Selskab. Den 1. oktober 1974 hædrede Det Kgl. Danske Geografiske Selskab ham med Vitus Bering-Medaljen, og for sin modige indsats den 29. august 1943 samt for sit årelange arbejde for geografisk forskning fik han den 29. august 1976 tildelt Ebbe Munck-Plaketten, som blev ham overrakt af H. M. Dronningen på Ebbe Muncks Mindefonds vegne. Han var endvidere dekoreret med en lang række udenlandske ordener.

Fysisk var admiral Vedel spinkel og virkede umiddelbart beskeden, men han viste en stærk personlig udstråling og gjorde indtryk ved sit venlige og ligefremme væsen. Han lagde vægt på at være i kontakt med sit personel og gav sig altid god tid til at tale med personer, som tjenstligt meldte sig hos ham, eller som søgte ham af andre årsager, og havde nogen behov, var han rede til at hjælpe og trøste. Samarbejde med stab og myndigheder tillagde han stor betydning, og han lyttede gerne til sine medarbejdere, før han traf sin beslutning. Han brugte sjældent store ord, men imod forhold, som var ham usympatiske, eller i tilfælde af tjenstlige uregelmæssigheder kunne han på sin særlige måde reagere skarpt. Overfor vigtige sager og problemer viste han ansvarsbevidst viljekraft og beslutsomhed, og personellet's kår lå ham stærkt



på sinde. I særlig grad nærde han interesse for ungdommen og dens uddannelse, såvel hvad kadetter som stammandskabs elever og værnepligtige angik, og han holdt sig gerne orienteret herom gennem inspektioner.

I gennem 17 år bestred viceadmiral Vedel under stærkt skiftende vilkår den ansvarsfulde post som søværnets øverste chef, og han kom til at træffe vidtrækkende afgørelser under yderst komplicerede forhold. Trods mange vanskeligheder kom søværnet dog alt i alt ind i en god og positiv udvikling under admiralens inspirerende ledelse, og for dette, som vi alle skylder ham tak for, vil han mindes længe.

Den 18. december 1921 blev Vedel gift i Korsør med Kirsten Lützen, født 10. august 1899 i Thorshavn som datter af konsul, købmand Jacob L. (1845-1920) og hustru Henriette Caroline f. Restorff (1854-1922), og dermed begyndte et lykkeligt og langt ægteskab, under hvilket admiralinden stedse var sin mand en kærlig og klog støtte.

Admiral Vedel døde den 9. februar 1981 og bisattes den 13. s.m. i stilhed fra Messiaskirken, som han gennem årene havde følt sig nært knyttet til, og hvorfra hans bære førtes til familiegravstedet på Hørsholm kirkegård.

(1542)

Orlogskaptajn Ralf Birger Andersen

Orlogskaptajn Ralf Birger Andersen (1568) blev født i Havndal nær Randers den 3. november 1918, som søn af fabrikant Niels Poulsen Andersen og hustru Anna Dorthea f. Nielsen.

Han voksede op i Fredericia, og efter studentereksamen fra Fredericia Katedralskole sommeren 1937 antoges han som søkadetlærling, 1938 søkadet, 1941 søløjtnant II og 1942 søløjtnant I.

1943 blev han chef for minestrygeren MS 3, der den 29. august s.å. blev erobret af tyskerne i Køge Bugt.

Efter interneringen 1943 frekventerede Ralf Andersen geodætisk kursus ved Geodætisk Institut, hvortil dette kursus var henlagt i.s.f. som normalt under Hærens Officersskoles stabsklasses auspicer. Da også dette kursus nedlagdes i lighed med øvrige civil/militære kurser, fortsatte han ved selvstudium kurset og fuldendte i 1946 sin geodætiske uddannelse ved instituttet.

I 1946 udnævntes Ralf Andersen til kaptajnløjtnant og var 1946-47 chef for opmålingsfartøjet TERNEN under Grønlands Marinekommando.

1947-48 var han tjenstgørende ved søværnets eksercerskole i ARRESØDAL og var 1948 atter på Grønland, som chef for TERNEN under dennes stations- og opmålingstjeneste på Grønlands vestkyst.

Efter en kortere tjeneste ved Søkortarkivet 1948-49, tjenstgjorde RBA 1949 som næstkommanderende i torpedobåde af KRIEGER-klassen.

I årene 1949-62 var Ralf Andersen tjenstgørende ved Søminevæsenets Torpedosektion om vinteren og ved Torpedostation KONGSØRE om sommeren, fra 1952 som interimchef og fra 1954 som chef for begge tjenestesteder. Under denne periode foretog han adskillige tjensterejser til udlandet for uddannelse, orientering og forhandlinger om materielanskaffelser.

1951 udnævntes Ralf Andersen til orlogskaptajn. I årene 1949-62 virkede han som lærer i faget torpedolære ved Søværnets Officersskole og Søværnets Reserveofficersskole. I 1962 forflyttedes RBA til Frederikshavn hvorfra han i årene 1962 til sin afsked af Søværnets linie 1972 var chef for den da nyoprettede flådestation Frederikshavns ekvipageafdeling. I 1964 udnævntes han til Ridder af Dannebrog. Under tjenesten i Frederikshavn virkede han ofte som lærer ved Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole, der i 1966 var flyttet til Bangsbo.

Efter sin afsked af Søværnets linie forblev Ralf Andersen boende i Frederikshavn, hvor han periodevis virkede som lærer ved kommunale skoler, Nordjyske Skipperskole og Frederikshavn Søfartsskole.

Ralf var godt begavet og af hurtigt opfattende natur. Han var meget fingernem og praktisk indstillet og kunne - gennem denne kombination - ofte få gode ideer, som han fulgte op, så resultaterne heraf tit viste sig til gavn for tjenestens tarv.

Ralf havde stor forståelse for de unge og deres problemer og virkede med godt resultat i undervisningsrollen både under og efter sin tjeneste i søværnet. Han var således en inspirerende og farverig lærer og fortæller.

Ralf Andersen havde et stort og vidtfavnende hjerte, og havde man en gang ham som ven, havde man en ven for livet. Hans ungdomsoplevelser og -erfaringer som søspejder fulgte ham gennem livet som de svages beskytter, og han var vel også til dels forud for sin tid gennem det brede samarbejde, han allerede tidligt tilstræbte på sit tjenestested.

Ralf havde store ressourcer, hvilket bl.a. manifesterede sig i hans store indsats i forbindelse med oprettelsen af flådestation Frederikshavns officersklub, der da også kvitterede herfor gennem den skyldige respekt, der fortsat vistes ham fra klubbens side under hans visitter der efter pensioneringen.

Udover søværnet var Ralf dybt engageret i politisk arbejde, hvor hans virke indenfor partiet Venstre gennem årene strakte sig fra opstilling som folketingskandidat i Hovedstadsområdet i 50'erne, gennem bestyrelsesmedlem i den lokale vælgerforening i 1964 og opstilling som kandidat for partiet Venstre ved kommunevalgene i Frederikshavn 1966 og 1970, til medlem af Venstres kredsbestyrelse i Frederikshavn 1966-72 og stiller for samme parti ved kommunevalgene 1974 og 1978.

RBA var tillige en ledende skikkelse indenfor Rotary i Danmark og var således blandt initiativtagerne til oprettelsen af Bangsbostrand Rotaryklub, hvis præsident han var i årene 1963-65. I året 1973, umiddelbart efter sin afsked fra søværnet, valgtes han til distriktsguvernør for Nordjylland for perioden 1973-74, og var siden en respekteret og afholdt past-guvernør.

Selvom tjenesten som guvernør havde indebåret mange rejser til udlandet, var det sikkert rejselysten, der bevirkede, at Ralf i 1975 gik til koffardis, hvor han bl.a. en tid sejlede mellem New-Zeeland og Australien, en hård tårn, som han dog nødig ville have været foruden.

En stor passion for ham var bridgespillet, hvor kun få kunne stå mål med hans overblik og hurtige reaktioner.

Ralf Andersen var agtet og afholdt af mange, ikke alene indenfor søværnet, men også - og vel især efter pensioneringen - blandt lokale civile, hvor man med respekt påhørte hans - ofte måske lidt for docerende - måde at redegøre for såvel militære som civile problemer, på hvilke han altid havde sin patenthønsning.

Ralf Andersen var en loyal og agtet repræsentant for søværnet i Frederikshavn og hans udadventhed har ubetinget i høj grad bidraget til *den dybe forståelse* og samarbejdet mellem byen og søværnet, der altid er forekommet i Frederikshavn siden flådestation Frederikshavns etablering.

Ralf Andersen blev i 1942 gift med Inger Windfeld f. Schäf-

fer (1917-80) datter af landsretssagfører Poul S og hustru Emilie Marie f. Windfeld-Hansen.

Ralf Andersen afgik ved døden den 4. juli 1980 efter et operativt indgreb og bisattes på Fladstrand Kirkegård. Hans hustru bisattes samme steds 2 måneder senere.

H.J.J.

Orlogskaptajn Johannes Hammer Maegaard

Johannes Hammer Maegaard (1399) blev født den 16. september 1893 i København som søn af kommandør Christian Frydendahl Maegaard og hustru Anna Elisabeth, datter af O. C. Hammer. På denne baggrund var det derfor naturligt for ham at søge en livsbane i marinen.

I 1909 blev han »frivillig lærling« og sejlede med krydseren Gejser som eskorterede kongeskibet DANNEBROG med Frederik den 8. til Rusland. Han blev kadet i 1910, sekondløjtnant i 1914 umiddelbart efter verdenskrigens udbrud. Udnævnelse til premierløjtnant fulgte i 1975 og han havde som sådan forskellige udkommandoer. Han blev undervandsbådschef i 1921 og var derefter i italiensk tjeneste i et år. Den 1. marts 1923 blev han kaptajnløjtnant, i 1927 kaptajn og i 1928 chef for værkstedsskibet HENRIK GERNER. Senere på året blev han næstkommanderende i inspektions-skibet FYLLA på togt til Island og i 1930 næstkommanderende i kongeskibet DANNEBROG.

Fra 1930 til 1934 gjorde han tjeneste som næstkommanderende på Kadetskolen og derefter chef for BESKYTTEREN i Kadetdelingen.

I 1932 avancerede han til orlogskaptajn og var i 1933 chef for BESKYTTEREN på fiskeriinspektion i Nordsøen. Fra 1934 til 1943 var han adjutant hos kong Christian den 10. og samtidig til rådighed for marineministeriets admiralitetskontor.

I 1943 fik han sin afsked fra linien og overgik til reserven og derefter antaget til fortsat tjeneste i marineministeriet indtil 1951.

Maegaard var i sit første ægteskab gift med Gerda Glahnson, datter af grosserer Carl Glahnson og hustru. Nogle år efter hendes død i 1931 giftede han sig med Agnete Cecilie Margrethe Glahnson-Petersen, datter af direktør Ferdinand Petersen og hustru Elisabeth født Glahnson.

Han var dekoreret med R., DM, Chr. X, MT., HTS., pp. Min jævnaldrende fætter, som gik under navnet Jeis Maegaard var et særdeles velbegavet menneske med en udpræget idealistisk holdning til tilværelsen, som bl.a. ytrede sig i hans filosofiske interesse. Han deltog i velgørenhedsarbejdet og sad i mange år som medlem af repræsentantskabet for Ensomme gamles Værn.

Blandt dem, der kendte ham godt, var hans stilfærdige og ægte personlighed højt respekteret og agtet. Desværre blev hans sidste år præget af stigende svaghed.

Johannes Maegaard afgik ved døden den 6. september 1980 og er begravet i familiegravstedet på Holmens Kirkegaard.

Frits Hammer Kjølser

Kommandør Jørgen Vilhelm Sander Larsen

Kommandør Jørgen Vilhelm Sander Larsen (1613) blev født den 2. feb. 1922 som søn af købmand Hans Otto L. og hustru Maren Bertha Sofie, f. Andersen. Han blev kadet i 1941, søløjtnant II 1944, søløjtnant I 1945, kaptajnløjtnant 1951, orlogskaptajn 1954, kommandørkaptajn 1966, midlertidig kommandør 1971 og kommandør 1973.

Under 2. verdenskrig var Sander Larsen aktiv i modstandsbevægelsens afsnit I i Københavns Havn. Efter krigens ophør forrettede han som søløjtnant og kaptajnløjtnant alsidig tjeneste ved marinedistrikter og Bælternes Marinekommando og tjeneste til søs i skoleskibet og torpedobåde. 1946-47 var han chef for inspektionskutteren MÅGEN under stationstjeneste i Grønland og i 1952-53 chef for minestrygeren SØLØVEN.

Hans første stabstjeneste var i Søværnsstabens Materialafdeling 1953-57. I 1957-58 var han næstkommanderende i fregatten HOLGER DANSKE som skoleskib for kadetter. 1958-61 forrettede han tjeneste i Forsvarsministeriets 4. kontor, efterfulgt af tre års tjeneste i Norfolk, USA i staben hos den øverstkommanderende for NATOs styrker i Atlanterhavsområdet.

I 1964-65 var han chef for inspektionsskibet INGOLF under fiskeriinspektionstjeneste i grønlandske farvande og ved Færøerne. 1965-69 var han sektionschef i Søværnsstabens Operationsafdeling, efterfulgt af to års tjeneste som chef for fregatten HERLUF TROLLE.

Fra 1971 til 1973 var Sander Larsen udsendt til Belgien i staben hos den øverstkommanderende for de allierede styrker i Europa. Han blev hjemkaldt i august 1973 og forrettede herefter i fem år tjeneste som chef for Materielsystemafdelingen i Søværnets Materielkommando.

I april 1978 blev han chef for kongeskibet DANNEBROG, fra 1. maj samme år H. M. Dronningens jagtkaptajn og han forblev i denne tjeneste til sin død.

Sander Larsen havde under sin tjeneste rig lejlighed til på fremragende vis at repræsentere Søværnet i udlandet under talrige skibsbesøg, under tjeneste i Atlanterhavskommandoen stående flådestyrke med fregatten HERLUF TROLLE og under tjeneste i allierede hovedkvarterer. Under sin tjeneste i Søværnsstabens, forsvarsministeriet og ved Søværnets Materielkommando udførte han en påskønnet indsats for Søværnets nybygningsprogrammer og andre nyanskaffelser af materiel.

Sander Larsens tjeneste var præget af et positivt og optimistisk livssyn, og ved sin dybe indsigt i problemerne samt sit aldrig svigtende humør var han altid i stand til at opnå resultater ved forhandlinger.

Han var en kompetent skibschef med forståelse for alle per-

sonelkategoriers problemer, og derfor både respekteret og afholdt af alle.

Fra nov. 1979 og til sin død var han formand for Søofficersforeningen.

Sander Larsen blev Ridder af Dannebrog den 9. maj 1967, Ridder af Dannebrog af 1. klasse den 9. maj 1973 og Kommandør af Dannebrog den 29. januar 1979.

Sander Larsen afgik ved døden den 4. oktober 1980 og blev bisat fra Holmens kirke.

Han overlever af sin hustru Tove Bodil, f. Jørgensen.

HEH

Kommandør Svend Gunnar Jørgensen

Kommandør Svend Gunnar Jørgensen blev født 6. august 1905 som søn af fuldmægtig ved Statsbanerne Hans Jørgensen og hustru f. Jørgensen.

Han blev kadet 1922, søløjtnant II 1927 og søløjtnant I 1928.

Efter udkommando med inspektionsskibet BESKYTTEREN til Færøerne gennemgik han 1929 ubådsuddannelse. Var derpå bl.a. med FYLLA på inspektion ved Island og Færøerne og med opmålingsskibet HEJMDAL i grønlandske farvande. Kaptajnløjtnant 1937 og 1937-39 næstkommanderende i torpedobåde. Chef for minestrygningsfartøjer 1939-43. Orlogskaptajn 1941.

Efter 29. august 1943 deltager i modstandsbevægelsens virksomhed på Stevns og i krigens sidste måneder i Sverige, hvor han assisterede F. C. Bangsbøll med organisationen af illegale våbentransporter til Danmark.

Efter befrielsen ved Minestrygningstjenesten 1945-47. Derpå chef for henholdsvis WILLEMOES og HUITFELDT, de

to store torpedobåde, der var under bygning umiddelbart før krigen under navnene NAJADEN og NYMFEN. De blev efter færdiggørelsen klassificeret som »kystjagere«, og Jørgensen var 1950-52 chef (ofte tillige gruppechef) for disse fartøjer.

1953-57 var han chef for kongeskibet DANNEBROG, afbrudt af udkommando i 1954 som chef for fregatten ESBERN SNARE, der tillige med to andre fregatter af HUNT-klassen var tilgået Søværnet som lån fra Royal Navy.

Kommandør 1957, 1958-60 stabschef ved Kystflåden, herunder chef for dennes øvelsesgrupper I/58, II/59 og I/60. 1960-67 H. M. Kongens jagtkaptajn, hvilket bl.a. medførte udkommando som chef for kongedelingen 1963 til Oslo og Færøerne og 1964 i græske farvande i anledning af prinsesse Anne Maries formæling med kong Konstantin II af Grækenland.

Afsked 31/8-1967, samme år kammerherre og slotsforvalter på Fredensborg slot, et hverv han bestred med stor dygtighed til 1975.

Han blev 1948 ridder af Dannebrog, 1954 ridder af første grad, 1961 kommandør af Dannebrog og 1967 kommandør af første grad.

Kommandør Jørgensen var en fortrinlig sømand og manøvrer, hvilket gjorde ham til en højt værdsat chef for DANNEBROG, hvor kong Frederik nød at se sit kære skib i så gode hænder.

Kommandør Jørgensen så med betydelig skepsis på de mange ændringer i flådens organisation, som påvirkede skibstjenesten i almindelighed og messelivet i særdeleshed, ja, han nærede i virkeligheden alvorlig bekymring for, at den så højt besungne demokratisering ville få alvorlige følger for disciplinen.

Han havde en udpræget praktisk sans og var personlig en meget dygtig håndværker, hvilket ofte gjorde ham til en indflydelsesrig og værdifuld rådgiver for Orlogsværftet vedrø-

rende opteringsændringer eller forbedringer i flådens skibe.
be.

Han var en storartet kammerat, som altid nød samværet med kolleger og venner - ikke mindst når han i sit otium var en trofast deltager i pensionisternes sammenkomster i Sø-officersforeningen.

Tjenesten i DANNEBROG og som jagtkaptajn førte til et nært og meget venskabeligt forhold til kongehuset.

Han blev 1935 gift med skuespillerinden Karen Berg, datter af kgl. materialforvalter Olaf Berg og hustru Louise Caroline født Meyer.

Kommandør Jørgensen døde 26/12-1980 og blev 30/12 bisat fra Holmens Kirke.

E.J.S.

RETTELSE

Rettelse til November-nummer 1980

Side 415, 5. sidste linie: 1972 ændres til 1975.

Rettelse til December-nummer 1980

Side 438, 3. linie læs - også et af KK C.A.S. Westermann indsendt forslag i Nationaltidende -

Side 439, 6. sidste linie læs:

i Operationssektionens udarbejdelse, fik den sektion reel betydning, hvilket

P/F FØROYA BANKI

STIFTET 1906



Bankforretninger af enhver art udføres

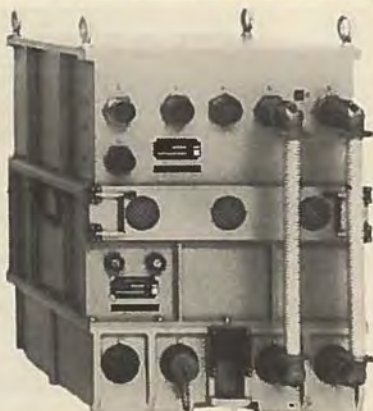
HOVEDKONTOR: TÓRSHAVN

Telefon: 1 13 50

Telegramadr.: BANKEN

Telex: Tórshavn 81227

LITEF
(Littan Technische Werke)



PL-41D Inertial Marine Navigation System.



Aage Hempel International A/S

Havnegade 39 - 1058 København K

SKIBS- PUMPER

MASKINFABRIKKEN

Generatorvej 10 . 2730 Herlev
Telf. (02) 916788 . Telex 35212



af enhver art
til ethvert
formål
og ethvert
skib
og ethvert
værft
over hele
verden

RODKJÆR & TVEDE's EFTF.

ESPLANADEN 5 A - 1263 KØBENHAVN K
TLF. (01) 11 06 37



- FORSVARS-ELEKTRONIK
- TELEKOMMUNIKATION

L. M. ERICSSON

KIRKEBJERG ALLÉ 86 - 2600 GLOSTRUP
TELEFON (02) 96 61 33

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i november/december 1980:

ADMINISTRATION, M.V.

Dübeck, Inger: Dansk Arkivret. (Skrifter fra det Retsvidenskabelige Institut ved Kbh.s Universitet nr. 40). Århus 1980. 222 s. ill. index. bibl.

Liebe, P. I. & E. Borgstrøm (red.): Dansk krigshistorie i det tyvende århundrede 1900-1980. Kbh. 1980. 54 s. navnereg.

Navy Rights & Benefits. (All Hands aug./sept. 1980 — Special Issue). Alexandria, USA 1980. 114 s. ill. 4°.

HISTORIE

Ballard, G. A.: The Black Battlefleet. Annapolis 1980. 262 s. ill. kort. index. 4°.

Cook, James: The Voyages of Captain James Cook Round the World. Vol. I-VII. 7 bd. London 1809. Ill. kort. index.

Gebhard, Louis A.: Evolution of Naval Radio-Electronics and Contributions of the Naval Research Laboratory. (NRL Report 8300). Washington 1979. 448 s. ill. index. 4°.

Gordon, Lawrence L.: British Battles and Medals. Aldershot 1947. 294 s. ill. index. bibl.

Housted, Erik: Historisk kort over Amager Fællid. Kbh. 1980. 1 s. 4°.

Løvschall, F.: Hærens ærmemærker. Kbh. 1980. 194 s. + 70 s. bilag. ill. 4°.

Revue Internationale d'Histoire Militaire no. 41 1979. Paris 1979. 280 s. kort. bibl.

Revue Internationale d'Histoire Militaire no. 44 1979. Moskva 1979. 302 s. + 6 kort. ill. kort.

Revue Internationale d'Histoire Militaire no. 45 1980. Wien 1980. 200 s. bibl.

Revue Internationale d'Histoire Militaire no. 46 1980. Ankara 1980. 298 s. kort.

Revue Internationale d'Histoire Militaire no. 47 1980. Göteborg 1980. 214 s.

Revue Internationale d'Histoire Militaire no. 49 1980. Paris 1980. 191 s. ill.

Robinson, Charles Napier: The British Tar in Fact and Fiction. The Poetry, Pathos, and Humour of the Sailor's Life. London 1909. 520 s. ill. index.

2. VERDENSKRIG

Kennedy, Ludovic: The Death of the Tirpitz. Boston 1979. 176 s. ill. kort. index. bibl.

Müllenheim-Rechberg, Buckard von, Baron: Battleship BISMARCK. A Survivor's Story. Annapolis 1980. 290 s. ill. kort. index. bibl.

Raven, Alan & John Roberts: British Cruisers of World War Two. Annapolis 1980. 444 s. ill. index.

PERSONALHISTORIE

Bang, Kaj Nolsøe: Skud for boven. Svaneke 1980. 216 s. pers.index.

Dalgård, Magda (red.): Personale i Rigsarkivet og landsarkiverne januar 1980. Kbh. 1980. 134 s. pers.index.

Familien Degenkolv. Privatarkiv nr. 5329. Kbh. 1980. 7 s. 4°. maskinskr.

Familien Gamél. Privatarkiv nr. 5444. Kbh. 1980. 6 s. 4°. maskinskr.

Agawa, Hiroyuki: The Reluctant Admiral. Yamamoto and the Imperial Navy. Tokyo 1979. 398 s. ill. index.

POLITIK OG EFTERRETNINGSVÆSEN

Betænkning angående Forsvarets fremtidige personel- og uddannelsesstruktur samt personellovgivning. Betænkning nr. 902. Kbh. 1980. 54 s. + 32 s. bilag.

Haswell, Jock: The Intelligence and Deception of the D-Day Landings. London 1979. 208 s. ill. kort. index. bibl.

Plan for Forsvarets virksomhed 1981. Vedbæk 1980. 40 s. 4°. dupl.

SKIBE OG SKIBBYGNING

Adkins, Jan: Et skib af træ. Bygning af et hvalfangerskib omkring 1870. Kbh. 1980. 48 s. ill.

Aichelburg, Wladimir: Die unterseeboote Österreich-Ungarns. 1. Band. Graz (Østrig) 1981. 246 s. ill. kort. 4°.

Reilly, John C. & Robert L. Scheina: American Battleships 1886-1923. Dreadnought Design and Construction. Annapolis 1980. 260 s. ill. index. bibl. 4°.

FISKERIVÆSEN

Muus, Bent J.: Havfisk og fiskeri i Nordvesteuropa. Kbh. 1964. 244 s. ill. kort. index.

LÆREBØGER

Deutermann, Peter T.: The Ops Officer's Manual. Annapolis 1980. 186 s. ill. index.

Reglement for Roning i Søværnet. Paa Prøve. Udarbejdet ved Gymnastikinspektionen. Kbh. 1945. 24 s.

Rydgaard, Frode & K. K. Ortmann (red.): Lægebog for Søfarende. Udgivet af Dansk Røde Kors. Kbh. 1949. 470 s. ill. inde

GRØNLAND

Bahl, Erik & Jan Hinze: Skat i Grønland og de nye relationer til Danmark efter hjemmestyret. Kbh. 1980. 170 s.

Frederiksen, Thomas: Grønlandske dagbogsblade. En grønlandsk fangers hverdagsliv i tekst og tegninger. (På dansk ved Emil Rosing). Kbh. 1980. 152 s. ill. kort.

DIVERSE

McCandless, Bruce m. fl.: Service Etiquette. Annapolis 1959. 366 s. ill. index.

Taffrail (Dorling, Taprell): The Sub. London 1937 (1917). 356 s.

Kommentarer til nyanskaffelser

G. A. Ballard: The Black Battlefleet. Naval Institute Press, Annapolis 1980.

Bogen er baseret på artikler, som admiral Ballard siden 1929 har skrevet i det engelske tidsskrift »The Mariner's Mirror« (udkommet siden 1911. Marinens Bibliotek er fortsat abonnent på tidsskriftet, som udgives kvartalsvis af The Society for Nautical Research).

Den omhandler den britiske flåde i den midterste del af Victoriperioden — skibe søsat i tiden 1863-1875.

Forfatteren har selv oplevet livet om bord i mange af skibene, idet han mønstrede om bord på øvelsesskivet BRITANNIA som kadet i januar 1875, og i sin karriere — som sluttede som viceadmiral i 1919 — derefter gjorde tjeneste på de fleste typer krigsskibe.

Bogen er forsynet med mere end 200 sort/hvide fotografier,

planer, skitser og diagrammer og er en lækkerbidsken for den låner, der specielt søger oplysninger om den tids engelske krigsskibe.

Magda Dalgård (red.): Personale i Rigsarkivet og landsarkiverne. Rigsarkivet. Kbh. 1980.

Bogen giver en systematisk fortegnelse over alle, der er ansat i Rigsarkivet og landsarkiverne. Den fortæller om, hvad der er den enkeltes arbejdsområde og om, hvilke specialer den pågældende medarbejder har — der er også en fortegnelse over den enkeltes publikationer. Derved er bogen blevet en håndsrækning til arkivbenytterne. Nu kan man se, hvem der har særlig forstand på de emner, man søger oplysning om.

Bogen vil normalt ikke kunne hjemlånes, men kan benyttes på bibliotekets »læsesal«.

Inger Dübeck: Dansk arkivret. Universitetsforlaget i Århus. Århus 1980.

Det er en bog for alle, der interesserer sig for arkiver og udnyttelse af arkivalier til forskningsbrug, men også en håndbog for administratorer, der måske egentlig ikke interesserer sig for arkiver, men på embeds vegne har en pligt til at varetage offentlige arkiver.

Arkivret er en ny disciplin i juraen. Universitetslektor, dr. jur. Inger Dübeck, der er Rigsarkivets juridiske konsulent, har skrevet bogen, fordi arkivretlige spørgsmål bliver mere og mere påtrængende både i den offentlige debat og blandt forskere.

Der redegøres for de regler, der drejer sig om beskyttelsen af det offentliges interesser: Statens sikkerhed og forhold til udlandet, tjenestemændenes tavshedspligt, problemet om oplysningspligt over for domstolene. Omvendt nævnes privatpersoners beskyttelse mod, at der fra arkiverne røbes noget om deres eller deres slægtninges privatliv. Der redegøres

også for borgernes klagemuligheder, hvis de nægtes adgang til arkiverne.

Mange andre spørgsmål tages op. Bl.a. behandles retsstillingen omkring private personers, institutioners og virksomheders arkiver. Om registerloven og offentlighedsloven skrives der også.

Bogen vil normalt ikke kunne hjemlånes, men kan benyttes på bibliotekets »læsesal«.

Thomas Frederiksen: Grønlandske dagbogsblade. En grønlandsk fangers hverdagsliv i tekst og tegninger. Gyldendal, Kbh. 1980.

For 2 år siden fandt Emil Rosing en af den grønlandske fanger Thomas Frederiksen efterladt dagbog på Grafisk Værksted i Godthåb. Dagbogen indeholdt bemærkningen: »Håber I kan more jer over den og få inspiration og glæde af den«.

Den grønlandske fanger — hvis forfædre ligeledes var fangere — har i små farvekridtstegninger og med tekst skrevet i hånden på grønlandsk, fortalt om sine fangster og sit liv i de egne på Vestgrønland, hvor kulturen i dag er i fare for at blive udslettet af udviklingen.

Forfatteren — der i dag er godt 40 år gammel — lavede sin første farvelagte tegning, da han var 15 år, og dagbogen indeholder beskrivelser og tegninger fra ca. 1955 til ca. 1963.

Emil Rosing har oversat til dansk og bogen er en perle for den, der interesserer sig for grønlandsk (primitiv/umiddelbar?) kunst.

Jock Haswell: The Intelligence and Deception of the D-Day Landings. Batsford, Ltd., London 1979.

Invasionen den 6. juni 1944 er beskrevet i såvel bøger som film. Emnet i nærværende bog er efterretningstjeneste og vildledning, og forfatteren giver en levende beskrivelse af det store efterretningsarbejde, der blev udført på begge sider af Kanalen i tiden forud for D-dag. Bogen dækker 4 ho-

vedområder, idet der i det første afsnit: Det operationelle aspekt omtales problemerne med at landsætte en så enorm landgangsstyrke på en svært forsvaret kyst. Efterretningsaspektet omhandler indsamling og bearbejdning af informationer med relation til både forberedelsen og angrebet og til forsvaret af »Fæstning Europa«. Vildledningsaspektet dækker den vanskelige opgave at »plante« informationer og rygte i forskellige dele af verden, for hos fjenden at opbygge et vildledende billede af de allieredes planer. Endelig redegøres for det aktuelle resultat af operationen.

Ludovic Kennedy: The Death of the TIRPITZ. Little, Brown and Company, Boston 1979.

Meget er skrevet om TIRPITZ, men nærværende bog er den første, der er skrevet efter at oplysningerne om »Ultra-signalerne« — den engelske efterretningstjenestes brydning af de tyske koder — er blevet frigivet.

Selv om ikke alt om »Ultra« er kendt på nuværende tidspunkt, er det forfatterens opfattelse, at det var »Ultra-signalerne«, der muliggjorde torpederingen af PRINZ EUGEN i februar 1942, torpedoangrebet på TIRPITZ i marts 1942, sænkningen af SCHARNHORST i december 1943 og endelig også til de endelige angreb på TIRPITZ i april og november 1944.

Paradoksalt nok var det også »Ultra«, der ved en fejlagtig vurdering var årsag til et af de store nederlag på allieret side — tabet af konvojen PQ17 i juli 1942.

Baron Burkard von Müllenheim-Rechberg: Battleship BISMARCK. A Survivor's Story. Naval Institute Press, Annapolis 1980.

Forfatteren var, som artilleriofficerer på BISMARCK, den ældste (i anciennitet) overlevende efter sænkningen i maj 1941. Han gjorde tjeneste om bord fra før kommandohejsning og indtil sænkningen, og da han samtidig var adjutant hos chefen, kommandør Lindemann, kan han give både et

indtryk af forberedelserne til det, der blev BISMARCKs skæbne, og et indblik i chefens personlighed. Størstedelen af bogen omhandler imidlertid »Jagten på BISMARCK« og admiral Lütjens' overgivelse.

Revue Internationale d'Histoire Militaire. Comité International des Sciences Historiques.

No. 41 indeholder de franske indlæg ved den internationale militærhistoriske konference i Washington i august 1975, bl.a. en artikel om udviklingen af torpedoen: »La crise de l'obustorpille en France«.

No. 44 er udarbejdet af Sovjetunionens forsvarsministeriums militærhistoriske institut og indeholder i 1. del en række artikler om »den store patriotiske krig« (2. verdenskrig), således 14 sider om den sovjetiske flådes bidrag til sejren over Tyskland. 2. del er en oversigt over og omtale af de forskellige sovjetiske militærhistoriske institutter og museer. Teksten er på engelsk.

No. 45 er udarbejdet af den østrigske militærhistoriske kommission og omhandler Østrigs marines og sømagts historie, herunder østrigsk krigsskibsbygning 1848-1914 og den østrigske marine i videnskabens tjeneste. Endelig en artikel om marinens arkiv i Wien og 85 sider bibliografi. Teksten er på tysk.

No. 46 er udgivet af den tyrkiske kommission. 12 tyrkiske officerer (heraf en pensioneret søofficerer) og en ambassadør behandler Tyrkiets militærhistorie i de sidste 900 år. En enkelt artikel er på fransk, øvrige på engelsk.

I 1978 var den finske kommission vært ved en international militær-historisk konference, hvor et af emnerne var: »The Organisation of the Military High Command in the Second World War«. De mange indlæg (heraf 2 på fransk, øvrige på engelsk) er gengivet i RIHM no. 47. A. H.



Lystfartøjsforsikring
01-14 16 18

Den nye sejer får fra starten 40% rabat på præmien

Teoretisk og praktisk duelighedsprøve eller anden
nautisk eksamen giver ekstra 10% rabat

Landsdækkende servicenet



Dansk Søassurance

Danish Marine Insurance

Niels Juels Gade 11, 1016 København K.

Specialisten i

Tidsskrifter og fagblade

FOTOSÆTTERI
OFFSETTRYKKERI
BOGTRYKKERI

nysted avis & bogtryk/offset

skansevej 1 . 4880 nysted



(03) + 87 12 15



ANSCHÜTZ



THOMSON-CSF

Hans Buch & CO A/s

Svanevej 6 - 2400 København NV

Telefon (01) 83 12 12

NOTATER:

Stornophone 800U

Kommunikations- centret du kan holde i hånden



Storno

RADIOTELEFONER

MIDTAGER 20 - 2600 GLOSTRUP - TELEFON (02) 45 55 44

Complete Expertise in Interactive Data Handling for Naval Systems

- Shipboard Command and Control Systems for surface vessels
- Action Information and Fire Control Systems for submarines
- Shorebased Systems for
 - military command, control and surveillance
 - civil surveillance and control
- Training Systems



DATASAB

Interactive Data Systems
Telephone Int +46 8 36 28 00
Telex 17892 datasab s
S-175 86 Järnalla, Sweden

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Paul Bjørn Sørensen



MAJ 1981
152. ÅRGANG

**METTE og MARIE MILJØ ER
BYGGET AF .**



**SØREN LARSEN & SØNNERS
SKIBSVÆRFT A/S**

SOEREN LARSEN & SOENNERS SHIPYARD LTD.

7900 Nykøbing Mors . Telefon: (07) 72 15 44 . Telex: 66698 SLS-YARD

**SKIBSBYGGERI . SKIBSSMEDIE . MOTORVÆRKSTED
MASKINVÆRKSTED**

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Sø-Lieutenant-Selskabet



Redaktør:
Orlogskaptajn
PAUL BJØRN SØRENSEN
Forsvarstaben
Postbox 202
2950 Vedbæk
Telefon (02) 89 22 55 lokal 3303

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)

Orlogskaptajn J. WETHJE
Sø-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B,
1415 København K
Telefon (01) 58 00 85
GIRO 11 91 96

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION
D.D.E. REKLAME
Gernersgade 39
1319 København K
Telefon (01) 14 41 55*
GIRO 5 27 52 10

Trykkeri:

NYSTED AVIS & BOGTRYK/OFFSET
Skansevej 1, 4880 Nysted
Telefon (03) 87 12 15*

Forsidebillede: MARIE MILJØ leveredes i 1980 og er stationeret i Korsør.

Flådens sammensætning	145
Mange små statsrederier eller en coastguard?.....	165
MARITIM DEBAT	201
MARINENS BIBLIOTEK.....	206

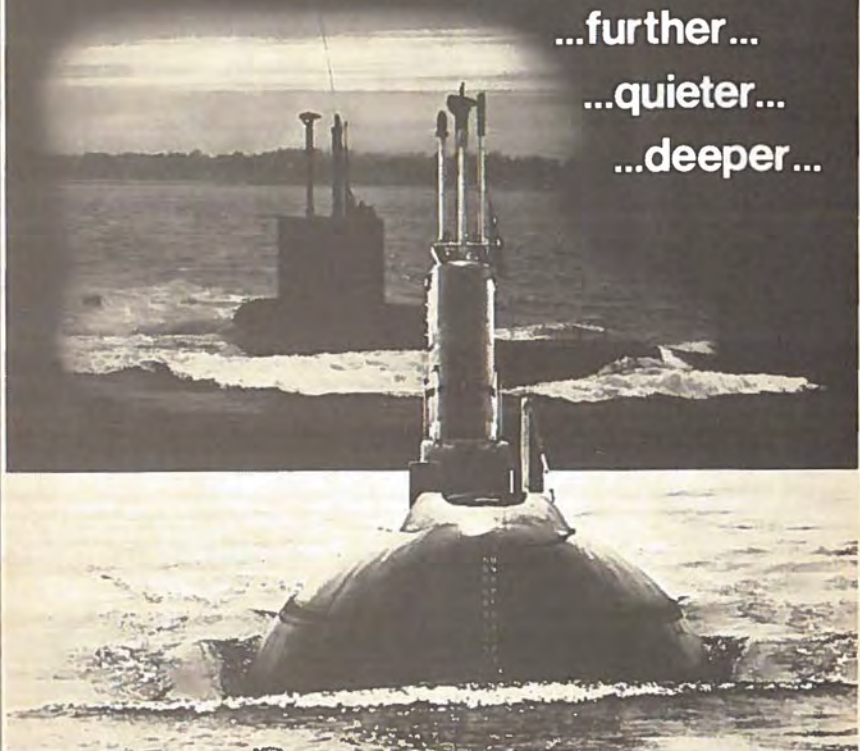


SUBMARINES

...further...

...quieter...

...deeper...



HOWALDTSWERKE-DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL

A Company of the Salzgitter Group

P.O. BOX 14 63 09 · D-2300 KIEL 14 · TEL. (431) 70 21 · TELEX 29 24 26 HDWK D · TELEGRAMS HOWALDTDEUTSCH

FLÅDENS SAMMENSÆTNING

Ved Søe-Lieutenant-Selskabets mødeaften torsdag den 22. januar 1981 afholdtes en debat om søværnets fremtidige struktur og våbenmæssige sammensætning. Forud for mødet havde selskabets bestyrelse udsendt et kort debatoplæg og pålagt tre af selskabets medlemmer at forberede indledende præsentationer om nogle spørgsmål, der har indgået som særligt aktuelle emner i den løbende forsvarsdebat.

På de følgende sider bringes selskabets debatoplæg og de supplerende indlæg.

Et referat af diskussionen kan i overensstemmelse med selskabets love ikke offentliggøres, men formanden kunne efter debatten notere sig, at selskabets medlemmer stærkere end tidligere synes at stå sammen om fastholdelse af en søværns koncept, der som grundpille har tanken om den operativt afbalancerede flådestyrke. Specielt vedrørende tankerne om mobile kystbatterier med kanoner eller sømålsmissiler kunne der konstateres en almindelig tilslutning til, at sådanne enheder på samme vis som de stationære forter og kanonbatterier, der siden trediverne er indgået i søværnets operative styrker, kan medinddrages i en koordineret våbenindsats med skibe og også med offensive fly. Samtidig var der en klar opfattelse af, at de landbaserede og dermed landbundne enheder ikke har tilstrækkelig fleksibilitet til på lige fod med skibene at imødegå skiftende maritime trusler i alle dele af søværnets ansvarsområde.

Debatten var på grund af den tidsmæssige begrænsning, der er for en mødeaften, koncentreret om søværnets kampopgaver og de heraf afledte operative og våbentekniske aspekter. Det er bestyrelsens håb, at offentliggørelsen af debatgrundlaget vil give anledning til en fortsat debat i tidsskriftet og søofficerer imellem også omkring de problemer, der knytter sig til søværnets samlede støttestruktur omfattende personelrekruttering og fastholdelse, uddannelse og materielområdet.

Søe-Lieutenant-Selskabets oplæg til debat om søværnets fremtidige struktur og våbenmæssige sammensætning

I april 1981 udløber den forsvarsordning, som via en forlængelse i 1977 har været gældende siden 1973. Trods et stort arbejde fra Forsvarskommandoens og værnschefernes side og mere end et års politiske forhandlinger synes en ny ordning ikke at være nær. De politiske muligheder synes i øjeblikket ikke at række længere end til en nulløsning, hvilket betyder en forringelse i forhold til de nugældende styrkemål.

Forsvarets øverste ledelse har offentligt givet udtryk for at en sådan løsning er helt utilstrækkelig for et effektivt forsvar.

Det er i denne situation naturligt at udnytte Søe-Lieutenant-Selskabet som et forum for en intern debat i søværnet, og bestyrelsen har valgt det ovenfor anførte emne med den begrundelse, at forringede økonomiske rammer gør en revurdering af søværnets sammensætning ønskelig.

Forsvarets opgaver fastlægges politisk, og bortset fra forsvarsministerens ønske om at prioritere overvågning højere antages de at være stort set uændrede. Vi kan herefter som fagfolk vurdere, om de midler som politikerne stiller til rådighed tillader en forsvarlig løsning af opgaverne. Og hertil hører en fordomsfri debat hvorunder alternativer til de traditionelle løsninger vurderes og nye veje om muligt anbefales.

Søværnets opgaver

I Forsvarsudvalgets betænkning af 14. marts 1973 hedder det:

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

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

Om søværnets specifikke opgaver hedder det i »Dansk forsvar af i dag« (FKO OKT 1977, side 32):

»Søværnets organisation er baseret på løsning af følgende opgaver:

Under fredsforhold:

- Farvandsovervågning, herunder patrulje- og rekognosceringsvirksomhed,
- forberedelse til løsning af krigsopgaver,
- afvisning af krænkelser af dansk søterritorium,
- gennem tilstedeværelsen i fredstid at virke krigsforebyggende og samtidig hermed bidrage til, at en evt. angriber må træffe varslingsgivende forberedelser af et sådant omfang, at hensigten i tide erkendes,
- fiskeriinspektion, søopmåling og søredning i danske, grønlandske og færøske farvande,
- minestrygning og mineuskadeliggørelse.

Under krigsforhold:

- Farvandsovervågning og fremskudt rekognoscering,
- udlægning og forsvar af minespæringer,
- deltagelse i invasionsforsvaret, herunder operationer mod fjendtligt behersket farvand for at hæmme fjendtlige styrkers bevægelighed,
- sikring af søtransport mellem landsdelene, herunder minestrygning og deltagelse i sikring af udefra kommende styrker og forsyninger,
- tilrettelæggelse af transportstøtte til hærstyrkens bevægelser ad søvejen.»

Den operativt afbalancerede flåde:

Søværnets sammensætning har gennem en årrække været

dikteret af ønsket om under alle forhold at kunne løse de pålagte opgaver:

- Større kampenheder (fregatter/korvetter) for at give udholdenhed og kampindsats under alle forhold,
- lette, hurtige kampenheder (torpedobåde) for at kunne opnå koncentreret kampkraft med et stort antal våbenplatforme,
- forsvar i dybden med ubåde, miner (minelæggere) og kystdefensionen,
- patruljebåde til overvågning og minestrygere til sikring af forbindelsen mellem landsdelene.

En sådan sammensætning giver utvivlsomt gode muligheder for at løse opgaverne, og vil sætte modstanderen overfor et varieret trusselsbillede. Men en forudsætning er at der på hvert område er et tilstrækkeligt antal enheder til rådighed.

Opretholdelsen af en flåde sammensat af mange specialiserede skibstyper er imidlertid dyr, og uforholdsmæssigt dyrere jo færre enheder af hver type. Vil det under de i en overskuelig fremtid herskende økonomiske forhold være muligt af opretholde styrker til at løse opgaverne med specialiserede enheder, eller kan de i rimelig grad løses med en anden sammensætning?

Alternativer til den nuværende struktur

Fra de senere års debat om søværnets sammensætning skal nævnes nogle eksempler:

Mobile landbaserede batterier. Supplement til eller erstatning for skibsbaserede våben.

Ubåde. Har vi råd til ubåde? Kan vi undvære ubåde? Kan kvalitet erstatte kvantitet ved nybyggeri?

Specialisering. Kan vi opnå større »cost-effectiveness« ved at dele opgaverne? Eks. Danmark primært minelægning og overfladekampstyrker, Tyskland ubåde, minestrygere og torpedobåde.

Store enheder. Har vi fortsat råd til store kampenheder, og behøver vi dem?

Som indledning til debatten har bestyrelsen opfordret enkelte yngre medlemmer til på baggrund af oplægget at fremkomme med nogle synspunkter. Den efterfølgende debat kan forhåbentligt tjene til en større forståelse for søværnets muligheder og enighed om den fremtidige kurs.

For at fremme en fordomsfri debat henledes opmærksomheden på lovenes § 6 ifølge hvilken det er ethvert medlems pligt på formandens henstilling at bevare fuldstændig diskretion overfor udenforstående om forhandlinger, foredrag eller afhandlinger. Samt på § 7 stk. 1:

»I selskabets forsamlinger er alle medlemmer lige, så rang eller stilling uden for selskabet ingen forret giver.«

KYSTBATTERIER I DANSK SØMILITÆRT FORSVAR

Kaptajnløjtnant N. C. Borck

Indledning

Blandt de talrige faktorer, som har været styrende for arbejdet med udformningen af en ny forsvarsordning, kan nævnes, at der fra politisk side gentagne gange er peget på nødvendigheden af nytænkning i et forsvarspolitisk handleprogram. Som udtryk for denne nytænkning, kan blandt andet i sømilitært henseende nævnes tankerne omkring indfasning af landbaserede sømålsmissiler i invasionsforsvaret. Der har fra forskellig side været fremført tanker og ideer hvis formål det har været, at bringe denne nytænkning ud i håndgribelige anskaffelser af sådanne batterier. For at kunne vurdere forslagene, er der imidlertid en række forhold, der nødvendigvis må belyses, før en forstandig stillingtagen til konceptet om kystbatterier kan nås.

Søværnets operative opgaver

Søværnets samlede potentiel virker med forskellig vægt til løsning af de mangfoldige opgaver, der kan opstilles. Fælles for dem alle er ultimativt kravet om indsats i forsvaret af nationen, men en lang række andre opgaver skal løses inden processen (forhåbentligt aldrig) når så langt. Som en nation, hvis eksistens altid har beroet på evnen til udnyttelse af de omgivende farvande, og som geostrategisk er placeret i en nøgleposition, er det fortsat af afgørende betydning at besidde et maritimt beredskab, der på alle tænkelige niveauer kan anvendes blandt andet som krisestyringsinstrument. Værd at mærke sig er i denne forbindelse det faktum, at Søværnet som det eneste værn ikke kan påregne tilførsel af allierede forstærkninger. Søværnet må derfor allerede i fredstid besidde fornøden kapacitet til at løse krigsopgaverne og der stilles særlige krav til højt materiel- og personelberedskab.

Blandt de opgaver som ligger nærmest, når talen falder på Søværnets virke, er i fredstid overvågning, suverænitets-hævdelse og tilstedeværelse alt under iagttagelse af et højt beredskab med det samlede formål at skabe tillid og virke krigsforebyggende. Hertil kommer en lang række civilt-prægede opgaver, som rutinemæssigt løses samtidig.

I spændingsperioder forudses en intensiveret overvågning etableret med varselgivende effekt til følge. Samtidig skærpes evnen til at fungere som krisestyringsinstrument for regeringen idet de folkeretslige aspekter omkring for eksempel minering forudses at indtage en central rolle. Såfremt de gennemførte tiltag i de foregående perioder har vist sig utilstrækkelige vil Søværnet i krigstid med fuld vægt kunne indsættes i et fremskudt forsvar af nationen, under udnyttelse af den særlige farvandsgeografi m.v.

Søværnets sammensætning

Koncepten hvorefter de danske sømilitære styrker er opstillet har hidtil været en balanceret sammensat flåde, der

NYBODER KOPPEN



BING & GRØNDAHL



KR.
285,00

Stor dejlig porcelænskop fremstillet af Bing & Grøndahl i anledning af Nyboders 350 års jubilæum. Udført i kun 2.000 eksp. Leveres i fiks gaveæske

Sendes overalt.

SKOTSMAN Jensen
AKTIESELSKAB



Windjammer

»WINDJAMMER« De eksklusive porcelænsvægttallerkener med verdens 6 kendteste skoleskibe, malet af den verdenskendte marinemaler James Mitchell. Ved omgående bestilling kan De endnu nå at reservere denne enestående serie. Nr. 1. skoleskibet Danmark. Nr. 2. »Eagle« U.S.A. Nr. 3. »Gladan« Sverige er udkommet.

Pr. stk. kr. **495,00**

FREDERIKSSUNDSVEJ 323-325
2700 BRØNSHØJ . TELEFON (01) 60 20 01

SCANTER MIL SYSTEM Advanced Radar Systems

- Navigation
- Surveillance



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4, DK 8520 Lystrup, Denmark
Telephone 06-22 20 00, Telex 68109 terma dk, Cat/e terma

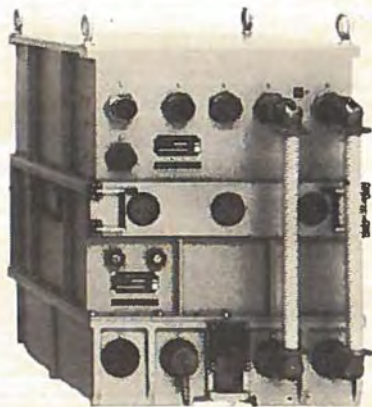
SIEMENS

**Vælg den rigtige kurs -
vælg Siemens
telefonsystemer**



SIEMENS
Telekommunikation
Borupvang 3
2750 Ballerup
Tlf. 02 - 65 65 65

LITEF
(Litton Technische Werke)



PL-41D Inertial Marine Navigation System.



Aage Hempel International A/S
Havnegade 39 - 1058 København K

hensigtsmæssigt kan løse de tidligere listede opgaver. Tese om, at vort forsvar, og blandt andet altså også Søværnet, er en miniudgave af et stormagtsforsvar, er både forkert og ulogisk. Med begrænsede økonomiske midler, har det stedse været nødvendigt nøje at se på opgaverne og de konditioner hvorunder de skal løses. Forhold som vind og vejr, farvandsgeografi samt truslen har altid været styrende for valget af skibstyper snarere end et uforklarligt ønske om at kopiere en stormagts maritime koncept. Alt tyder da også på, at Søværnet fortsat optimalt kan løse de pålagte opgaver udfra en balanceret sammensætning med såvel større enheder (fregatter og korvetter), hurtigere slagkraftige mindre enheder (torpedo-missilbåde), ubåde, diverse minerelaterede skibstyper ligesom armerede helikoptre anses for nødvendige. Herudover et antal skibe til såkaldt særlige formål som f.eks. fiskeriinspektion og stationstjeneste.

Status

Søværnet råder idag over to stationære kanonkystbatterier, som begge besidder en god våbeneffekt og som ved deres placering kan medvirke til kontrollen med de berørte farvandsafsnit.

I Sverige såvel som i Norge indgår kystbatterier i det maritime forsvar idet særlige afdelinger er oprettet med henblik på bemanning og anvendelse. De specielle geografiske forhold, som kendetegner disse to landes skærgårdskyster, har i høj grad været medvirkende til anskaffelse og fortsat udbygning af koncepten. Tilsvarende gunstige forhold ses ikke i samme grad indenfor nærområdet i Nordeuropa, og en vis konsekvens mellem de geografiske forhold og anskaffelse af kystbatterier synes da også at kunne øjnes. Kystbatterier kan opdeles i 4 principielt forskellige typer:

- Stationære kanonbatterier
- Mobile kanonbatterier

- Stationære missil-batterier
- Mobile missil-batterier.

Mobilitet har været en ofte højt besunget egenskab, men det er formentlig ikke muligt med et landbaseret batteri i taktisk henseende at udnytte den indenfor en snæver tidsramme. Det er derfor forkert at tillægge denne egenskab større betydning end evnen til at kunne transportere fra A til B berettiger. Den sande mobilitet besidder kun fartøjer på havet og i luften, når der tales om sømilitær strategi og taktik.

Missilbatterier besidder alene et ultimativt kamppotentiel og kan derfor ikke løse den lange række af opgaver i fred og spænding hvor en gradueret og fleksibel handle måde vil være attraktiv. For så vidt angår kanonbatterier og deres mulighed for at løse andet end rene krigsopgaver ses det, at de besidder en vis evne til suverænitetshævdelse og krisestyring omend den må bedømmes som begrænset. Fælles for samtlige typer kystbatterier er, at der nødvendigvis må tilvejebringes sådanne måldata som kan sikre en optimal anvendelse af våbeneffekten, ligesom der må skabes sikkerhed for at egne styrker ikke engageres. Sådanne oplysninger kræver en udbygget kommando- og kontrolorganisation og opstilling af batterier uden en sådan organisation er illusorisk. I sagens natur må en sådan kommando og kontrolfunktion parallelt sikre samordning af øvrige maritime operationer i området uden hvilken den tilstræbte koordinerede indsats ikke kan tilvejebringes med sikkerhed.

Som det vil fremgå, er der en række opgaver som kystbatterier kan bidrage til løsningen af sammen med sejlsende enheder og fly hvortil kommer en lang række opgaver, som kystbatterier ikke kan løse.

Konklusion

Kystbatterier vil være velegnede til at indgå i det opera-

tive koncept som supplerende våbenplatforme og kan sammen med flådens kampskibe og øvrige støtteelementer løse de stillede opgaver, med vægt på deciderede kamp-handlinger. Ved deres tilstedeværelse vil de samtidig stille en eventuel modstander overfor en ubehagelig dobbelt-trussel, hvis tilstedeværelse ikke kan negligeres. Det er sluttelig forfatterens opfattelse, at anvendelige batterier er relativt ressourcekrævende både i investering og drift og også personelmæssige betragtninger støtter denne antagelse. Der er således ingenlunde tale om nogen billig patentløsning på det maritime forsvar af Danmark, men nok om en supplerende effekt, der er værd at regne med. En afvejning af fordele og mangler knyttet til de forskellige typer batterier vil vise, at en kombination af kanon- og missilbatterier vil kunne løse det største antal opgaver, og at batterierne bør være mobile.

OPLÆG TIL DEBAT VEDRØRENDE UNDERVANDSBÅDE

Kaptajnløjtnant S. E. Madsen

Emnet for mit debatoplæg hedder:

- har vi råd til ubåde?
- kan vi undvære ubåde?
- kan kvalitet erstatte kvantitet ved nybyggeri?

Jeg skal ikke holde forsamlingen i uvished længe med hensyn til svarene på disse to første spørgsmål, men haste med at slå fast:

- vi har ikke råd til at undvære ubåde, og
- vi *kan* ikke undvære ubåde.

Har d'herrer for nyligt tænkt over definitionen på et »linieskib«?

Et lineskib er et krigsskib, der kan operere og kæmpe i forreste linie. Og det kan – på lige vilkår – optage kamp med ethvert skib, som fjenden kan mønstre.

Mine herrer. Vore dages linieskibe hedder »undervandsbåde«!

Det er 60 år siden verden så skriften på væggen:

- Den 22 SEP 1914 angreb den tyske ubåd U-9 tre engelske krydsere i kanalen. Det var krydserne ABOUKIR, HOGUE og CRESSY. Disse tre krydsere var sænket mindre en én time efter første møde. U-9 var på under 500 tons.

Lad mig tage et andet eksempel, der er 30 år yngre:

- Under patrulje i japanske farvande opdagede den amerikanske undervandsbåd USS ARCHERFISH en fjendtlig styrke, der bestod af 4 destroyere og hangarskibet SHINANO (59.000 tons). SHINANO var oprindeligt et søsterskib til det mere kendte YAMATO. Under bygningen var SHINANO blevet ændret fra slagskib til hangarskib. Jagten varede i næsten et døgn, og endte med, at SHINANO og ARCHERFISH forsvandt fra havets overflade. Den sidstnævnte dog med overlæg og under fuld kontrol. Og kun midlertidigt.

I vort århundrede har det været almindeligt anerkendt, at slagskibene og efter midten af 2. Verdenskrig hangarskibene udgjorde sømagternes linieskibe.

Denne holdning har været gældende til trods for, at vi gennem 3/4 af århundredet ved flere lejligheder har set, hvorledes forholdsvis små flåder af undervandsbåde kunne bestride de store magters søherredømme i en sådan grad, at katastrofe var nær.

Jeg tænker her på Tyskland under to verdenskrige og USA under Anden Verdenskrig i Stillehavet.

Alle disse eksempler understreger den slagkraft som vor flåde besidder ved at fastholde et kraftigt ubåds-element.

Jeg vil fremlægge endnu et karakteristika ved ubåde hvormed disse i stigende grad adskiller sig fra andre skibstyper: Det er deres udholdenhed.

Vore undervandsbåde, der er blandt de mindste i verden,

har en udholdenhed, som intet andet våbensystem i vort forsvar – ja, det skulle da lige være en deling geværskytter, der er gravet ned i en kartoffelmark.

Denne udholdenhed er bl.a. demonstreret af undervandsbåden NARHVALEN, der i begyndelsen af sin første kommandoperiode gennemførte en neddykket patrulje af 6 ugers varighed. Den strakte sig fra Østersøen til Færøerne og retur.

Der tales ofte om forsvarets troværdighed.

Hvad kan bedre end ubåde med deres farlighed over for en fjendes største skibe og med deres udholdenhed bidrage til dansk forsvars troværdighed?

Udholdenhed og kampkraft er altså to af mine begrundelser for at besvare oplæggets spørgsmål to med, at vi ikke kan undvære ubåde.

Hermed har jeg også besvaret første spørgsmål: om vi har råd til ubåde. Begrundelsen for dette svar er denne prisliste set i sammenhæng med svaret på spørgsmål 2.

ENHEDSOMKOSTNINGSBEREGNINGSSYSTEMET
Årlige udgifter ved drift og vedligeholdelse pr. 1 JAN 1978:

Fregat kr. 20 mio.

Korvet kr. 14 mio.

Minelægger kr. 15 mio.

Ubåd kr. 6 mio.

Torpedobåd kr. 6 mio.

De to spørgsmål, som jeg nu har besvaret, var i virkeligheden allerede besvaret, med de tre forslag til ny forsvarsordning, nemlig 0%, 1½% og 3%, idet alle disse forslag indeholder ubåde.

Oplæggets sidste spørgsmål vedrørende kvalitet kontra kvantitet er absolut ikke besvaret i forvejen, og jeg vil derfor også smygge mig lidt uden om dette. Med formandens billigelse?

Vi har i de senere år i Søværnet været vidne til en meget omfattende materialeudskiftning.

Når det drejer sig om skibe, kaldes det ofte erstatningsbyggeri. Dette ord bryder jeg mig ikke spor om, idet der til ordet erstatning ofte knytter sig noget negativt, f.eks.: erstatningskaffe – erstatningstobak m.m.

Det er synd, at vi benytter et negativt ladet ord til at betegne en almindeligvis positiv hændelse, f.eks. at

– halvdelen af vore 5" kanoner er udskiftet med HARPOON

– Alluette helo'er ombyttet med LYNX

– torpedobåde udfaset og lette missilkorvetter indkøbt.

Alligevel er det sådan, at vi langt ind i vort system kan opleve en udstrakt misnøje i forbindelse med materielændringer.

Begrundelsen for utilfredsheden angives ofte at være, at vi ved materielanskaffelser/-udskiftninger ikke altid anskaffer styk for styk, – men hvordan i alverden skal vi dog kunne forlange det, når der ofte under betegnelsen erstatningsbyggeri anskaffes væsentligt større og finere ting, end det, der skulle erstattes? F.eks. i forbindelse med nye torpedobåde, korvetter og ubåde.

Hvad angår ubåde, kan det være realistisk at forvente nyanskaffet 3 både til afløsning af de fire DELFINEN-klassen.

Vi ser frem til denne udskiftning med glæde, for trods en numerisk reduktion, så bliver den kapacitet, der udgår, rigeligt erstattet.

Vi forventer f.eks. en fordoblet våbenlast per ny båd.

En lignende forøgelse i kapacitet mener jeg, at vi har opnået på langt de fleste anskaffelser. F.eks.

– på vore fregatter blev 2 x 40 mm udskiftet med luftværnsmissilsystemer

– vore »torpedobåde« er nu yderligere bevæbnet med missiler, eller er det missilbåde bevæbnet med torpedoer?

Jeg tror, at der er mange af os faste officerer, der har skyld i denne utilfredshed med materieludskiftningerne. Men

vi har allesammen et ansvar for, at få utilfredsheden fjernet!

men når vi ikke i alle tilfælde ved udskiftninger kan få erstattet styk for styk, hvor langt kan da kvalitet opveje kvantitet? Hvor små serier af et våbensystem kan vi arbejde med?

Det mindste antal, vi kan komme ned på i en serie må være 2 styk. I Ubådseskadren har vi næsten 10 år opereret med en sådan serie – det er vore to NARHVALEN ubåde. Vor erfaring er, at det ikke giver nogen væsentlige problemer med et så lavt serieantal. Man må huske på, at selv om forskellige skibsklasser inden for en type, kan have meget forskellige egenskaber og udformning, så er det den daglige drift, vedligeholdelse og betjening ikke nødvendigvis forskellig.

Der hersker nogle forestillinger om, at når antallet i en skibsklasse bliver tilstrækkeligt lavt, så bør den afskaffes. Sådanne formodninger finder jeg helt ubegrundede, fordi »indmaden«, altså sensorer, våben og maskineri, i meget stor udstrækning er standardiseret. Og det er inden for disse områder, der kræves den store indsats for vedligeholdelse og betjening.

Vi har etableret en flåde i dansk forsvar for at skabe den dybde, som vor geografi nægter os. Ud over denne dybde i forsvaret, skal vi også fastholde bredde. Den nødvendige bredde sikres ved at fastholde varietet i skibstyper.

Lad mig slutteligt opfordre til, at vi følger følgende strategi med hensyn til materiel:

- Vi skal bestræbe os på at blive tilfredse med det vi har og kan få, og
- Vi skal også inden for materielområdet søge at efterleve krigens 11., men vigtigste princip: KEEP IT SIMPLE.

OM SPECIALISERING

Orlogskaptajn K. H. Winther

Kan der opnå større effekt – cost/effectiveness – ved at fordele de militære opgaver imellem NATO's medlemslande? Skal for eksempel Danmark primært tage sig af minelægning og overfladekampstyrker og Vesttyskland tage sig af minestrykning og undervandsbåde til indsættelse i vort område? Har vi fortsat behov for større kampenheder og har vi råd til dem. Dette er nogle af de problemstillinger der har været bragt frem i forbindelse med de sidste års debat om forsvarets og dermed søværnets opgaver og sammensætning.

På et tidligt tidspunkt i den nuværende forsvarsdebat har forsvarsministeren selv udtalt sig om spørgsmål af denne type, dels i forbindelse med den øjensynligt aldrig ophørende diskussion om undervandsbådes rolle og hele berettigelse i et dansk søværn og dels i en større sammenhæng om slagordene »det danske forsvar skal ikke være en mini-udgave af et stormagtsforsvar«.

Ganske vist er det nu bestemt, at der også fortsat er et reelt behov for undervandsbåde i flåden, og det nødvendige erstatningsbyggeri er under forberedelse. Og ganske vist er det igen blevet påvist, at vort forsvar er skræddersyet til Danmarks særlige militære og geografiske situation og dermed absolut ikke et ministormagtsforsvar. Men de politiske udtalelser er en klar tilkendegivelse af, at specialiseringsidéen har nogle iøjnefaldende tillokkende økonomiske aspekter. Forhold, der vil betyde, at specialisering må dukke op i den forsvarspolitiske debat med jævne mellemrum. Og der er grund til at understrege den politiske del, for specialisering er kun tilsyneladende et militær teknisk spørgsmål, mens den virkelige betydning har vidtgående politisk indhold. Militære indsigelser mod specialisering og dermed for søværnets vedkommende en fasthol-

delse af principperne om en alsidig og balanceret flåde synes at blive mødt med en vis skepsis, fordi argumentationen samtidigt ses som udtryk for søofficerernes mere private interesser. Det er derfor nødvendigt for os at se detaljeret og konkret på de forskellige specialiseringsmuligheder – deres fordele og ulemper – og deres praktiske gennemførlighed, således at de militære synspunkter som velbegrundede og forståelige indlæg kan accepteres i debatten. International specialisering i form af en opgavefordeling mellem NATO-partnerne vil kunne betyde, at de enkelte landes søværn ikke i samme omfang som nu skal råde over skibstyper til løsning af alle de forskellige maritime opgaver i hver deres område. En arbejdsdeling mellem landene gør det således muligt at begrænse antallet af forskellige skibstyper som hvert land må bidrage med. Til gengæld skal antallet af skibe i de valgte specialtyper være større, sådan at også nogle af naboernes opgaver indenfor det specielle område kan løses. I den ovennævnte korte overvejelse om at lade Vesttyskland overtage alle undervandsbådsopgaverne i vort fælles område, nåede vi kun til første del af en specialiseringsplan – nemlig til opgivelse af en dansk skibstype – og ikke til anden del, hvor der skulle tages stilling til hvilke opgaver Danmark til gengæld skulle overtage fra og for vore allierede.

Fordele

Skulle det imidlertid være muligt at nedlægge en eller flere skibstyper og dermed reducere antallet af forskellige materielsystemer i søværnet viser der sig klart fordele med hensyn til personelomskiftelighed og uddannelsesbelastning og for materielinvestering og -drift.

Vi må i dag gennemføre langvarige specialuddannelser især for det tekniske personel til de moderne kampenheder. Specialuddannelser der siden kun kan udnyttes i en eller to skibstyper eller skibsklasser. De lange og mange

kurser betyder at eleverne – der stort set samtidigt tilhører de personelgrupper, der i forvejen er størst mangel på – i lange perioder ikke er til rådighed for nyttetjeneste. Kurserne må desuden ofte gennemføres med meget små elevhold med helt ned til 1-2 elever, og det er klart en uøkonomisk belastning af skoler og instruktører. Endeligt medfører de særlige kvalifikationskrav, at personeludskiftninger bliver komplicerede, og at en utidig afgang fra søværnet kan betyde en ubesat plads i 1-2 år indtil en afløser er færdiguddannet.

Færre skibstyper og materielsystemer vil betyde væsentlige økonomiske fordele ved materielprojektering, anskaffelse og drift. Der skal projekteres færre klasser, som til gengæld skal bygges i længere serier, og der vil være behov for færre men større vedligeholdelsesværksteder, ligesom reservedelsbeholdningerne skal omfatte færre dele i større antal. Fordelene er mindre iøjnefaldende på den operative side – altså ved brug af den specialiserede og ikke alsidige flåde. Dog vil en lettelse på uddannelsessiden medføre, at der vil være relativt flere personer til rådighed for skibstjeneste og de færre materieltyper i større antal kan betyde, at både brugervedligeholdelse og værkstedsvedligeholdelse vil fungere bedre. Blandt andet kunne terminsforlængelser som følge af mangel på de fornødne reservedele vel reduceres. Specialiseringen kan dermed forbedre antallet af indsatsklare enheder til rådighed for den operative kommando.

Ulemper

Men netop på det operative område vil specialiseringens ulemper samtidigt vise sig. En sand specialisering – og dermed menes en specialisering, der udføres som en reel arbejdsdeling og ikke som en ensidig opgivelse af skibstyper og opgaver hos et enkelt alliancemedlem – det vil kræve en langt tættere samordning af operationerne end der i dag er behov for. Hvordan kan man eksempelvis i praksis sikre

en rettidig og uhindret udlægning af defensive danske minespæringer i en spændt situation, når de danske mine-læggere som overfladekampstøtte alene kan assisteres af vesttyske torpedo/missilbåde? Det vil kræve vidtgående politiske aftaler både med relation til krise og krigstid og til det daglige fredstidssamarbejde omkring øvelser og planlægning og ledelse af øvrige fredstidsoperationer, herunder spørgsmålet om rådighed over udrykningsenheder.

De praktiske muligheder

Er der så praktiske muligheder for at gennemføre en specialisering? Lad os se på nogle af søværnets opgaver og skibstyper i forhold til hvad eventuelle specialiseringspartnere kunne tilbyde – og forlange til gengæld.

Cirka en tredjedel af vore skibe tilhører gruppen af enheder til særligt formål. Altså inspektionsskibe, inspektionsskuttere og orlogsskuttere m.v. De er først og fremmest beskæftigede ved overvågning og suverænitetshævdelse og ved hævdelse af samfundets økonomiske interesser på havet både i det egentlige Danmark og ved Grønland og Færøerne. De rettigheder, de håndhæver, er knyttet til landet som kyststat i folkeretlig forstand, og det er ikke muligt at overdrage disse rettigheder og pligter til skibe fra en anden flagstat. Specialiseringen er dermed i praksis begrænset til gruppen af de egentlige krigsskibe.

De danske og vesttyske flådestyrker i Østersøen er allerede nu så specialiserede, at der alene af den grund ikke i de større NATO-mariner findes skibstyper, som kan anvendes som forstærkninger inden for Skagen. Vesttyskland er dermed den eneste realistiske mulighed, når vi skal finde en specialiseringspartner.

Men ser vi på forholdet mellem den danske og den vesttyske flåde må det konstateres, at der allerede eksisterer en betydelig og helt ensidig specialisering, fordi kun den vesttyske marine råder over

- flådefly, såvel offensive fly som antiubådsky, fly,
- eskorteskibe med egentlig antiubådskapacitet og med områdeluftforsvarsmissiler, samt
- større depot-, værksteds- og andre hjælpeskibe, efterrettingsfartøjer og amfibiefartøjer.

Den del af søværnets krigsopgaver, der omfatter sikring af udefra kommende styrker og forsyninger til forsvaret af Danmark, har vi i mange år næsten fuldstændigt overladt til de allierede og her først og fremmest til den vesttyske marine. Dette gælder ikke blot konvojbeskyttelse mod angreb fra fly og undervandsbåde, men også minestrygning og rydning helt frem til de danske modtagehavne. Det hører nemlig med til billedet af den vesttyske marine set i forhold til den danske, at den i modsætning til vor råder over et veludbygget og moderne minestrygningspotentiell. Først ved genopbygningen og moderniseringen af de danske fregat- og korvetklasser er der igen skabt en mulighed for, at vi kan bidrage til udførelsen af de maritime krigsopgaver i Nordsøen.

Det er ikke vanskeligt at pege på skibstyper, der kunne udgå af den danske marine ved overflytning af yderligere opgaver til forbundsmarinen. Undervandsbåde og minestrygere melder sig umiddelbart, fordi de står først for udskiftning og dermed stiller krav om store investeringer i den nærmeste fremtid.

Derimod er det svært at se en overflytning af opgaver fra forbundsmarinen til det danske søværn, der kunne tage et sådant omfang, at en hel skibstype kan udgå af den vesttyske styrke - og uden denne mulighed kan den rationaliseringsgevinst, som er hele grundlaget for specialiserings-tanken, ikke opnås. Der vil således ikke være en rimelig gevinst for den store af partnerne. Endelig er specialisering som nævnt ikke et rent militært teknisk og operativt spørgsmål, der er også vigtige politiske forhold at tage i betragtning. Dette gælder vel at mærke ikke bare interne

danske spørgsmål, men naturligvis også vesttyske indenrigs og udenrigs forhold.

For eksempel er det fra vesttysk hold tilkendegivet, at ændringer i de militære styrkeforhold, der i endnu højere grad end nu vil placere forbundsrepublikken som en dominerende militærmagt vil være i modstrid med den afspændingspolitik som Vesttyskland fortsat ønsker at følge. Uanset at Vesttyskland økonomisk ville kunne påtage sig yderligere opgaver og dermed blandt andet kompensere for de fortsatte danske forsvarsreduktioner står det klart, at en sådan udvikling ikke kan ventes. De planlagte reelle forøgelse af forsvarsbudgettet skal bruges til en kvalitetsforbedring af de eksisterende styrker og ikke til talmæssige udvidelser. Hertil skal lægges det interne hensyn, at det er urimeligt at danske reduktioner i forsvarsmæssig henseende skal kompenseres af de vesttyske skatteborgere.

Selv om der fra dansk politisk side skulle være vilje til det nærmere militærpolitiske samarbejde, der er forudsætningen for en ægte specialisering, er det ikke sandsynligt, at vores nærmeste partner vil – eller kan være med. Og en forøgelse af den ensidige specialisering må også ventes at blive mødt med – berettiget – vesttysk uvilje.

Intern specialisering – standardisering

Man kan så spørge, om det ikke er muligt at opnå nogle af specialiseringsfordelene, der jo primært er knyttet til en reduktion i antallet af forskellige materielsystemer, ved at ændre internt i søværnet.

De uforholdsmæssigt store omkostninger i den lille marine er mindre knyttet til antallet af opgaver, der skal løses af skibene, end til det behov for tekniske uddannelser og omfanget af materielprojektering, anskaffelse og drift af et stort antal forskellige, komplicerede materielsystemer, der hver kun forefindes i et ringe antal. Selv om operatøruddannelse og træning naturligvis også koster ressourcer, er det den tekniske uddannelse og vedligeholdelse om

bord og i land, der i det daglige giver de største belastninger og dermed ofte bliver årsagen til nedsat beredskab.

NIELS JUEL ligner våbenmæssigt og i sin kampinformations- og våben-elektronik i alt væsentligt PEDER SKRAM-klassen og WILLEMOES-klassen. Trods dette indeholder korvetterne store mængder af nye elektroniske systemer til nye radar, interface mellem systemer og til styring af fremdrifts- og hjælpemaskineri. Dermed er der igen problemer med at uddanne de fornødne teknikere. Der er sparet i den bemanning, der ellers ville være nødvendig for en manuel overvågning og betjening, men prisen har været nye omkostninger til uddannelse og til udvidelse af specialværkstedernes kapacitet, og som et biprodukt udvidet problemerne, der følger med, når søværnet i lighed med de øvrige værn ikke kan fastholde teknikkerne, fordi det civile erhvervsliv kan tilbyde langt bedre lønninger.

Med total standardisering ville vi stadig have bue og pil som de fornemste våben, og udvikling er nødvendig. Men der er snævre grænser for, hvor megen udvikling søværnets støttestruktur kan holde trit med. Kan der findes en bedre balance mellem standardisering med en begrænsning af antallet af materielsystemer og den militært nødvendige kvalitative udvikling? Kunne NIELS JUEL have været konstrueret med færre nye systemer og alligevel have været kvalitativt tilfredsstillende – og kan vi i fremtiden bygge nye tidssvarende kampenheder uden samtidigt at kvæle søværnets støttestruktur i nye systemer?

MANGE SMÅ STATSREDERIER - ELLER ÉN COAST GUARD?

af orlogskaptajn H. Muusfeldt

»Med udgangspunkt i opbygningen af Miljøstyrelsens fartøjsgruppe foretager forfatteren en gennemgang af de forskellige statsrederier, der på en række delvist overlappende områder løser opgaver, der ellers kunne samles under én tjeneste – en »COAST GUARD«, som det kendes fra USA.«

Artiklen er oprindelig udarbejdet med henblik på optagelse i tidsskriftets debatafsnit MARITIM DEBAT, men er efter aftale med redaktionen optaget som selvstændig artikel.

Indledning

I svensk Tidskrift i Sjöväsendet 1980 pg. 54–62 beskriver Chefen för Marinen, viceadmiral Per Rudberg under overskriften: »Försvaret, Marinen, Samhället«, hvorledes samfundets interesser bl.a. i lyset af de udvidede territorialgrænser kan løses ved hjælp af de ressourcer der til stadighed er til rådighed indenfor Marinen.

Chefen för Marinen skriver bl.a.:

»... Den marina miljön är speciell ... låt mig säga »verklighetsbetonad« redan i fredstid. Verklighetsbetonad inte minst på det sättet, att förbanden redan i fred har viktiga samhällsuppgifter. Ett stort antal departement är indblandade i detta ansvar och under dem ett antal myndigheter och verk: Försvaret – väsentligen marinen – Sjöfartsverket, Generaltullstyrelsen – väsentligen tullens kustbevakning – Televerket, Rikspolisstyrelsen, Naturvårdsverket med flera ...

... Tyvärr er det min uppfattning, att det saknas en övergripande syn på hur dessa problem skall angripas ...

För vad jag efterlyser, och vad jag bedömer som nödvändigt att åstadkomma är en ökad samordning på regeringsnivå av hela detta komplex. För mig är det en självklarhet, att vi på samhällsekonomiskt bästa sätt skall använda våra totale resurser. Lika självklart är, att vi inte har råd med dubbleringar och överlappningar.

. . . Ett alternativ som bör undersökas är därför den samhällsekonomiska vinsten att rätt tillvarata och kanske öka marinens möjligheter till insatser. Det har där sitt givna intresse att se hur dessa problem lösts i våra grannländer, t. ex. Danmark (och även Norge kan ge intressanta erfarenheter). I Danmark lämnar de ansvariga departementen resurser till danska marinen för de uppgifter de vill ha utförda - de köper tjänster av marinen, som utför dem. De har funnit, att detta är det effektivaste och mest ekonomiska . . . »

I den refererede artikel anbefaler admiral P. Rudberg, at de svenske myndigheder kan tage meget ved lære ved blot at se hvorledes nabolandene - Norge og Danmark - løser de mangeartede maritime opgaver (særlige maritime opgaver) under hensyntagen til den mest økonomiske udnyttelse af ressourcerne. Men har vi i Danmark i dag noget egentligt cost-effective at kunne tilbyde andre nationer at kopiere? For år tilbage måtte svaret herpå være et ubetinget ja, men idag synes tendensen desværre at gå i en noget anden retning, at sprede opgaver og midler over flest mulige styrelser. I Danmark nærmer vi os mere og mere det svenske system, at hver enkelt styrelse bliver sin egen »skibsreder«.

Alle er kendt med den gennem de seneste årtiers almindelige udvikling under betegnelsen delegering og det vil være dette tidsskrifts læsere bekendt, at eksempelvis Søkortarkivet, Lodsvæsenet, Redningsvæsenet og Fyrvæsenet pr. 1. april 1973 blev underlagt det nyoprettede Fartvæsenet. På tilsvarende måde er andre specialer

samlet under en række forskellige styrelser. Således opererer flere inspektionsskibe i Nordsøen under Fiskeriministeriet og er der pålagt opgaver som tilsvarende søværnets inspektionsskibes ved Færøerne og Grønland. Statsisbrydere og redningsskibe under Industri- og Fiskeriministeriet, hvor sidstnævnte fartøjer udfører tilsvarende stations-tjeneste i Nordsøen som søværnet udfører samtidig med inspektionstjenesten i de nordligere farvandsafsnit.

Nyeste eksempel på delegering er oprettelsen af et »stats-rederi« under Miljøstyrelsen og med denne kommer Danmark endnu et skridt væk fra den af Chefen för Marinen i Sverige givne anbefaling – at udnytte søværnets ekspertise og ressourcer bedre.

Miljøstyrelsen

Affødt af den i Danmark voksende erkendelse af nødvendigheden af at beskytte miljøet – at kunne gennemføre forureningsbekæmpelse på havet og sideløbende hermed flere internationale aftaler vedrørende forureningsbekæmpelse – oprettedes under Miljøstyrelsen det yngste »stats-rederi«.

Således forpligter den i 1961 indgåede Bonn-aftale alle lande omkring Nordsøen til at underrette hinanden i tilfælde af forureningskatastrofer samt til at yde gensidig assistance ved bekæmpelsen.

Gennem Østersøen passerer eksempelvis dagligt henimod 100 skibe på vej til eller fra dansk havn. Godsmængden er betragtelig og alene olietransporten omfatter 8 millioner tons pr. år. For at fragte den samme mængde over land ville der kræves en million tankbiler med anhængere eller 40.000 jernbanetankvogne, og gennem Kielerkanalen sejler årligt ca. 3000 tankskibe ind og ud af Østersøen. En svensk optælling i 1978 viste, at alene langs den svenske Østersøkyst fandtes godt 200 større eller mindre oliepletter på havet.

Det var derfor også indlysende, at risikoen for en forureningskatastrofe kunne blive større og større i farvande som de danske og at et effektivt beredskab måtte etableres efterhånden som skibene blev større - især tankskibene - og antallet af gennemsejlinger i de danske sunde og bæltter øgedes. Denne erkendelse samt den indgåede Bonn-aftale førte i sidste halvdel af 1960'erne Danmark til, at der under det daværende Handelsministerium blev nedsat en række udvalg, som skulle søge at danne sig et indtryk af omfanget af en forureningskatastrofe samt fremkomme med forslag til løsning af de dermed forbundne problemer.

Bonn-aftalen er siden i 1971 fulgt op af Københavner-aftalen, der vedrører de nordiske lande bortset fra Island og indeholder samme forpligtelser og rettigheder som Bonn-aftalen.

Resultatet af udvalgsarbejdet blev, en udarbejdelse af retningslinier for opstilling af et beredskab til bekæmpelse af katastrofemæssige olieforureninger af havet. Handelsministeriet skulle træffe den politiske beslutning om iværksættelse af forureningsbekæmpelsen medens Søværnets operative Kommando skulle have den koordinerende ledelse af aktionerne, der væsentligst skulle udføres af søværnet og civilforsvaret.

Vekslede ministerier har i årenes løb haft ansvaret for forureningsbekæmpelsen og idag er ansvaret pålagt Miljøstyrelsen. Miljøstyrelsens kontor for beredskab vedrørende forureningsbekæmpelse på havet - i det daglige benævnt Havkontoret - blev i 1975 tildelt bl.a. følgende arbejdsområder:

- Beredskab vedrørende olieforurening,
- beredskab vedrørende kemikalieforurening,
- forvaltning af strandrensningens ordningen og
- sagsbehandling i nationale og internationale sager vedrørende skibsfartens forurening.

Efter etableringen af Havkontoret samt fastsættelsen af

kontorets arbejdsområder har danske eksperter deltaget i et møde i Gdansk i 1978. På mødet enedes man bl.a. om at Østersøstaterne skulle koordinere bekæmpelsen af en eventuel olieforurening i Østersøen samtidig med, at det blev aftalt, at hvert land skulle stille imod anskaffelsen af tilstrækkeligt materiel til i løbet af 10 dage at være i stand til at fjerne 8000 tons olie.

Sideløbende hermed afholdtes det andet maritime symposium i Helsingfors i dagene 15-19 maj 1978 med deltagelse af flådechefer fra Atlanterhavs-, Nordsø- og Østersøstaterne. Følgende lande var repræsenteret: Belgien, Canada, Danmark, Forbundsrepublikken Tyskland, Finland, Frankrig, Den tyske demokratiske Republik, Island, Irland, Holland, Norge, Polen, Sverige, USSR, Storbritannien og USA.

Formålet med mødet var at give de deltagende landes flådechefer lejlighed til at mødes og drøfte anvendelsen af flådestyrker til støtte for det civile samfund i fredstid og følgende to emner blev nærmere behandlet:

1. Anvendelsen af flåder i samfundets tjeneste og mulighederne for at udvikle og forbedre sådanne aktiviteter.
2. Anvendelsen af flåderne i redningsoperationer og ved katastrofebekæmpelse i internationalt farvand samt videreudvikling af sådanne operationer, specielt på det tekniske område.

I maj 1970 udsendte Handelsministeriet en tryksag omhandlende »Beredskabsordning til bekæmpelse af omfattende olieforurening ved tankskibulykker«. Denne tryksag danner grundlag for den eksisterende danske beredskabsorganisation for dette område.

Efter Miljøministeriets oprettelse er ansvaret for bekæmpelse af olieforurening på havet overført til dette ministerium, medens Søværnets operative Kommando har den koordinerende ledelse.

Resultatet af de ovenfor nævnte konferencer kan læses i

et antal vedtagne love. Således er Lov af 26. juni 1975 om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet og Bekendtgørelse af 28. marts 1978 af lov om foranstaltninger mod forurening af havet med olie. Førstnævnte har til formål – i overensstemmelse med konventionen om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet, hvorved der forstås: Østersøen, Den botniske Bugt, Den finske Bugt, Sundet, Bælterne samt Kattegat indtil breddeparallelle 57°44'08" N gennem Skagen – at forebygge og bekæmpe forurening af havet i Østersøområdet mod olie, skadelige flydende stoffer, kloak-spildevand og affald, det stammer fra skibe og flydende eller fast anbragte platforme.

Vedrørende kontrol fastslår loven, at denne udføres af forsvaret, fiskerikontrollen eller andre myndigheder, som miljøministeren bemyndiger dertil. Loven hjemler desuden forsvaret og fiskerikontrollen tilladelse til under udførelse af kontrollen uden retskendelse at foretage eftersyn af et skib eller en platform og udtage prøver for at påse overholdelsen af loven og de i medfør af loven fastsatte forskrifter.

I bekendtgørelse af 28. marts 1978 der fastslår Lovbekendtgørelse Nr. 124 af 7. april 1967 omhandlende farvandsafsnit der ikke er omfattet af Østersøområdet kan man bl.a. læse, at miljøministeren skal nedsætte et råd, hvis opgave er at følge udviklingen af olieforureningsproblemet og anbefale praktisk gennemførlige forholdsregler til undgåelse af olieforurening. Samtidig skal rådet bistå ministeriet ved gennemførelse af de fastsatte bestemmelser i konventioner og love og kan herunder lade foretage undersøgelser med henblik på indførelse af forholdsregler til undgåelse og afhjælpning af olieforurening.

For begge love gælder, at de ikke omfatter orlogsskibe og for Østersøområdet tillige andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, og som ikke udelukkende anvendes til kommercielt formål. For »Nordsøområdet« træffer miljø-

ministeren efter forhandling med fiskeriministeren bestemmelse om, i hvilket omfang lovens regler skal gælde for skibe, der anvendes i hvalfangervirksomhed.

Samarbejde

Ved en i 1975 mellem Forsvarskommandoen og Miljøstyrelsen indgået samarbejdsaftale blev det bl.a. bestemt,

- at søværnets flådestationer stiller besætninger til rådighed for Miljøstyrelsens specialfartøjer efter herfor af Forsvarskommandoen og Miljøstyrelsen udarbejdede retningslinier,
- at uddannelse af besætningerne og træningssejladser normalt tilrettelægges efter aftale mellem respektive flådestationer og Miljøstyrelsen og
- at Miljøstyrelsen refunderer alle omkostninger, der er en følge af uddannelse og sejladser med specialfartøjerne, særlige tilkaldeordninger samt lønninger til det for den løbende vedligeholdelse nødvendige personel. Omfanget af det for den løbende nødvendige vedligeholdelse nødvendige personel skulle aftales direkte mellem respektive flådestationer, Forsvarskommandoen og Miljøstyrelsen.

I 1976 udsendtes efter aftale mellem Forsvarskommandoen og Miljøstyrelsen supplerende og vejledende bestemmelser vedrørende bemanning m.v. af specialfartøjerne. Således blev det fastsat,

- at aftalen for nærværende omfatter 2 fartøjer af typen SEA-TRUCK, der begge var placeret på Flådestation Korsør, 3 fartøjer af typen OILMINATOR, hvor 1 var placeret på Flådestation Korsør og 2 placeret på Flådestation København samt 1 fartøj af typen HARBOUR CLEAN SWEEP placeret på Flådestation København,
- at de til enhver tid gældende civile sønæringslove og bestemmelser om bemanning af skibe, samt bestemmelser, der herudover fastsættes af Forsvarskommandoen skal

danne grundlag for bemanningen af Miljøstyrelsens specialfartøjer,

- at antallet af besætningsmedlemmer uanset det ovenfor anførte bør tilstræbes at være mindst 4 på fartøjer af typen SEA-TRUCK, heraf 1 fører med mindst kystskippereksamen, 1 mand med duelighedsprøve i sejlads samt 1 mand med duelighedsprøve i motorpasning. På fartøjer af typen OILMINATOR mindst 3, heraf 1 fører med mindst kystskippereksamen og 1 mand med duelighedsprøve i motorpasning. På fartøjer af HARBOUR CLEAN SWEEP typen mindst 2 mand, heraf 1 med duelighedsprøve i sejlads og med duelighedsprøve i motorpasning og
- at der for varetægelse af beredskabet blev tilstræbt udannet 3 besætninger pr. fartøj. Bortset fra tjenesten under egentlige bekæmpelsesaktioners udførelse skulle besætningerne ikke pålægges vagtturnus, idet beredskabet alene bygger på et antal besætninger, sammenholdt med tilkaldemuligheder for de enkelte besætningsmedlemmer.

I august 1979 tiltrådte Finansudvalget Aktstykke nr. 582, hvorved forsvaret (søværnet) blev bemyndiget til at rekruttere 12 officerer og 44 fra stampersonelgruppen udover de gældende personelnormer. Det meddeltes, at flådestationerne Korsør og København i løbet af de kommende 12-15 måneder ville få tilkommanderet det fornødne personel, som skulle indgå i en egentlig beredskabsordning til bekæmpelse af olieforurening og samtidig skulle indgå i bemanningen af Miljøstyrelsens specialfartøjer samt endelig til at forestå vedligeholdelsen af fartøjsmateriellet m.v. Videre blev det meddelt, at den i 1975 indgåede aftale mellem Forsvarskommandoen og Miljøstyrelsen vedrørende tilsyn med, vedligeholdelse og bemanning af specialfartøjerne med den givne anledning skulle revideres, men at 1975-aftalen i overgangsperioden fortsat skulle danne grundlaget for tjenesten. Det blev bestemt at det personel,

der hidtil havde medvirket til den eksisterende ordning efter behov skulle fortsætte hermed efter de i 1975 givne retningslinier og vilkår, indtil opbygningen af den fremtidige personelstyrke var tilendebragt og at det personel som fremover blev tilkommanderet flådestationerne snarest muligt skulle oplæres til at overtage varetagelsen af de på området foreliggende opgaver.

En revideret samarbejdsaftale blev efter forskellige forhandlinger i løbet af vinteren 1979/80 og foråret 1980 underskrevet i juni 1980 af departementschefen i Forsvarsministeriet og direktøren for Miljøstyrelsen.

Samarbejdsaftalen indeholder ialt 9 kapitler, der bl.a. belyser: Personelmæssige, operative, materielmæssige, forsyningsmæssige og depotmæssige forhold.

Med hensyn til de personelmæssige forhold stiller Forsvarskommandoen fortsat personel af søværnet til rådighed for bemanning af specialfartøjerne. Personellet tilkommanderes specialfartøjerne med fast tjenestested ved respektive flådestation efter et af Miljøstyrelsen og Forsvarskommandoen udarbejdet bemandingsreglement. Af fig. 1 ses fordelingen på personelkategorierne: Officerer - sergenter - konstabler.

Vedrørende de operative forhold disponeres specialfartøjerne af Miljøstyrelsen gennem Søværnets operative Kommando eller det udpegede marinedistrikt i overensstemmelse med Miljøstyrelsens beredskabsplaner for bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening på havet. Således vil hovedparten af alarmer om forurening tilgå den operative kommando, som derefter i lighed med redningsoperationer, vil iværksætte forureningsbekæmpelsesaktionen.

Af en af Søværnets operative Kommando udsendt årsrapport over forureningsbekæmpelser i 1980 fremgår det, at Søværnets operative Kommando modtog 78 meldinger om observation af olie eller anden forurening af farvandede omkring Danmark. Af disse er det bemærkelsesvær-

digt at kun 5 af hændelserne har krævet en bekæmpelsesindsats - deraf de to alene af svenske myndigheder. I Søværns-Orientering er enkelte af hændelserne beskrevet, men det vil her være på sin plads kort at omtale forureningsbekæmpelsesaktionerne.

BEMANDINGSOVERSIGT FOR MILJØSTYRELSENS SPECIALFARTØJER

SØLOVENS KRAV		MILITÆR BEMANDING		
An-tal	Betegnelse	An-tal	Betegnelse	
1	Skibsfører af 2. grad	1	KL / PL DK	
2	Styrmænd af 2. grad	2	LT DK	
1	Skibsmaskinchef	1	PL MS	
2	Skibsmaskinmestre af 2. grad	2	SE / SG MS	
2	Befarne matroser	1	SE / SG DK	
		1	KS DK (søvant)	
4	Ubefarne matroser	5	KS DK	
2	Befarne motormænd	2	KS MS trin 2	
1	Kok	1	KS PR	
15		16		
1	Kystskipper	1	PL DK	
1	Skibsmaskinmester af 2. grad	1	SE / SG MS	
1	Skibsmaskinist	1	SE / SG MS	
1	Bedstemand	1	KS DK (søvant)	
		3	KS DK	
		1	KS MS	
4		8		
1	Kystskipper	1	PL / LT DK	
1	Skibsmaskinist	1	SE / SG MS	
1	Befaren matros	1	KS / DK (søvant)	
3		3		

Fig. 1.

Efter en kollision mellem M/F Kärnan og tankbåden Furenæs den 2. juni 1980 strømmede ca. 200 tons »heavy fuel« ud fra FURENÆS. Ved en hurtig indsats fra torpedobådene SUENSON og SØULVEN lykkedes det at begrænse olieudstrømningen. Svenske og danske miljøfartøjer opsamlede næsten al olien så forurening af kyststrækningerne blev undgået.

Den 25. oktober 1980 afgav Fredericia Brandvæsen melding om olieforurening fra M/T MARIE MÆRSK, der lå fortøjet ved raffinaderiet. 6 m³ blev opsamlet af brandvæsen og civilforsvaret i selve havnen, medens en del blev bekæmpet i Lillebælt.

Vraget af en tysk coaster BACO brækkede den 27. november 1980 over og let gasolie strømmede ud. Sagen blev overgivet til civilforsvaret, der patruljerede på kysten.

De 2 sidste aktioner blev bekæmpet af svenske myndigheder. Den 1. august 1980 observerede et svensk toldfartøj en olieplet i Tragten ved Hålsingborg. Bekæmpelsen blev udført med dispergeringsmidler indtil der kun var flygtige olier tilbage.

Den 19. august 1980 observeredes en olieplet - 2 sømil lang og 1 sømil bred i Østersøen. Oliepletten der omkring centret bestod af kraftig sort olie var i drift nordover, hvorfor sagen blev overgivet til de svenske myndigheder.

Hovedparten af de resterende hændelser viser eksempler på lastrensninger og lettere forureninger af gasolier, hvorfor bekæmpelser ikke skønnedes nødvendig.

Den øvrige skibs- og flyaktivitet har i 1980 kun tjent til at klassificere mulige forureninger, hvad der må ses som et tegn på, at Miljøstyrelsens flåde ikke kan ventes overbelastet før en virkelig katastrofe indtræffer og i den situation vil den under alle omstændigheder være utilstrækkelig.

Den generelle forsyningstjeneste påhviler Miljøstyrelsen. Dog vil forbrugsgods kunne rekvireres gennem søværnets

normale forsyningssystemer, ligesom forsyning med brændstof, smøremidler og lignende kan rekvireres fra søværnets lagre. Videre kan specialfartøjerne betjene sig af de på flådestationer værende kajtilslutninger samt rekvirere transport-, kran- og bugserassistance efter de for søværnets skibe gældende regler.

Af samarbejdsaftalen fremgår det, at kajplads skal stilles til rådighed for Miljøstyrelsen i henhold til en fastsat disponeringsplan.

Disponeringsplanen (Fig. 2) afstedkom i efteråret 1980 en drøftelse på søværnets samarbejdsudvalg om hvorledes placeringen af Flådens enheder på Holmen var og ville blive berørt af, at andre enheder fra Farvandsdirektoratet og Miljøstyrelsen skulle placeres på Flådestation Københavns område. Af drøftelserne fremgik det, at flådestationen havde behandlet problemet mere indgående med de berørte eskadrer. Det blev nævnt, at den nævnte aftale ville medføre visse ulemper for Flådens skibe og at der derfor ville opstå særlige behov for at organisere sig på Holmen. Videre blev der redegjort for flådestationens problemer med at opnå en bedre udnyttelse af det samlede kajanlæg samtidig med at det blev fremhævet, at der i forbindelse med indgåelsen af aftaler med andre styrelser vedrørende anvendelse af flådestationen kunne opstå særlige fortolkningsvanskeligheder.

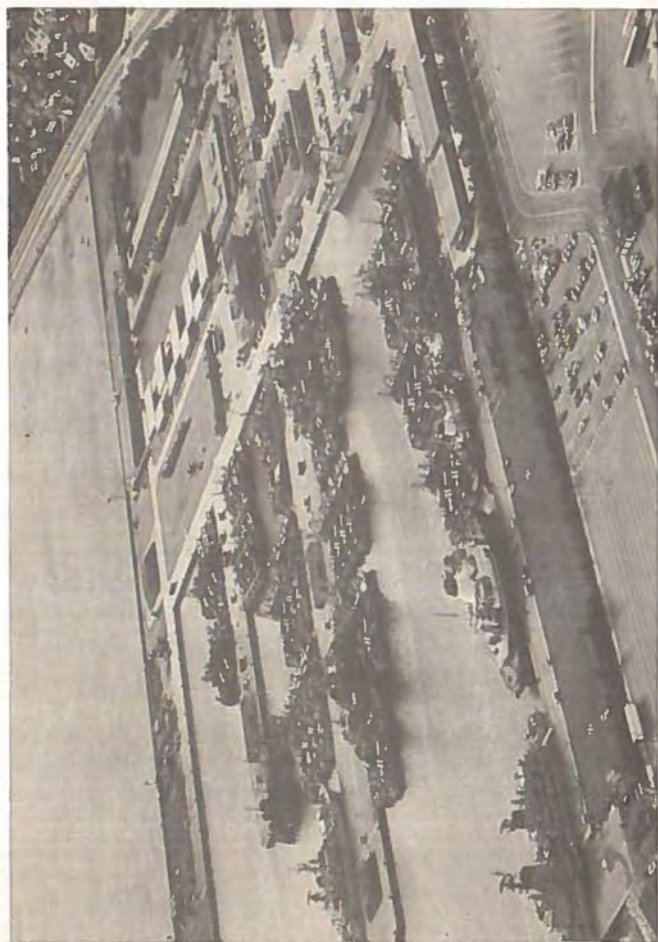
Ikke kun ved Flådestation København har der været pladsproblemer. Ved Flådestation Frederikshavn har statens isbrydere efter aftale med det daværende Handelsministerium senere Industriministeriet gennem en årrække været fast placeret og ved anløb af flådestationen i forbindelse med større øvelser har det ofte været en kilde til irritation at se, hvorledes isbryderne har optaget et større kajstykke samtidig med at øvelsesdeltagere - ikke kun nationale, men i efterhånden større grad også allierede NATO enheder - har været nødsaget til at fortøje på siden

af hinanden i større og større kvejl, hvorved de forsyningsmæssige sider i forbindelse med havneanløbene er blevet vanskeliggjort. For at råde bod herpå var det måske en overvejelse værd, at lade Flådestation Frederikshavn forsyne med et antal duc-d'alber, hvortil statsisbryderne kunne fortøjes eller lade ydermolen udbygge til at kunne modtage disse. I begge tilfælde med strøm o.lign. fra de normale forsyningskanaler.

OVERSICHT OVER STATIONERINGEN AF MILJØSTYRELSENS FARTØJER

TYPE	LEVERET	FLS FRH	FLS KBH	FLS KOR	Kalundborg
SEA-TRUCK (lille type)	August 1973		AURIGA	ACAMAR	
OILMINATOR	Februar 1974		MS 11	MS 13	MS 12
Catamaran	1976		CORONA		
MILJØ typen	NOV/DEC 1977		MILJØ 102	MILJØ 101	
Trossebåde	Juli 1979	MS 3	MS 2	MS 1	
SEA-TRUCK typen	Februar 1980		METTE MILJØ	MARIE MILJØ	
Oliepramme	Februar 1980	MS 203	MS 202	MS 201	
SUPPLY typen	Medio 1981		GUNNAR THORSON	GUNNAR SEIDENFADEN	

Fig. 2.



Eksempel på et større skibsanløb af Flådestation Frederikshavn i forbindelse med en NATO øvelse.

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

1980

151. ÅRGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR:
ORLOGSKAPTAJN PAUL BJØRN SØRENSEN



KØBENHAVN
1981

TRYK:
NYSTED AVIS & BOGTRYK/OFFSET
488C Nysted

INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE I

ADMINISTRATION

Ved årsskiftet (1904)	1
-----------------------------	---

FISKERIVÆSEN-, INSPEKTION

Fiskeriinspektion og fiskeribeskyttelse (1741)	365
--	-----

FORSKNING

Forskning i Polhavet (J. T.)	97
------------------------------------	----

FORSVARSPOLITIK

Danmark

Status over oplægsarbejdet til næste forsvarsforlig (1856)	9
Forsvarets situation i 1980. Et indlæg i forsvarsdebatten (G. K. K.)	193
Søværnet 1980, og dets fremtidige muligheder for at løse de opgaver, der naturligt henhører under det (1573)	207
Forsvarets øverste ledelse (1544)	257

Andre lande

Verdens energikrise (B. G.)	145
Forbundsrepublikken Tyskland. Forbundsmarinen fylder 25 år. (1808)	470

HISTORIE

Marinehistorie (Danmark)

Det engelske angreb på Christiansø 1808 (A. S. F.)	88
Det danske søværns kamp 1932-1940 for søværnets genopbygning (G. B. C.)	417

Søkrigshistorie (20. årh.)

Ubådens betydning for søtaktik- og teknik

1914-45. (1737) 330

Polhavet

Polhavet, historisk og sikkerhedspolitisk set (J. T.) 68

KRIGSKUNST

Strategi

Sovjetisk flådestrategi, herunder relationer til

dansk sikkerhedspolitik (E. B.) 49

Taktik

Om kampinformation (1907) 267

Elektronisk krigsførelse (1796) 305

KRIGSSKIBE

Liste over flåden primo januar 1980 (1926) 39

NAVIGATION

Har de eksisterende navigationssystemer en

plads i en satellitverden? (1741) 161

OPMÅLING OG OCEANOGRAPHI

En metode til nyttiggørelse af havets

bølgeenergi (K. N.) 218

UNDERVISNINGSVÆSEN

Skoler, militær uddannelse

Forsvarsakademiet 150 år (1818) 398

Disciplin

Praktisk lederskab (1762) 447

FORFATTERLISTE (til emneliste I)

<i>Albrechtsen, S. A. H.</i> (1856) Status over oplægsarbejdet til næste forsvarsforlig	9
<i>Beukel, E.</i> (E. B.) Sovjetisk flådestrategi, herunder relationer til dansk sikkerhedspolitik	49
<i>Clausen, G. B.</i> (G. B. C.) Det danske søværns kamp 1932-1940 for søværnets genopbygning	417
<i>Ditlevsen, S. M.</i> (1762) Praktisk lederskab	447
<i>Elbro, H. M.</i> (1907) Om kampinformation	267
<i>Fink-Jensen, H.</i> (1737) Ubådens betydning for søtaktik og - teknik 1914-45	330
<i>Frederiksen, A. S.</i> (A. S. F.) Det engelske angreb på Christiansø 1808	88
<i>Garde, H. J.</i> (1808) Forbundsrepublikken Tyskland. Forbundsmarinen fylder 25 år	470
<i>Gilland, B.</i> (B. G.) Verdens energikrise	145
<i>Kristensen, G. K.</i> (G. K. K.) Forsvarets situation i 1980. Et indlæg i forsvarsdebatten	193

<i>Lange, N. F. (1573)</i>	
Søværnet 1980, og dets fremtidige muligheder for at løse de opgaver, der naturligt henhører under det	207
<i>Martiny, S. E. J. (1741)</i>	
Harde eksisterende navigationssystemer en plads i en satellitverden?	161
Fiskeriinspektion og fiskeribeskyttelse	365
<i>Muusfeldt, H. (1926)</i>	
Liste over flåden primo januar 1980	39
<i>Nielsen, K. (K. N.)</i>	
En metode til nyttiggørelse af havets bølgeenergi	218
<i>Petersen, J. (1544)</i>	
Forsvarets øverste ledelse	257
<i>Sørensen, A. (1818)</i>	
Forsvarsakademiet 150 år	398
<i>Sørensen, P. B. (1904)</i>	
Ved årsskiftet	1
<i>Taagholt, J. (J. T.)</i>	
Polhavet, historisk og sikkerhedspolitisk set	68
Forskning i Polhavet	97

EMNELISTE II

BOGANMELDELSER

Dansk litteratur

M. Mugge Hansen. I Frederik IX's dage. (1484) 43

F. Holm-Petersen. Maritime minder fra Marstal
og Ærøskøbing (I 38) 127

Niels Truslew. Kobberstik af sejlskibe (I 38) 128
Handels- og Søfartsmuseets årbog 1979 (I 38) 130

A. R. Jørgensen. 9. april, De spildte muligheders
dag. (1653) 290

Kaj Nolsøe Bang. Skud for boven. (1490) 479

Engelsk og amerikansk litteratur

Bradford Dismukes. Soviet Naval Diplomacy. (1808) 183

Joseph D. Douglass jr., Amoretta M. Hoeber. Soviet
Strategy for Nuclear War (1539) 189

Giuseppe Fioravanzo. A History of Naval Tactical
Thought. (1808) 410

ANMELDELSER

Maritim Kontakt I. (1539) 246

Maleri »Eskadre på Helsingør Red, d. 5 Maj 1843«.
(A. S. F.) 292

MARINENS BIBLIOTEK

(v. 1673)

Erhvervelser 45, 137, 248, 296, 348, 359

Kommentarer til nyanskaffelser
..... 47, 141, 187, 251, 299, 354, 362

**MEDDELELSER FRA
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET**

(v. formanden 1951)

Søe-Lieutenant-Selskabets prisopgaver for 1980	35
Embedsmænd for det 196. forsamlingsår	96
Søe-Lieutenant-Selskabets bestyrelse og udvalg vedrørende prisspørgsmål	186

MEDDELELSER FRA REDAKTIONEN

(v. 1904)

Belønning for årsartikel for Årgang 150	136
Maritim Debat	400

FRA ANDRE MARINER

Strategiske undervandsbåde (1818)	285
Strategiske undervandsbåde (1926)	403

MEDDELELSE FRA UDLANDET

Frankrig (1711)	243
-----------------------	-----

NEKROLOGER

<i>Barfoed, Sigurd Harald Læssøe</i> (1551)	93
<i>Pontoppidan, Frederik Carl</i> (1420)	412
<i>Qvistgaard, Erhard Jørgen Carl</i> (1490)	413

FORFATTERLISTE (til emneliste II)

<i>Frederiksen, A. S. (A. S. F.)</i>	
Anmeldelse	292
<i>Garde, H. J. (1808)</i>	
Boganmeldelser	183, 410
<i>Holm, A. (1673) ·</i>	
Marinens Bibliotek	45, 137, 248, 296, 348, 359
Kommentarer til nyanskaffelser	47, 141, 187, 251, 299, 354, 362
<i>Lichtenberg, G. E. C. de (1420)</i>	
Nekrolog	412
<i>Muusfeldt, H. (1926)</i>	
Fra andre mariner	403
<i>Møller, P. (1951)</i>	
Meddelelser fra Søe-Lieutenant-Selskabet	35, 96, 186
<i>Rørly, M. (1711)</i>	
Meddelelse fra udlandet	243
<i>Saabye, E. J. (1484)</i>	
Boganmeldelse	43
<i>Sørønsen, A. (1818)</i>	
Fra andre mariner	285
<i>Sørensen, P. B. (1904)</i>	
Meddelelser fra redaktionen	136, 400
<i>Teisen, J. (1490)</i>	
Nekrolog	413
Boganmeldelse	479

<i>Wethje, J. (I 38)</i>	
Boganmeldelser	127, 128, 130
<i>Wolfhagen, E. (1551)</i>	
Nekrolog	93
<i>Wesche, H.-H. O. (1539)</i>	
Anmeldelse	246
Boganmeldelse	189
<i>Wessel-Tolvig, P. (1653)</i>	
Boganmeldelse	290

FORFATTERINDEKS

SØOFFICERER

(Officerer af A-linien, taktisk retning)

LB nr. x)

(1403) F. H. Kjølser

(1420) G. E. C. de Lichtenberg

(1484) E. J. Saabye

(1490) J. Teisen

(1539) H.-H. O. Wesche

(1544) J. Petersen

(1551) E. Wolfhagen

(1573) N. F. Lange

(1653) P. Wessel-Tolvig

(1 38) J. Wethje

(1673) A. Holm

(1711) M. Rørly

LB nr. x)

(1741) S. E. J. Martiny

(1762) S. M. Ditlevsen

(1796) A. Jespersen

(1808) H. J. Garde

(1818) A. Sørensen

(1856) S. A. H. Albrechtsen

(1904) P. B. Sørensen

(1907) H. Elbro

(1925) H. Joensen

(1926) H. Muusfeldt

(1951) P. Møller

x) Efter Søofficersrullen

ANDRE FORFATTERE

Rg. sign.	Navn	Stilling
(A.S.F.)	A. S. Frederiksen	Skibsfører, lærer
(B.G.)	B. Gilland	Civilingeniør
(E.B.)	E. Beukel	Lektor
(G.B.C.)	G. B. Clausen	Cand. Phil.
(G.K.K.)	G. K. Kristensen	Generalløjtnant
(J.T.)	J. Taagholt	Civilingeniør
(K.N.)	K. Nielsen	Civilingeniør

Materiel

I de første år blev de pålagte opgaver udført af forsvaret med allerede eksisterende midler. På de daglige recog-nosceringsflyvninger observeredes og rapporteredes eventuelle olieforureninger på havet og for søværnet betød det at der indkøbtes forureningsbekæmpelsesudstyr til mine-strygere, bevogtningsfartøjer og orlogskuttere. I perioden 1970-72 drejede det sig om dispergerings- og absorberingsmidler samt udstyr til at sprede disse. Dertil anskaffedes flyvespærringer der kunne omslutte olieudslip i kystfarvande og i havne.

I perioden 1973-80 anskaffede Miljøstyrelsen selv 16 specialfartøjer og flåden omfatter idag 3 oliepramme, 3 mindre arbejdsbåde til mekanisk olieoptagning, 3 trossebåde, 2 miljøskibe, hovedsageligt udstyret til bekæmpelse af kemikalieforurening, 1 olieskimmer af katamaran-typen til brug i beskyttet farvand (havne), 2 SEA-TRUCKs (lille type) til at operere på lægt vand samt 2 SEA-TRUCKs.

Ved indgangen til 1981 udestod kun leveringen af 2 enheder af SUPPLY-typen i at Miljøstyrelsens beredskab er nået op på det niveau styrelsen har sat sig, at være i stand til under rimelige ydre omstændigheder at kunne bekæmpe en olieforurening svarende til 8000 tons.

Udover det nævnte skibsmateriel har Miljøstyrelsen anskaffet landbaseret materiel til indsats ved forureningskatastrofer og styrelsen disponerer idag over 30 depoter fordelt på flådestationer og civilforsvarskaserner samt ved depoter i en række havne. Kystspærringer i 2 typer på ialt 10.000 meter ligger klar og forsøg med mere komplicerede havflydespærringer er i gang med henblik på en forestående levering.

I det følgende fremstår en kort beskrivelse af Miljøstyrelsens fartøjsmateriel nævnt i den rækkefølge materiellet er tilgået (fig. 2).



SEA-TRUCK (lille type) ACAMAR opererende olieoptager og flydespærring.



SEA-TRUCK (lille type) AURIGA opererende olieoptager/ kran.



SEA-TRUCK (lille type) AURIGA under udlægning af flydespærring.



SEA-TRUCK (lille type) AURIGA og ACAMAR opererende flydespærring.

SEA-TRUCK (lille type)

Fartøjerne af lille SEA-TRUCK typen er bygget ved Karlstadt Varv AB i Sverige og er leveret Miljøstyrelsen i august 1973. Fartøjerne er forsynet med opklappelig stævnrampe og flad bund og deres opgaver er bekæmpelse af olieforureninger i indre danske farvande. Skibene er navngivet ACAMAR og AURICA og er indledningsvis stationeret på Flådestation Korsør. Ved tilgangen af enheder af SUPPLY-typen er det hensigten, at de skal fordeles til andre danske havne.

Data

Displacement	ca 50 tons
Længde	18,78 meter
Bredde	5,41 meter
Dybgang	1,70 meter
Fremdrivning	1 stk VOLVO PENTA ydende 238 HK
Fart	8 knob
Besætning	4 mand - 1 officer 1 sergent 2 konstabler

Oilminator

Oilminatorerne - navngivet MS 11, MS 12 og MS 13 - er specialbyggede med flad bund, agterspejl og nedfældelig klap i stævnen. Fartøjerne er leveret til Miljøstyrelsen i februar 1974 og er placeret på flådestationerne København og Korsør samt i Kalundborg. Oilminatorernes opgave er hurtig indsættelse ved bekæmpelsesopgaver i forbindelse med olie- og kemikaliefurening i lavvandede samt andre vanskeligt navigable områder. Udover at fremføre flydespærringer, dispergeringsmidler og lignende kan fartøjerne forsynes med olieoptagerbånd.

Data

Displacement	4 tons
Længde	7,5 meter
Bredde	3,0 meter
Dybgang	0,4 meter
Fremdrivning	1 stk. vandkølet Chrysler Marine Super Bee II 4-takts benzinmotor, type 2 M 318 BT, ydende 248 HK
Fart	ca 30 knob
Besætning	3 mand - 1 officer 1 sergent 1 konstabel



Oilminator.

Catamaran

Catamaranen - navngivet CORONA - er en selvfremdre-
vet olieoptager. Dæk, fremdrivningsmaskineri, styrehus
og olieoptagerudstyr er placeret på og mellem 2 flydepon-

toner, der samtidig fungerer som lasttanke. Olieoptagerudstyret består af en sænkbar, hydraulisk drevet olieoptagerromle samt en reversérbar hydraulisk drevet transferpumpe. Fartøjet er bygget hos Lockheed Missiles and Space Co Inc., Sunnyvale, Californien i 1976 og er stationeret på Flådestation København.

Data

Deplacement	ca. 9 tons
Længde	8,80 meter
Bredde	5,20 meter
Dybgang	1,37 meter
Fremdrivning	1 stk. LISTER diesel, type HR3A ydende 44 HK
Fart	3-4 knob
Besætning	2 mand



Catamaran CORONA i Sundet.



Catamaran CORONA med udlagt flydespærring.

MILJØ typen

De 2 forureningsbekæmpelsesfartøjer – navngivet MILJØ 101 og MILJØ 102 – er halvdæks motorbåde. De er leveret til Miljøstyrelsen henholdsvis den 1. november og 1. december 1977 og er sidenhen baseret på flådestationerne Korsør og København. Miljø-typens opgaver er investivering og bekæmpelse af olieforurening i danske og tilstødende farvande.

Data

Displacement	16 tons
Længde	16,15 meter
Bredde	4,15 meter
Dybgang	2,15 meter
Fremdrivning	1 MWM diesel TBD 232 V12 ydende 454 HK
Fart	16 knob
Besætning	3 mand – 1 officer 1 sergent 1 konstabel



MILJØ typen - MS 101.

Trossebåde

Trossebådene - navngivet MS 1, MS 2 og MS 3 - er udført som åben ét-rumsbåd uden opdriftsmidler. De er bygget ved Ejvind's Plasticjolle- og Bådeværft, i Svendborg. Bådene er leveret til Miljøstyrelsen i juli 1979 og er placeret på flådestationer i Korsør, København og Frederikshavn. Trossebådenes opgaver er slæbning og forhaling af flydespærringer, oliecontainere og andet materiel til bekæmpelse af olieforurening. Bådene kan ombordtages i større enheder og anbringes i et medfølgende stativ.

Data

Længde	6,20 meter
Bredde	2,22 meter
Dybgang	1,00 meter
Fremdrivning	1 stk. luftkølet LISTER diesel, type ST 3 ydende 30 HK
Fart (max)	6,4 knob

SEA-TRUCK

SEA-TRUCKENE – navngivet METTE MILJØ og MARIE MILJØ – er leveret til Miljøstyrelsen den 22. februar 1980. De er forsynet med opklappelig stævnrampe, agterspejl og flad bund. Skibene er projekteret af Klaus Dwiniger A/S og er bygget efter reglerne og rekommandationerne givet af Det norske Veritas med klassebetegnelsen + I A 1 – K for kystfart og for »Emergency Use in Oil Recovery Operations«. Skroget er bygget ved firmaet Carl B. Hoffmann A/S i Esbjerg medens aptering, maskineri m.v. er færdiggjort ved Søren Larsen & Sønners Skibsværft A/S i Nykøbing Mors.

Med tilgangen af METTE og MARIE MILJØ øgedes det danske beredskab mod olieforurening betydeligt. De er udelukkende bygget til indsats mod olieforurening og er projekterede som grundgående skib med et stort arbejdsdæk samt store lasttanke til spildolie, stævnrampe, bomme til udsætning af olielæseaggregat samt materiel til spredning af divergeringsmidler til nedbrydning af olie og endelig en kran til opsamling af olieslam.

Ved bygningen af fartøjerne er disse overvejende blevet udstyret med dansk materiel. Dette gælder såvel hoved- og hjælpemaskineri som navigations- og kommunikationsudstyr. For at opnå maksimal manøvreegenskaber er fartøjerne udstyret med stilbare propeller, effektor (Becker-rotor) og en hydraulisk drevet bovpropel. Hovedmaskineriet bestående af 2 stk. Grenå-dieselmotorer på hver 330 HK er monteret med ferskvandskøling via en søvandskølet varmeveksler. Dette arrangement sikrer hovedmaskineriet mod slam- og/eller sandholdigt kølevand, når fartøjerne er tvunget til at operere i olieforurenede vand eller på grundt farvand. Hjælpemaskineriet består af 3 Bukh-dieselmotorer på hver 84 HK til drift af såvel generatorer som hydraulikpumper. Hydraulikpumperne driver stort set alt dæks-

materiel incl. kran og olielænsepumpe samt leverer hydraulik til stævnporth og bovpropel.

Data

Deplacement	157 tons
Længde	29,75 meter
Bredde	8,0 meter
Dybgang	1,60 meter
Fremdrivning	2 stk. Grenå dieselmotorer
Fart	ca. 10 knob
Kapacitet	ca. 60 m ³ spildolie
Bemanning	8 mand - 1 officer
	2 sergenter
	5 konstabler

Besætningen vil blive underbragt i fire dobbeltlucafer.



SEA-TRUCK type - METTE MILJØ under gang.

De 2 nye skibe af SEA-TRUCK typen ankom til Flådestation Korsør den 22. februar 1980 og efter at have gennemført et af Miljøstyrelsen udarbejdet forskoleprogram omfattende enheder af SEA-TRUCK typen samt MILJØ 101 og MILJØ 102 af ca. 1 måneds varighed stationeredes METTE MILJØ og MILJØ 102 på Flådestation København og MARIE MILJØ og MILJØ 101 på Flådestation Korsør, hvor de ligger på 1 times varsel.

Oliepramme

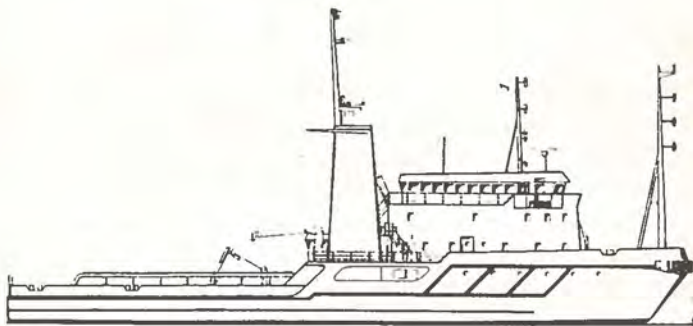
Olieprammene er bygget som firkantede kasser med skrå afskæringer mod bunden ved for- og agterende. På agterenden er anbragt 2 finner af dobbelt plade, der virker som fast ror. De er fra for til agter inddelt i 5 vandtætte afdelinger. De er bygget efter reglerne for ubemandede pramme i begrænset fartområde og opfylder Statens Skibstilsyns regler for fart i indskrænket område uden dog at være optaget i nogen klasse af et klassifikationsselskab. Prammene er bygget ved ingeniørfirmaet Axel Kyed i Ålborg og er leveret til Miljøstyrelsen den 14. februar 1980. De er navngivet MS 201, MS 202 og MS 203 og er stationeret med 1 på hver af flådestationerne Korsør, København og Frederikshavn. Olieprammenes opgaver er opbevaring og transport af opsamlet olie samt transport af oliebekæmpelsesmateriel.

Data

Deplacement	60 tons	Sidehøjde	2,9 meter
Længde	24,0 meter	Kapacitet	
Bredde	8,0 meter	i tanke	300 m ³
Dybgang		Kapacitet	
(fuldlastet)	2,0 meter	i storesrum	60 m ³

SUPPLY typen

Miljøstyrelsens største enheder benævnt SUPPLY typen er som miljøfartøjerne af SEA-TRUCK typen projekteret af skibskonstruktionsfirmaet Klaus Dwinger A/S i samarbejde med en arbejdsgruppe under Miljøstyrelsen og er klassificeret efter regler givet af Lloyds Register of Shipping. Skibene er under bygning ved Ørnskov Stålskibsværft i Frederikshavn og påregnes at blive overdraget til Miljøstyrelsen i løbet af sommeren 1981. SUPPLY typen blev navngivet GUNNAR THORSON og GUNNAR SEIDENFADEN den 6. marts 1981 og vil efter aflevering fra værft blive stationeret på henholdsvis Flådestation København og Korsør.



*Miljøstyrelsens største enheder kommer til at se sådan ud
- når de er leveret i 1981.*

SUPPLY typen er på 750 BRT og er som det fremgår af sidetegningen projekteret med tydelig inspiration fra tidligere projekterede enheder indenfor »off-shore« sektorens forsyningskibe. Skibene er indrettet med et bomudstyr, der kan holde skimmer-aggregater samt sprayanlæg til dispergeringsmidler, der medføres i store tanke.

I lastrum og på det frie dæksareal på ca. 26 x 7 meter kan der medtages flydespærringer og opsamlet olie kan opbevares i særskilte tanke. SUPPLY typen er derudover udstyret med et laboratorium, således at enhederne kan anvendes til mindre havundersøgelser. Endelig er typen isforstærket af hensyn til mindre isbrydningsopgaver samt forsynet med slæbespil og -krog for bugsering af havarister og udstyret med fjernbetjent vand- og skumkanon for slukningsopgaver. Det har derimod ikke været muligt under henvisning til det krævede høje beredskab samt enhedernes begrænsede operationsområder nær de danske gennemsejlingsfarvande at indpasse andre ønskede opgaver. Udover at operere i indre danske farvande skal SUPPLY typen også operere i bl.a. Nordsøen. På samme måde som SEA-TRUCK typen er dansk materiel anvendt i størst mulig udstrækning.

Data

Deplacement	750 tons
Længde	56,0 meter
Bredde	12,3 meter
Dybgang	3,85 meter
Fremdrivning	2 stk. dieselmotorer, hver ydende 1160 HK
Fart	12,5 knob
Spildolie- kapacitet	320 meter ³
Besætning	16 mand - 4 officerer 3 sergenter 9 konstabler

Besætningen vil blive underbragt i enkelt og dobbelt lukafer, idet der dog under særlige forhold vil kunne underbringes ialt 35 personer i enkelt/dobbeltlukafer. Som nævnt vil skibene blive baseret på flådestationer i København og Korsør og det påregnes, at de vil ligge på 3-5 timers varsel.

Afslutning

Når forsvaret og i den beskrevne situation specielt søværnet pr. tradition allerede har påtaget sig en række opgaver af maritim interesse indenfor det civile samfunds rammer – i det daglige benævnt Særlige Maritime Opgaver – i tilslutning til de egentlige forsvars- og beredskabsopgaver, hænger det bl.a. sammen med, at søværnet besidder den nødvendige kapacitet hvad angår personel og materiel og nok så væsentligt, at opgaverne er beslægtet med de dagligt forekommende overvågnings- og varslingsopgaver, der koordineret af Søværnets operative Kommando udføres af Flådens skibe og marinedistrikter med flere.

Søværnets særlige opgaver omfatter – Fiskeriinspektion, stationstjeneste, søopmåling, minørtjeneste og minestrygning, uddannelsesbistand til civile instanser indenfor dykervæsen og brandbekæmpelse samt bistand til forskningsinstitutter og deltagelse i miljøbeskyttelse. Betegnelsen stationstjeneste dækker en lang række forskelligartede opgaver, som løses af Flådens skibe efter behov og i tilslutning til deres normale virke. Langt de fleste af sådanne opgaver falder på inspektionsskibene ved Færøerne og Grønland, og de kan omfatte eftersøgninger, bugseringer, patienttransporter, katastrofehjælp, transport af rigsmyndigheder m.v.

Indenfor det materielmæssige område vil én central ledelse også være i stand til at fremdrage økonomiske fordele. Således vil Søværnets Materielkommando ved valg af skibstyper og andet materiel have mulighed for at anskaffe typer, der med stort held kan anvendes i en sekundær funktion. Ved sammenligning af data og sidetegninger (fig. 3 og 4) for de den 14. juni 1978 i Flådens tal indgåede kabelminelæggere af LINDORMEN-klassen med Miljøstyrelsens 2 største skibstyper – SEA-TRUCK typen leveret i februar 1980 og SUPPLY typen der forventes at blive leveret medio 1981 – synes det som om at LINDORMEN-

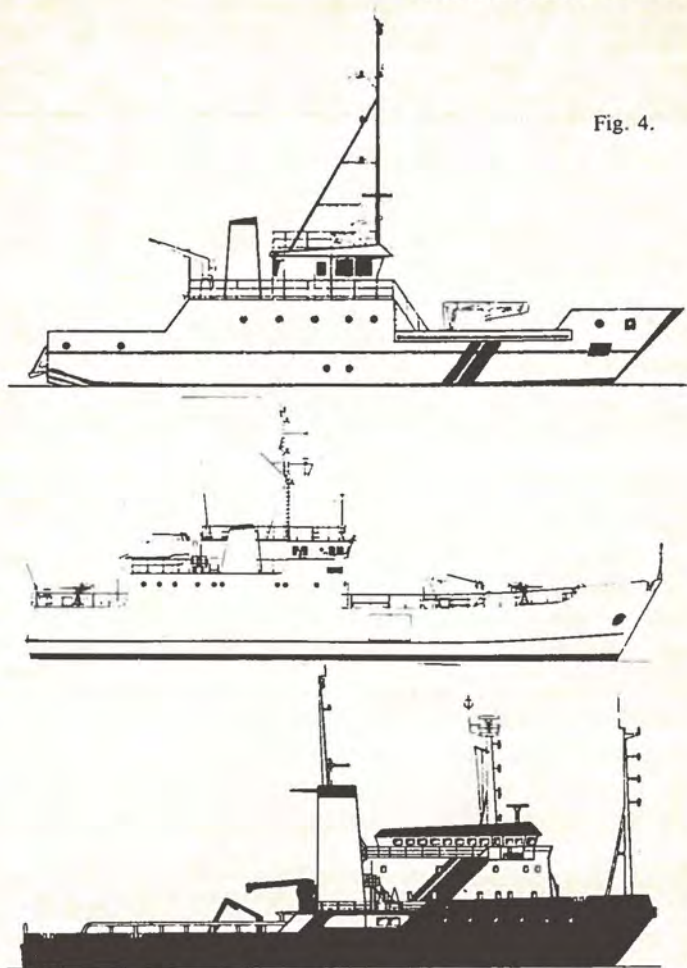
klassen er skibstypen midt imellem. I Modtagelseskommis- sionen for Kabelminelæggere af LINDORMEN-klas- sens rapport til Forsvarskommandoen er kabelminelæg- gernes alternative anvendelsesmuligheder beskrevet. Med hensyn til anvendelse som miljøskib konkluderedes det at LINDORMEN-klassen i nuværende tilstand må betegnes som et yderst attraktivt skib i en olieforureningsbekæm- pelsesrolle, ligesom ændringer med henblik på indsættelse vil kunne gennemføres for beskedne midler. Kommissio- nen fandt det også nærliggende at pege på LINDORMEN-

SAMMENLIGNENDE DATA

TYPE	SEA-TRUCK	LINDORMEN-kl.	SUPPLY
Displacement	157 tons	576 tons	750 tons
Længde	29,75 meter	44,5 meter	56,0 meter
Bredde	8,0 meter	9,0 meter	12,3 meter
Dybgang	1,60 meter	2,65 meter	3,85 meter
Fremdrivnings- maskineri	2 stk. dieselmotorer hver ydende 330 HK	2 stk. dieselmotorer hver ydende 800 HK	2 stk. dieselmotorer hver ydende 1160 HK
Fart	ca. 10 knob	14 knob	12,5 knob
Bemanding	1 officer 2 sergenter 5 konstabler menige	4 officerer 3 sergenter 20 menige	4 officerer 3 sergenter 9 konstabler/menige

Fig. 3.

Fig. 4.



klassen som prototype for evt. større enheder til Miljøstyrelsen – ikke mindst henset til det lønsomme i, at sådanne enheder bygges til et væsentligt alternativt formål, ligesom den ovennævnte evt. anskaffelse af særligt materiel til LINDORMEN-klassen også vil øge beredskabet til bekæmpelse af olieforurening. Endelig ville en fælles grundtype være fordelagtig af bemandingsmæssige årsager.



Kabelminelæggeren LOSSEN.

I Modtagelseskommisionens rapport vurderes LINDORMEN-klassen som opmålingsskib og kommissionen finder det muligt at gøre en LINDORMEN-klasse enhed anvendelig til parallellodning med sidebåde, men fandt det i særlig grad attraktivt at anvende skibsklassen som prototype for en evt. afløsning af GULDBORGSUND, hvilket i beredskabsmæssig henseende ville muliggøre en ønskelig forøgelse af minelægningskapaciteten.

Det havde måske været mere end en overvejelse værd at lade bygge LINDORMEN-klassen i en serie på 6 fordelt med 2 til søværnet og 4 til Miljøstyrelsen i stedet for de nævnte typer - SEA-TRUCK og SUPPLY - af ovennævnte hensyn.

Med hensyn til de personelmæssige aspekter udover hvad der allerede er beskrevet, vil der kunne opnås personelmæssige fordele ved også at lade søværnet bemane isbrydere, idet den erfaring personellet opnår ved sejlads i

is, hvad enten dette er i danske eller grønlandske farvande vil kunne udnyttes til større gavn begge steder. Man kunne gå så vidt, personelmæssigt, at lade personellet bryde is om vinteren og foretage søopmåling om sommeren. At denne tanke kan lade sig realisere, kan ses ved at betragte statens nyeste isbryder THORBJØRN bygget på Svendborg Værft og leveret til Industriministeriet den 11. december 1980. Udover at være med til at holde indre danske farvande åbne under en isvinter er THORBJØRN bygget til 2 andre formål. Den skal under store oliekatastrofer i danske farvande kunne bistå med oliebekæmpelsesmidler og i perioden april til oktober skal THORBJØRN fungere som søopmålingsskib. Også i dette tilfælde vil de samlede personelnormer antage en sådan størrelse, at personelafdelingens udstikkere kunne opnå en række fordele herved.

Chefen för Marinen anbefaler at kursen må lægges om, således at mål og midler gives de bedste betingelser. Denne anbefaling er yderligere behandlet i svensk Tidskrift i Sjöväsendet nr. 5/1979, hvori Sten Munck af Rosenschöld beskriver, hvorledes en fremtidig svensk »off-shore« virksomhed i Østersøen bør beskyttes (resumeret i SØVÆRNS-ORIENTERING nr. 6/80). Efter en redegørelse for den nuværende svenske organisation vedrørende overvågnings- og redningstjenesten til søs, hvor ledelsen er splittet op på for mange myndigheder, konkluderer Rosenschöld:

»Overvågning og kontrol af fiskeri, civil havovervågning samt fremtidig kontrol med olieproduktion til søs er sammen med virksomheder inden for rednings- og katastrofeberedskabet mange gange af sammenfaldende natur. Det vil være sløseri med ressourcerne ikke at skabe én fælles organisation, som kan gennemføre den aktuelle virksomhed.«

Som i Sverige er der i Norge også tanker om bedre udnyttelse af ressourcerne. I forbindelse med de i begyndelsen

af 1981 gennemførte aktioner ved Alta i Nord-Norge blev forsvaret stillet overfor en situation som myndighederne ikke havde taget højde for ved etableringen af den norske redningstjeneste. På baggrund heraf har forsvarsminister Thorvald Stoltenberg udtalt til bladet »Forsvarets Forum nr. 4/1981« at han ønsker nedsat en arbejdsgruppe, der får til opgave at belyse den norske kystvagts (Kystvakten) og Redningstjenestes organisation. Der er især 2 forhold som forsvarsministeren ønsker belyst:

»Først behovet for og våre forpliktelse til å utnytte samfunnets ressurser mest mulig rasjonelt i denne sammenheng og dernest om vi på dette grunnlag kan finne fram til en organisasjonsform som tilfredsstiller de prinsipielle krav vi setter til forholdet mellom Forsvaret og det sivile samfunn.«

I Danmark har et par organisationsændringer i løbet af de sidste 20 år åbnet mulighed for én central ledelse. Allerede ved reorganisationen af søværnet som resultat af Forsvarsloven af 31. marts 1960, hvor Kystflåden blev nedlagt og Søværnets operative Kommando etableredes i Århus var muligheden for en sådan centralisering til stede og en overgang tydede oprettelsen af Farvandsdirektoratet i april 1973 ligeledes på begyndelsen til en gennemgribende centralisering. Imidlertid mangler meget i den fuldkomne centralisering.

Farvandsdirektoratet udsendte i efteråret 1980 rapport over Farvandsvæsenets virksomhed i 1979. I denne kan man – med henvisning til en af Rigsrevisionen i 1979 udsendt beretning om virkningen af Farvandsvæsenets etablering som samlet organisation omhandlende perioden 1971–1979, dvs. 2 år før etableringen og 4 år efter – læse:

»Det nævnes i de afsluttende bemærkninger (Rigsrevisionens bemærkninger), at de serviceaktiviteter, som var pålagt de 4 oprindelige institutioner, Fyrvæsenet, Redningsvæsenet, Søkortarkivet og Lodsvæsenet, efter sammenlæg-

ningen udføres af Farvandsvæsenet, og at de fordele, der kan være opnået ved sammenlægningen, må antages først og fremmest at stå i forbindelse med en centralisering af ledelse og administration og dermed også bedre muligheder for koordinering på forskellige områder bl.a. ved planlægning af løbende aktiviteter, rationaliseringer m.v. Sådanne fordele er imidlertid kun i et vist omfang målelige. I denne forbindelse har Forsvarsministeriet og Farvandsdirektoratet i beretningen henvist til, at den ved sammenlægningen koncentrerede nautiske ekspertise har sat Farvandsdirektoratet i stand til inden for egne rammer hurtigere og med større sikkerhed at løse opgaver, som tidligere ville involvere 2-3 af de nu sammenlagte institutioner.

Endvidere er det omtalt, at rationaliseringsbestræbelserne i Farvandsvæsenet har givet påviselige resultater hvad angår inspektionsskibe, fyrskibe, fyr og redningsstationer.«

Konklusion

Som det ovenfor med eksempler fra Sverige, Norge og Danmark er beskrevet og påvist er det også min opfattelse, at det vil være det mest lønsomme at samle de særlige maritime opgaver under én ledelse. Denne kunne eksempelvis etableres i det allerede eksisterende system ved oprettelsen af en eller anden form for »Coast-Guard« placeret på samme niveau som søværnets øvrige eskadrer direkte underlagt Søværnets operative Kommando. I fig. 5 er forslag til en fremtidig organisation af Flådens skibe opført. Af denne fremgår det, at der er medtaget 2 nye »eskadrer« til eksisterende organisation, det nævnte »Coast-Guard«-element benævnt skibe til særlige formål og en nytænkt Marinedistriktskommando, hvori bevogtningsfartøjer og orlogskuttere skulle indgå. Begge placeret på samme niveau som eksisterende eskadrer. Formålet med oprettelsen af Marinedistriktskommandoen er at fritage eksempelvis Fregateskadren for administrative opgaver vedrørende

Forslag til fremtidig organisation af Flådens skibe m.m.

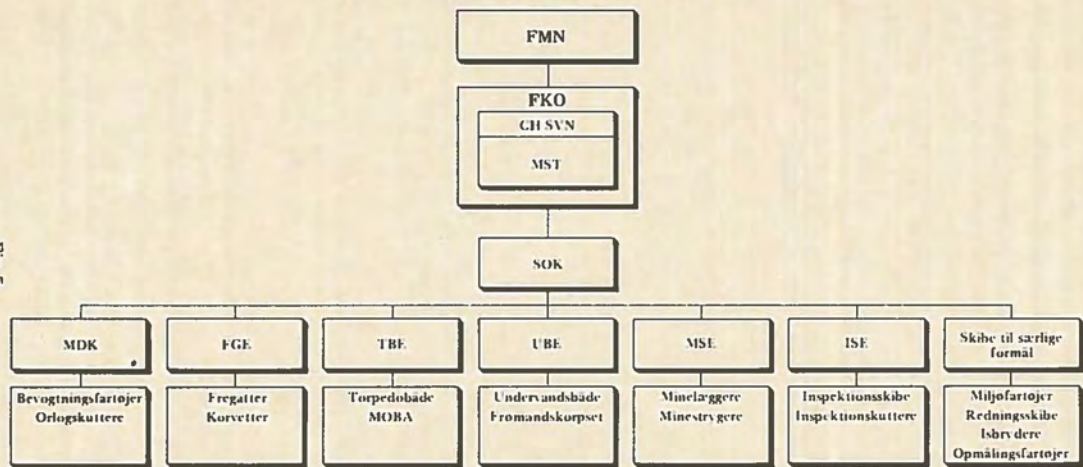


Fig. 5.

bevogtningsfartøjer, således at Fregateskadren kunne hellige sig Flådens kampskibe m.m. Endelig kunne man gå så vidt at slå Fregat- og Torpedobådseskadren sammen til en »kampeskadre«, dette ikke mindst i lyset af fælles operationer men i nok så høj grad henset til de mange fælles berøringsflader på de materielle områder eksempelvis: CEPLO/DEPLO - HARPOON - OTO MELARA - Torpedoen m.m.

Følgende særlige maritime opgaver der idag er pålagt andre styrelser at løse kunne varetages af et »Coast-Guard«-element:

- Fiskeriinspektion i Nordsøen (fra Fiskeriministeriet),
- Forureningsbekæmpelse (fra Miljøstyrelsen),
- Isbrydningstjeneste (fra Handelsministeriet) og
- Søopmåling, Redningstjeneste, lodstjeneste og fyrtjeneste (fra Farvandsdirektoratet).

Ingen kan selvfølgelig have noget imod at nogen tildeles et og andet ansvarsområde, men det er min klare opfattelse, at en yderligere centralisering som ovenfor beskrevet til løsning af de særlige maritime opgaver vil være mere cost-effective. Til syvende og sidst er det i sagens natur den samme hammel vi alle bør trække på.

MARITIM DEBAT

BELLONA – »BALNAGASK«/»SUMMERLEE« SAGEN (Replik)

af kommandørkaptajn Kaj Nolsøe Bang

At højesteretssagfører Michael Reumert opfatter min omtale af korvetten BELLONA's opbringelse af de britiske trawlere »Balnagask« og »Summerlee« den 5. juli 1960 som et »Skud for boven«, kan jeg kun beklage.

At nedslaget af dette »skud« måske kan findes på bogens pag. 71, hvor jeg anfører, at »det ville være mit afgjorte mål at standse denne mands held«, giver måske en hel del af forklaringen på højesteretssagførerens indignation.

Lad mig indledningsvis anføre, at jeg gjorde, hvad jeg for-
måede for at holde dette mål for øje i al den tid, jeg be-
skæftigede mig med fiskeriinspektionen omkring Fær-
øerne . . . og jeg har aldrig fortrudt det.

Jeg undervurderede imidlertid aldrig den »modspiller« ma-
rinen havde i højesteretssagfører Reumert, tværtimod har
jeg i, såvel min bog »FÆRØERNE – MINE FÆDRES
LAND« som i den seneste »SKUD FOR BOVEN«, aldrig
lagt skjul på, at jeg har betragtet højesteretssagføreren som
en »blændende dygtighed«, som vi i marinen skulle være
særdeles vågne for at tackle.

Selvfølge bestrider jeg ikke landsrettens afgørelse i sa-
gen. Imidlertid forekommer der undertiden, under behand-
lingen af en retssag, momenter, hvor tvivl om ét bevisma-
teriales rigtighed kan bibringe retten en forståelig tvivl
om andre bevisers rigtighed, hvilket – som bekendt kom-
mer den anden part til gode.

Påstanden i min bog om, »at trawlerne var indenfor grænsen«, baserer jeg på den kendsgerning, at vi var 3 officerer, som i marinestaben udsatte BELLONA's position på basis af de oplysninger, som forelå, dels *før* orlogskaptajn Villesen havde indset den fejl, at hans måling var baseret på »Kodlur« og ikke på »Stakkur«, som netop var i skjul af »Myling«, og dels *efter* at denne fejl var korrigeret ved oplysninger fra BELLONA. – Den sidst afsatte plads, baseret på de rigtige måleobjekter, gav som resultat, at trawlerne fortsat befandt sig indenfor grænsen, deres positioner var forskudt ganske ubetydeligt *parallelt* med fiskerigrænsen.

Lad mig i denne forbindelse præcisere, at der ved positionsbestemmelsen var tale om »dobbelt vinkelmåling«.

Det vil stå klart for enhver navigatør, at en dobbelt vinkelmåling, hvor venstre vinkel baseres på venstre kant af forbjergene – som bogstavelig talt lå i »mærke« – giver en overordentlig ringe forskydning, om man måler til »Kodlur« eller til »Stakkur«, og denne forskydning var – som anført parallelt med grænsen.

Det skal her fremhæves, at »Stakkur« er den lille ø, som ligger umiddelbart norden for fastlandsbjerget.

Jeg kan – for at belyse hele sagen nærmere – ikke forbigå en lille hændelse, som indtraf under sagens forløb. Jeg mødte tilfældigt Reumert i St. Kongensgade. Han trak mig lidt ind i en port og udtalte: »Jeg skal pille epauletterne af Deres kollega«, og han antydede her, at han havde konstateret »uregelmæssigheder« i Villesens rapport, som skulle bevirke, at Villesen ville miste disse »epauletter«.

Dette alarmerede mig en hel del, men at Villesen skulle have »fusket« i sin rapport forekom mig en horribel tanke. Imidlertid sendte jeg samme dag Villesen et signal, hvori jeg bad ham vinkle sig ind på den position han havde opgivet i sine rapporter og derfra tage en serie fotografier

af de forbjerger, han havde målt til og sende billederne til mig som chef for søværnsstabens O.4.

Højesteretssagførerens påstand om, at der var fatale fejl i BELLONA's rapporter baseredes på hans dygtige opbygning af, hvad han kalder et »relief«, og som jeg kalder for et »snoretræk«. Dette »relief« fik, som anført i min bog Geodætisk Instituts blå stempel, og var et vægtigt bevismateriale imod Villesens målinger baseret på »Stakkur«.

Ret hurtigt modtog jeg en række fotografier fra BELLONA, og Villesens medfølgende brev angav, at »han nu godt kunne se, at det havde været »Kodlur« han havde målt til og ikke »Stakkur«.

Jeg meddelte omgående dette til Statsadvokaten, hvorefter sagen blev udsat i næsten et halvt år.

Under det førstfølgende retsmøde blev jeg i retten nærmest overfuset af Michael Reumert, som i stærke vendinger bebrejdede mig, at jeg havde tilsendt Villesen den omtalte opfordring til at fotografere, og Reumert udtalte, at det var utilstedeligt, at forsvareren ikke havde fået anledning til at deltage i denne fotografering ombord i BELLONA.

Da Reumerts reaktioner efterhånden fik karakter af en udskældning, spurgte jeg dommeren, om jeg var forpligtet til at være objekt for en sådan »tilrettevisning«. Dette benægtede dommeren, hvorefter højesteretssagføreren indstillede sine angreb.

Jeg forstår dog meget vel hans vrede, idet hans store arbejde med »relieffet« nu ikke fik helt den betydning, han havde tilsigtet.

Højesteretssagførerens bemærkninger om anklagemyndighedens udredninger om »Mercatorkort« contra »Storcirkellinier« skal jeg ikke kommentere, jeg har intet haft med disse udredninger at gøre.

Jeg giver højesteretssagføreren ret i, at bevismaterialerne i forbindelse med BELLONA's udkastning af en trawler-

bøje, overhovedet ikke fik den betydning for anklagemyndigheden, som det fra korvettens side var tilsigtet, idet BELLONA fik bøjen i skruen. En uheldig foreteelse, som i høj grad blev udnyttet af forsvareren.

Ej heller korvettens plot efter passage af »Linien Slettenes/Mulen« fik betydning i anklagemyndighedens bevisførelse, idet en sådan linie er et udefinerbart begreb, når man betragter de to punkters position, ligesom strømsætningen bibragte denne bevisførelse en væsentlig usikkerhedsmargin.

Det var vinkelmålingen, som var den afgørende faktor i hele sagen, de øvrige var kun angrebsobjekter i forsvarerens favør.

Dette bringer mig til at konkludere med en henvisning til to specielle foretelser, som præciserer den dybere årsag til, at jeg betragtede det som »mit afgjorte mål at standse Reumerts held«.

Den ene indtraf den 15. november 1963, hvor jeg – under opbringelsen af to britiske trawlere sydvest for Suderø på Færøerne – blev mødt med følgende svar fra kollegerne til de opbragte skippere over radien: »Don't worry Jock . . . You will be free at higher court in Denmark« . . . Så stor tiltro havde disse skippere til Reumerts evner til at få dem frikendt ved en eventuel appelsag. Udtalelserne blev minutøst optaget på inspektionsskibets båndoptagere og vakte stor opstandelse i den færøske presse.

Den anden foreteelse var et indlæg, som stod at læse i »Berlingske Tidende« under 9. november 1963:

». . . Man undres over, at den danske søofficersskole er så ringe, at de mænd, der uddannes der, ikke er i stand til at bestemme et skibs position«. Forfatteren af disse meninger hed Adrian Johansen . . . og de var baseret på BELLONA-»Balnagask/Summerlee« sagen.

Det vil herefter være ret forståeligt, hvorfor jeg betragtede det som mit »afgjorte mål« at stoppe Reumerts held.

Det lykkedes mig som chef for VÆDDEREN. For første gang – efter en serie »Reumert sejre« i landsretten – måtte højesteretssagføreren anbefale rederne for »Aberdeen Merchant« og »Glengarin«, som blev opbragte af VÆDDEREN, at modtage den ved underretten i Tórshavn afsagte dom.

Jeg havde lært noget af Michael Reumert . . . thi dygtige mennesker kan man altid lære af.

Årsdale 21.3. 1981.



Fotografi taget af forfatteren fra inspektionsskibet VÆDDEREN i 1963 fra det sted hvor BELLONA's opbringelse af trawlerne skete. Nærmeste forbjerg er »Myling«, hvor den omtalte »Stakkur« netop er i skjul af »Myling«. Dernæst ses »Kodlur« med de velkendte klipper »Risen« og »Kællingen« ved foden.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i januar/februar 1981.

BIBLIOGRAFI & BIBLIOTEKSVÆSEN, RETSVÆSEN
Guide til maritimt kildemateriale – 4. Kbh. 1980. 29 s. 4°. dupl.

Levie, Howard S. (ed.): Documents on Prisoners of War. International Law Studies Vol. 60. Newport, Rhode Island 1979. 854 s. index.

Lilich, Richard B. & John Norton Moore (eds.): Readings in International Law from the Naval War College Review 1947–1977. Role of International Law and an Evolving Ocean Law. International Law Studies Vol. 61. Newport, Rhode Island 1980. 700 s. ill. kort. index. bibl.

Model, Fritz: Geophysikalische Bibliographie von Nord- und Ostsee. Teil I, bd. 1: Chronologische Titelaufzählung 1749–1932. Teil II, bd. 2: Chronologische Titelaufzählung 1933–1961. Teil II: Register. Hamburg 1966. 878 + 602 s. 3 bd. bibl. reg.

Tyske arkivalier om Danmark 1848–1945, Bd. I. Den tyske marines arkiv 1848–1945. Det tyske luftvåbens arkiv 1940–1945. (Foreløbige arkivregistraturer. Ny serie nr. 15). Kbh. 1978. 208 s.

HISTORIE

Alstrup, Orla & Harald Skougaard: Dansk Album – da dansken sprang soldat. Glimt fra Forsvarets historie. Kbh. 1980. 96 s. ill. bibl.

Carl X Gustaf-Studier 8. *Tersmeden, Lars & Jonas Hedberg: Carl X Gustafs Armé. Stockholm 1979. 358 s. + 6 kort. ill. kort. pers. index.*

Current Research in Military History 1980. (Stockholm) 1980. 50 s. 4°. dupl.

Elliott, Peter: The Cross and the Ensign. A naval history of Malta 1798–1979. Annapolis 1980. 218 s. ill. kort. index. bibl.

Feldbæk, Ole & Ole Justesen: Danmarks Historie. Kolonierne i Asien og Afrika. Kbh. 1980. 468 s. ill. kort. bibl.

Henningsen, Henning: Sømandens lukaf og kaptajnens kahyt. Boligforholdene ombord i sejlskibenes tid. Særtryk af Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1980. (Helsingør) 1980. 80 s. ill.

Hornby, Ove: Danmarks Historie. Kolonierne i Vestindien. Kbh. 1980. 384 s. ill. kort. bibl.

Revue Internationale d'Histoire Militaire no. 48 1980. Bucarest 1980. 228 s. ill.

Rosenløv, Mogens (red.): Forsvarsakademiet 1830–1980. Kbh. 1980. 394 s. ill. kort. bibl.

Signaler med Horn och Pipa. Stockholm 1855. (Faksimile 1980). 14 s. noder.

Vestre Landsdelskommando. Brudstykker af landsdelskommandoens historie samlet i anledning af den forestående 180 års fødselsdag den 13. februar 1981. Århus 1981. 122 s. ill. kort. 4°. dupl.

Wiese, R.: IMRAMN-konferencerne i 1946 og 1947. u.sted. (Kbh.) u.å. (1972). 14 s. 4°. maskinskr.

1. VERDENSKRIG

Coles, Alan: Three before breakfast. A true and dramatic account of how a German U-boat sank three British cruisers in one desperate hour. Hampshire 1979. 192 s. ill. kort. index. bibl.

2. VERDENSKRIG

Beaver, Paul: E-boats and coastal craft. (World War 2 photo album number 17). Cambridge 1980. 96 s. ill.

Bekker, Cajus: The German Navy 1939–1945. (Engelsk oversættelse af »Das grosse Bildbuch der deutschen Kriegsmarine 1939–1945«). New York 1974. 192 s. ill. kort. index.

La contribution de la Pologne à la victoire sur l'Allemagne Hitlerienne 1939–1945. Warszawa 1980. 136 s. ill. kort. bibl.

Feilberg, Kjeld: De flygtede – til kamp. En beretning om 4. regiments overgang til Sverige den 9. april 1940. Årsskrift for Frihedsmuseets Venner 1981. Kbh. 1981. 58 s. ill.

Tortzen, Christian: Gilleleje Oktober 1943 – under jødernes flugt for nazismen. Kbh. 1970. 270 s. ill. kort. pers.index. bibl.

Steichen, Edward (ed.): U.S. Navy War Photographs. Pearl Harbor to Tokyo Bay. New York 1980. 128 s. ill.

PERSONALHISTORIE

Lefèvre, Halfdan: Mændene i Danmarks Frihedsraad. Kbh. 1945. 206 s. ill.

Lorck, J. H.: Dagbog ført paa Fregatten Bellona. Paabegyndt den 24. August 1840 (håndskrevet) + Oversættelse fra gotisk af Gjertrud Kjeldsen 1964, manuskript. u.sted (Kbh.) 1841 (1964). 186 + 172 s. 2 bd. håndskr./maskskr.

Lorck, M. & H. C. Bjerg (red.): Fregatten BELLONAS togt til Sydamerika 1840–41. Skibslægen J. H. Lorcks dagbog. (Marinehistorisk Selskabs skrift nr. 17). Kbh. 1980. 122 s. ill. kort.

Nees, Albert: Sidste mand fra Singapore. En danskers øjenvidneskildring. Kbh. 1968. 240 s. ill. kort.

Vang, Frits T.: Faldskærmsmand og sabotør. Kbh. 1980. 176 s. ill. pers.index.

POLITIK m.v.

Andersen, K. B.: Pusling-landet vågnede. Glimt fra 40 år. Kbh. 1980. 104 s. ill. 4°.

L'armée aux époques des grandes transformations sociales. Warszawa 1980. 410 s.

Clausen, Gunnar Bo: Danske søofficerers indlæg 1932-1940 vedr. søværnets størrelse og sammensætning, skildret med henblik på at belyse deres mål, metoder og resultater med hensyn til søværnets genopbygning. (Speciale til Historisk Institut, Odense Universitet). Odense 1979. 178 s. index. bibl.

Danmarks militære forsvar. Vedbæk 1981. 24 s. ill. 4°. maskinskr.

Davis, Jerome D. (red.): Danmark og Nordsøen. Bd. 1: Fiskeri. Bd. 2: Olie og naturgas. Bd. 3: Forurening. Kbh. 1980. 212 + 208 + 140 s. ill. kort. 3 bd.

Güntelberg, V. M.: Forsvarets effekt og sammensætning til diskussion. FORSVARETS LANGTIDSPLANLÆGNINGSSERIE. TEMA-HÆFTE 12. Kbh. 1980. 32 s. ill. kort.

Kofod-Hansen, Mogens: Rhodesia-Zimbabwe. Fra Cecil Rhodes og Ian Smith til Robert Mugabe. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER, serie 14 nr. 4/1980. Kbh. 1980. 48 s. bibl.

Saulle, Maria Rita: NATO and its activities. A political and juridical approach on consultation. New York 1979. 206 s.

Shaping the General Purpose Navy of the Eighties: Issues for Fiscal Years 1981-1985. Washington 1980. 146 s. kort.

Øringen, H. (pseud., red.): Forsvar os vel. Hvidbog om dansk forsvar og sikkerhedspolitik i internationalt perspektiv. Resultat af høring 14. september 1980. Kbh. 1980. 94 s.

Østergaard, Bent: Vision og virkelighed - afspænding og menneskerettigheder. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER, serie 14 nr. 2/1979. Kbh. 1979. 38 s. bibl.

KRIGSKUNST

Jespersen, Arne: Militærvidenskab og elektronisk krigsførelse. Karup 1980. 38 s. 4°. maskinskr.

SKIBE & SKIBBYGNING

Bultman, John D. m.fl.: United States Frigate Constellation. (NRL Report 8455). Washington 1980. 8 s. ill. bibl.

Morcken, Roald: Langskip, knarr og kogge. Nye synspunkter på sagatidens skipsbygning i Norge og Nordeuropa. Bergen 1980. 180 s. ill. kort. bibl.

Ships, Aircraft, and Weapons of the United States Navy. Washington 1980. 52 s. ill. 4°.

METEOROLOGI

Kleman, Carl (udg.): Anvisninger till Väderleksförutsägelser, med tillhjälp af Barometern (Aneroiden) och Thermometern, efter »The Weather Book». Af Vice Admiral Fitz-Roy. Carlskrona 1867 (Faksimile 1980). 10 s.

VÅBENTEKNISKE HÅNDBØGER m.v.

Ege, Lennart & Arne Gaarn Bak: Flyhåndbogen 1980. NATO/WAPA. Hvidovre 1980. 136 s. ill. index.

Marine Corps Uniform Regulations. (MCO P 1020. 34C). Washington 1976. 230 s. ill.

Noter vedrørende identificering af forskellige »Sprængningsformer». MID St. Dyrehave 1981. 30 s. 4°. dupl.

GRØNLAND

Bjerre, Jørgen: Sirius. Danmarks slædepatrulje i Nordøstgrønland. Kbh. 1980. 196 s. ill. kort.

DIVERSE

Politikens visebog. Nye og gamle lystige viser. Bd. V. Kbh. 1970. 382 s. ill. index.

Kommentarer til nyanskaffelser

Alan Coles: *Three before breakfast. A true and dramatic account of how a German U-boat sank three British cruisers in one desperate hour*. Kenneth Mason, Hampshire 1979.

Historien begynder den 22. september 1914 ved daggry, da de 3 engelske krydsere ABOUKIR, HOGUE og CRESSY var på patrulje i Nordsøen. Den tyske undervandsbåd U9 skyggede krydserne, der sejlede uden destroyer eskorte, og i løbet af en time lykkedes det den at torpedere alle 3 krydsere, som sank med knap 1500 mand.

Denne sænkning var en skandale og medførte angreb på First Sea Lord, Prins Louis af Battenberg, og på Winston Churchill. En undersøgelseskommission blev nedsat, men efterhånden som krigen skred frem, gik episoden næsten i glemmebogen.

En ung kadet – som svømmede fra den ene krydser til den anden (og tredje) og utroligt nok overlevede tre torpederinger – er endnu i live, og et møde med denne, nu for længst pensionerede, søofficer, var den egentlige årsag til, at forfatteren gik i gang med bogen.

Current Research in Military History 1980. Commission Internationale d'Histoire Militaire Comparée, (Stockholm) 1980. På den internationale militærhistoriske konference i Teheran 1976 besluttedes det at forsøge at udgive en oversigt over den igangværende forskning af militærhistorisk art i de forskellige lande.

Nærværende er det første spæde resultat af beslutningen. 9 nationale kommissioner har ydet deres bidrag. For Danmarks vedkommende er opført 19 personer, der har studier igang, spændende fra den nordiske syvårskrig over Slaget på Reden 1801 til Danmarks sikkerhedspolitik 1945–1949.

Jerome D. Davis (red.). Danmark og Nordsøen. 3 bd. Informations Forlag, Kbh. 1980.

Med hensyn til havet og ressourcerne omkring Danmark mener redaktøren, med en lettere omskrivning af et kendt Storm P.-citater, at »alle taler om havet, men ingen ved rigtig noget om det«.

De 3 bind, der omhandler henholdsvis fiskeri, olie og naturgas samt forurening, er resultatet af en gruppe studerendes arbejde og har det dobbelte formål, dels at stimulere debatten dels at skabe et materiale til undervisningsformål vedrørende de omhandlede problemer.

Redaktøren (og medforfatter) er født i 1943 i USA, universitetsuddannelse ved Johns Hopkins University og fra 1973 lektor i international politik ved Institut for Statsvidenskab ved Århus Universitet.

Øvrige forfattere er cand. henholdsvis stud.scient.pol.'er.

Guide til maritimt kildemateriale. Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning. Kbh. 1980. Med denne 4. i rækken af Guides til maritimt kildemateriale har kontaktudvalget nået frem til at dække 48 arkiver og biblioteker, 80 museer, 10 andre institutioner og 55 privatpersoner.

Nærværende guide indeholder bl.a. et stort afsnit om Rigsarkivets 2. afdeling (arkivalier efter 1848) og en specialartikel om skibsregistrering med særligt henblik på vejledning i benyttelse af skibsregistreringsarkivalier i Rigsarkivets 2. afdeling.

Maria Rita Saulle: NATO and its activities. A political and juridical approach on consultation. Oceana Publ., New York 1979.

Bogen er skrevet i anledning af 30 året for NATO's oprettelse og giver en beskrivelse af NATO's aktiviteter og de vigtigste resultater af konsultationer mellem medlemsstaterne – herunder den juridiske og politiske betydning af dette samarbejdssystem.

Som bilag er opført Atlant- og Warszawapagterne og de vigtigste erklæringer fra 1968 til 1978.

Forfatteren er professor i traktathistorie og international politik ved Roms universitet.

A. H.

MEDDELELSE

Efterlysning af smalfilmoptagelser

Dansk Flyvehistorisk Forening har skriftligt anmodet Forsvarskommandoens Presse- og Informationstjeneste om assistance i forbindelse med efterlysning af smalfilmoptagelser af flyvning med ALOUETTE helikopterne. Selv ganske korte sekvenser af Alouetten i luften eller på jorden har interesse.

Foreningen skriver bl.a.:

Dansk Flyvehistorisk Forening vil – i samarbejde med Dansk Flyvemuseum – lave en film om ALOUETTE III, dens opgaver og virke i det danske forsvar. Da foreningen/museet ikke har mulighed for at lave optagelser på Grønland og Færøerne, efterlyses personer der er i besiddelse af film af helikopterflyvninger pågældende steder (alt har interesse). Venligst skriv eller ring til: H. F. Bjævertoft, Måløv Hovedgade 100, 2760 Måløv, telf. 02-97 96 91.

ÅRSREGISTER FOR 1980

Tidsskrift for Søværns årsregister
er indsat i dette nummer
således at det kan udtages
og benyttes til eventuel
indbinding af årgangen.



DANSK ESSO A/S

SKT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K

TLF. (01) 142890



HEMPEL'S
SKIBSFARVER
— ER SØSTÆRKE



K. G. MATZEN

KGM

**INGENIØR- OG
HANDELSFIRMA**

NIFE
DAGSLYS
MORSELAMPE
TYPE KGM/SIG 57-5



*Udførelse som et højeffektivt præcisions-
instrument, støbestadigt og robust, kan
tilsluttes 12, 24, 115 og 220 volt.
Internationalt godkendt.*

*** (01) 34 42 63**

KONG GEORGS VEJ 21 . 2000 KØBENH. F.

- ★ DEAD BEAT kompasser
- ★ SESTREL nautiske Instrumenter
- ★ SEAVIEW klarsigtsruder

a-s Einar Weilbach & Co.

Toldbodgade 35, 1253 København K Tlf. (01) 113064



DET NORSKE VERITAS

DANMARK



- FORSVARS-ELEKTRONIK
- TELEKOMMUNIKATION

L. M. ERICSSON

KIRKEBJERG ALLÉ 86 · 2600 GLOSTRUP
TELEFON (02) 96 61 33



NAVITRONIC

Markvangen 9 · DK-8260 Viby J · Denmark
Phone: (06) 14 13 00

DESIGNERS AND MANUFACTURERS OF HYDROGRAPHIC EQUIPMENT



PRODUCTION AND SALE OF

**ECHO SOUNDER
EQUIPMENT**

**DATA EQUIPMENT FOR
HYDROGRAPHIC SURVEY
TURN KEY INSTALLATIONS**



RADIOLOCATION EQUIPMENT

SYLEDIS · TORAN · OMEGA
DIFFERENTIAL OMEGA

Svitzer suveræn service til søs

Verdensomspændende bjergnings-, bugserings- og offshore service

Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise A/S

Kvæsthusgade 1, 1251 København K · Telefon (01) 15 51 95 efter kontortid (01) 15 51 75
Telex no. 15983 · Telegram SVITZERSALVAGE (24 timers service)

Agenter: _____

London: LOWNDES LAMBERT GROUP LTD (Marine Claims and Salvage Division)

Telegram: Eielgee · Telex: 887370/886994 · Telefon: 01 283 2000

New York: Moller Steamship Co. Inc. Suite 3527 One World Trade Center,

New York, N.Y. 10048 · Telex: JTT 420372 · Telefon: 212-466-5300



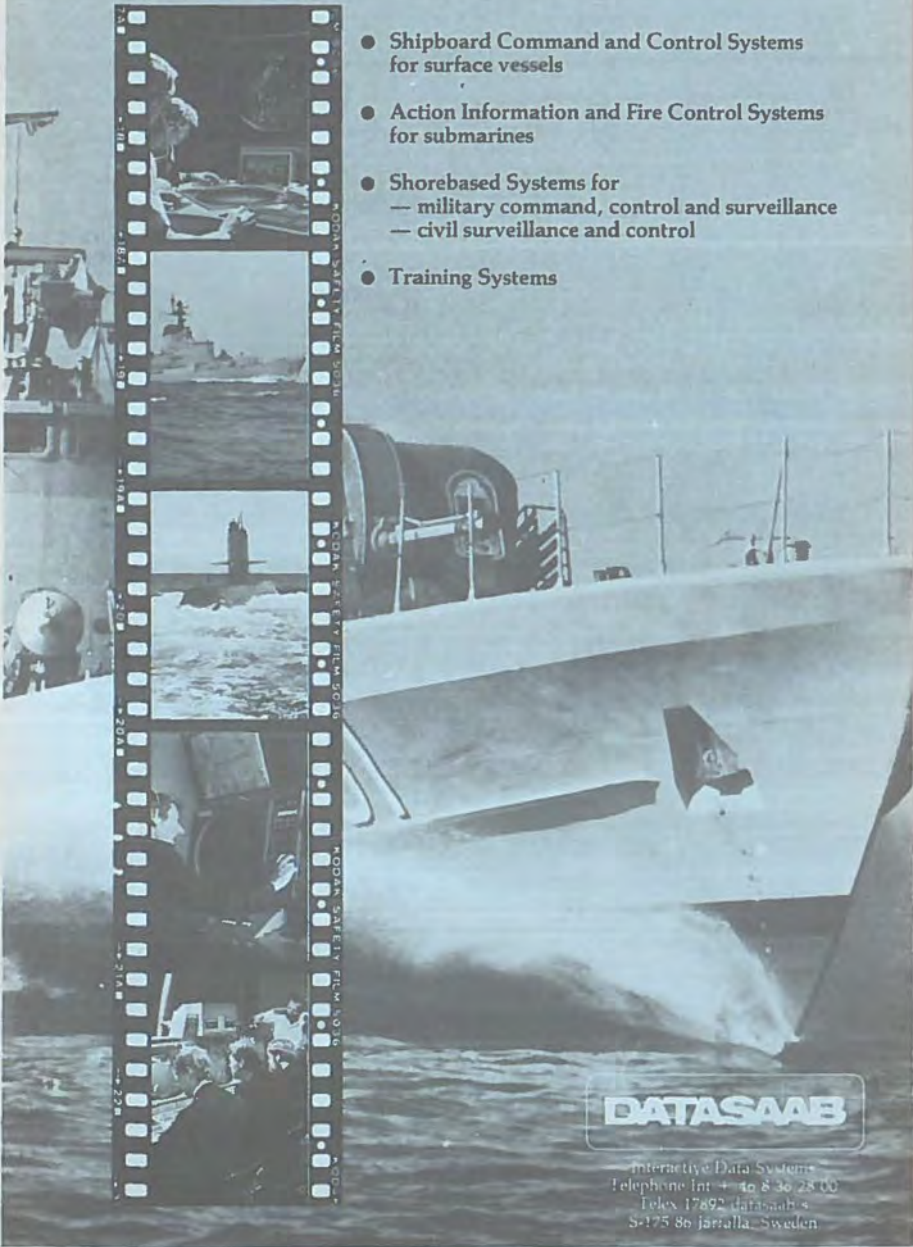
Helt på toppen. Elite-opsparring i Provinsbanken



 **PROVINSBANKEN**
-til at tale med

Complete Expertise in Interactive Data Handling for Naval Systems

- Shipboard Command and Control Systems for surface vessels
- Action Information and Fire Control Systems for submarines
- Shorebased Systems for
 - military command, control and surveillance
 - civil surveillance and control
- Training Systems



DATASAB

Interactive Data Systems
Telephone Int +46 8 36 28 00
Telex 17892 datasab S
S-175 86 Järnåla, Sweden

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Paul Bjørn Sørensen



Lødsvæsenet



JUNI 1981
152. ÅRGANG

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Redaktør:
Orlogskaptajn
PAUL BJØRN SØRENSEN
Forsvarsstaben
Postbox 202
2950 Vedbæk
Telefon (02) 89 22 55 lokal 3303

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)
Orlogskaptajn J. WETHJE
Søe-Lieutenant-Selskabet.
Overgaden oven Vandel 62 B,
1415 København K
Telefon (01) 58 00 85
GIRO 11 91 96

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION
D.D.E. REKLAME
Gærnersgade 39
1319 København K
Telefon (01) 14 41 55*
GIRO 5 27 52 10

Trykkeri:
NYSTED AVIS & BOGTRYK/OFFSET
Skansevej 1, 4880 Nysted
Telefon (03) 87 12 15*

Forsidebillede: Moderne lodsbad ved Mariager lodseri.

INDHOLD:

SIDE:

Lodsloven fylder 150 år	
af navigatør Erik Monnerup.....	213
Hvad er den optimale størrelse af en kystubåd?	
af kommandørkaptajn H. Fink-Jensen.....	240
En norsk søofficers togt med Royal Navy i 1849-51	
af kontreadmiral F. H. Kjølser.....	247
BOGANMELDELSE.....	255
MARINENS BIBLIOTEK.....	258
MEDDELELSE.....	268



Frederik den Siette,

af Guds Naade Konge til Danmark,
de Benders og Gothers, Hertug til Slesvig,
Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg
og Oldenborg, Gjøre vitterligt: Da de for Lodsvæsenet i
Vort Rige Danmark, ifølge Vor allerhøieste Authorisation ud-
stædte forskjellige Interims-Reglementer nu i en Række af Aar
ved Erfaring ere prøvede, have Vi fundet det hensigtsmæssigt
af disse at uddrage de Bestemmelser, som ansees passende for
nærværende Tid, og at sammenbrage disse, med de for-
nødne Forandringer, i een Lovgivning, der, tilligemed det un-
der Dags Dato udstædte Reglement, for Fremtiden skal være
den eneste almindelige Regel for Lodsvæsenet.

Givet i Vor Kongelige Residensstad Kiøbenhavn,
den 27de Martii 1831.

Under Vor Kongelige Haand og Segl.

Frederik R.

LODSLOVEN FYLDER 150 ÅR

Fra Kongelig Forordning til Rammelov

af

Erik Monnerup, navigatør i farvandsdirektoratet

Fredag den 27. marts 1981 kunne lodsloven fejre sin 150 års fødselsdag, og det har givet artiklens forfatter anledning til at blade i gamle bøger og arkiver. Det har ikke været meningen at skrive lodsvæsenets historie, det er gjort tidligere med stort held, ej heller at udarbejde et festskrift i dagens anledning. Artiklen er alene et forsøg på at beskrive, hvad der gennem 150 år har ført frem til den seneste lodslov af 21. marts 1979.

For århundreder tilbage har det selvfølgelig været vanskeligere at navigere i vore farvande end nu. Intet fyr vejledte den søfarende om natten, ingen bøjer og vagere afmærkede de farlige grunde, og ingen lodser gik ombord i skibene for at føre dem mellem disse grunde ind til sikker havn eller ankerplads. Man hjalp sig ret godt alligevel, forandringerne var beskedne, skibene små og man havde næsten altid »tiden til sin rådighed«. Dog skal der i Valdemarernes tid have været tændt bål på Kullen om natten for at vejlede ventede orlogsflåder ved indsejlingen til Sundet. Stedlige fiskere har antagelig også været ombord i større krigsskibe for at lede dem gennem vanskelige farvande.

Under Frederik II blomstrede dansk skibsfart op og nu etableredes det første fyr. I Frederik II's søret fra 1561 nævnes fiskere, skippere og færgemænd, der som »lodsmænd« bistod søfarende ved navigeringen. Tilsyneladende var lodsvæsenet nu begyndt at antage en fastere form og det var hovedsagelig knyttet til de større handelsstæders færgelav.

Det må antages, at Dragør lodseri er det ældste i Danmark, hvad der også synes ret naturligt på grund af Sundets ældgamle betydning som gennemsejlingsfarvand til Østersøen og på grund af den livlige trafik til og fra provinserne på den nuværende svenske kyst.

I 1684 giver Christian V lodserne i Dragør eneret på lodsning gennem Drogden. dette synes at tyde på, at der på det tidspunkt har været konkurrence mellem flere lodserier, idet færgelavene i Helsingør og København antagelig har lodset nordfra kommende skibe gennem Drogden. I 1731 stadfæster Christian VI denne eneret, dog kun såfremt lodserne »passer flittigt på og sig årvågne opfører«.

Efter at Dragør lodseri havde opnået eneret på lodsning gennem Drogden fulgte i løbet af det attende århundrede en række privilegier til forskellige lodserier, hvis medlemmer ikke udelukkende var knyttet til lodstjenesten. Det var dels fiskere og dels færgemænd. I 1728 f.eks. udnævntes toldkontrollør i Rørvig, månedskaptajn E. von der Linde til overlods for lodserierne i Isefjorden.

Den første generelle bestemmelse omkring lodsvæsenet finder vi i Christian V's Danske Lov fra 15. april 1683, hvor der i et afsnit om sølov står: »Hvor en skipper kommer på lodsmands farvand med sit skib, der skal han være pligtig at leje lodsmand for det bedste køb han kan betvinge hannem, og skipperen skal give hannem kosten og af godset betale hans løn - - «. »Dersom skipperen herimod fordrister sig til at indløbe skibet, og det kommer til skade, da skal han selv oprette af sine egne penge - - «. »Så tidlig skipper har antaget lodsmand, så skal han oprigtig give ham til kende, hvor mange fødder dybt hans skib går - - -. Forser nogen lodsmand sig, så straffes han som tilforn er meldt om styrmanden«.

Som det ses, omhandler denne lov lodsernes og skippernes gensidige forhold samt lodsernes ansvar. Herudover synes

der ikke, hverken tidligere eller da, at have været grebet ind i lodsmændenes virksomhed eller øvrige forhold.

Med udstedelsen af privilegier til forskellige lodserier i det attende århundrede fulgte også en større indsigt i lodsvæsenet fra statens side, idet det af gamle arkiver fremgår, at lodsvæsenet har været underlagt søetaten, hvis indrulleringschefer i provinsen tillige har ført tilsyn med de nærmeste lodserier. Ved kongelig anordning af 8. august 1797 bestemtes det, at lodserne før deres antagelse skulle eksamineres af indrulleringschefen, og ved kongelig anordning af 13. november 1801 blev det fastsat, at indrulleringscheferne udenfor Sjælland skulle være overlodser i deres distrikt.

Med kongelig resolution af 4. september 1760 vedrørende anordning for Dragør lodseri ansattes kaptajnløjtnant Andreas Lous som lodskaptajn ved lodseriet, og samtidig fik han tilsyn med de ved Dvalegrundene (i Læsø Rende) værende lodser. Ved resolution af 13. marts 1775 bestemtes det, at Isefjordens lodser skulle underlægges lodskaptajn Lous' overtilsyn. Samtidig fik Lous på grund af klager i opdrag at oplære nogle dygtige sømænd til lodser ved Helsingør.

10. september 1778 oprettedes »Helsingørs privilegerede lodsselskab«, og nu kommandørkaptajn Andreas Lous fik tilsyn med alle lodser i det egentlige Danmark og blev således den første virkelige »overlods« (lodsdirektør). Ved Lous' afsked den 23. december 1796 blev general-adjutant, kaptajn Poul de Løwenørn ansat som overlods. I 1798 ophævedes stillingen som overlods for alle landets lodserier, og der oprettedes 4 overlodsdistrikter, et for Sjælland, et for Lolland-Falster, et for Jylland og Fyn samt et for hertugdømmerne.

Løwenørn, der ligesom Lous var stærkt interesseret i søopmåling, havde ved sin hjemkomst fra den franske marine indsendt et forslag til admiralitetet om oprettelse af et søkort-arkiv i lighed med det franske Dépôt des cartes de la

marine. Foruden at være leder af det nyoprettede søkort-arkiv blev Løwenørn nu også overlods, og i perioden 1798-1818 udkom en række specielle reglementer, instrukser og takster for henimod 25 forskellige lodserier. I forbindelse hermed udkom der den 31. juli 1818 en række plakater, der gav regler for lodsbetalingen ved de fleste lodserier.



Contreadmiral Poul de Løwenørn (1751-1826). Overlods fra 23. december 1796 til 16. marts 1826.

Kort forinden var det ved kongelig anordning af 24. april 1818 blevet bestemt, at der skulle nedsættes en kommission til at udarbejde en almindelig anordning m.m. angående

lodsvæsenet. Til formand for kommissionen blev udnævnt kontreadmiral Poul de Løwenørn, og som resultatet af kommissionens mangeårige arbejde fremkom endelig »Forordning angående Lodsvæsenet i Danmark« af 27. marts 1831 med dertil knyttede bestemmelser.

Denne forordning omhandlede væsentlig skibsførernes og lodsernes gensidige rettigheder og forpligtelser, medens et samtidig udfærdiget »Reglement for lods-indretningen i Danmark« omhandlede lodsvæsenets styrelse og organisation samt lodsernes tjenstlige pligter m.m. Der var en klar sammenhæng mellem de i slutningen af det attende århundrede og begyndelsen af det nittende århundrede udsendte resolutioner m.m. og flere blev af den nedsatte kommission optaget direkte i den nye forordning og i reglementet, idet kommissionens arbejde i det væsentlige hvilede på den historiske udvikling.

En række punkter fra denne første forordning angående lodsvæsenet i Danmark skal i det følgende nærmere trækkes frem. Hvor det tidligere i Christian V's danske lov havde været stadfæstet, at hvor der forefandtes lodsmænd, var skibsføreren pligtig til at benytte disse - altså det der i dag kan sammenlignes med lodstvang - fremgik det af forordningens § 1: »I almindelighed er en skibsfører ikke pligtig til, i de danske farvande at bruge lods, eller at yde nogen lodsbetaling, når lodsens ej benyttes...«. En undtagelse var dog, når der helt eller delvis var lodstvang. Derimod var skibsføreren forpligtet til i de farvande, hvor der fandtes lodser, kun at anvende disse. Betaling for lodsningen skulle erlægges efter gældende takster. Herudover var lodsens berettiget til fri kost og et passende sted at hvile, så længe han var ombord, og såfremt der til vejledning for de søfarende var udlagt tøndes, prikker eller andre sømærker, skulle skibsføreren erlægge den herfor fastsatte afgift. Foruden betaling for lodsning og eventuelle »Drikkepenge« skulle der betales, hvis lodsens ophold ombord blev forlænget ud

over den tid, det var nødvendigt for lodsningen inklusive den tid, der medgik til hjemrejse. Der var fastsat ventepenge og landsætningspenge og yderligere skulle skibsføreren »besørge ham (lodsens f.a.) frit til sit hjem«.

Om lodsernes pligter og rettigheder angav forordningen, at »Lodserne er pligtige at oppasse de søfarende, og på første, fra et skib givet tegn, efter lods, straks at bestræbe sig for at komme ombord på samme«. Endvidere bestemtes, at ingen lods måtte lodse i anden lods' område. Vedrørende straffe for forseelser bemærkedes særligt, at »Den lods, som af ukyndighed, forsømmelse eller forseelse, sætter skib på grund skal erstatte skaden, og efter omstændighederne, enten kendes uværdig eller og tillige straffes med nogle års fæstningsarbejde«. Ved fortsæt eller ved forandring af lodsmærker »straffes med fæstningsarbejde på livstid, eller have sit liv forbrudt«.

Foruden lodsens pligt til at lodse angav forordningen også en række bestemmelser angående lodsernes pligter vedrørende havne-, told- og karantæne-anordningerne.

Ifølge »Reglement for lods-indretningen i Danmark« var overopsynet med lodsvæsenet som hidtil tillagt Admiralitetets og Kommissariats Kollegiet. Landet var som tidligere omtalt opdelt i overlodsdistrikter, og under overlodserne fandtes for de enkelte lodserier en lods-oldermand, som beskikkedes af admiralitetet. Lodserne var opdelt i fastlodser, reservelodser og ekstralodser, der alle blev ansat af overlodsens. Fastlodser kunne kun afskediges af admiralitetet, de øvrige kun af overlodsens.

Af lodsfortjenesten (hvorved skal forstås den betaling, der er fastsat for lodsningen, men ikke af etmålspenge eller anden godtgørelse som lodserne måtte modtage) tilfaldt 2% overlodsens, 4% gik til en pensionskasse ved det pågældende lodseri, og yderligere 4% afsattes til anskaffelse og vedligeholdelse af lodseriets redskaber. Når overlodsens tillige var indrulleringschef, og lod »mynsterskriveren« ved indrulle-

ringskontoret udføre distriktets skrivearbejde og revidere lodseriernes regnskaber, modtog denne 10% af lodsfortjeningen. Den resterende lodsindtjening og den eventuelle prikkeafgift fordeltes derefter således: lodsoldermand $1\frac{1}{2}$ part mod en fastlods, denne dobbelt mod en reservelods, og sidstnævnte dobbelt mod en ekstralods.

Lodserne blev ved reglementets ikrafttræden i almindelighed fritaget for borgerlige ombud, som f.eks. arbejde ved veje, kirker, skoler eller andre offentlige foranstaltninger, ligesom de skulle være fri for at møde til session og kun udskrives til militærtjeneste, hvis det var strengt nødvendigt. Fritagelsen for fremstilling for session varede dog kun til 1852, hvor justitsministeriet afgjorde, at kun lodser født før 1. januar 1826 og ansat som lods inden ikrafttrædelse af loven om værnepligt i 1849 skulle være fritaget.

Efter afsluttet arbejde omkring forordningen og reglementet blev kommissionen siddende endnu nogle år og udarbejdede i perioden 1832-45 en række særlige reglementer og takster for samtlige lodserier.

Ved ikrafttrædelsen af en ny lov om udskrivningsvæsenet i 1851, hvor søindrulleringsembederne blev afskaffet, blev der ansat to overlodser, en for Sjællands og Lolland-Falsters distrikter og en for Jyllands og Fyns distrikter.

Med amerikaneren Robert Fultons dampskib CLERMONT fra 1807 var der indledt en teknisk udvikling til søs, som i de følgende hundrede år skulle få afgørende indflydelse inden for lodsvæsenet. Godt nok var de første dampskibe ikke egentlige konkurrenter til sejlskibene, maskinerne var for svage, træskibene var ikke egnede til de dårligt afbalancerede maskiner, og skovlhjulene var stærkt udsatte for havari; men, da man omkring 1840 begyndte at bygge skibene i jern, og svenskeren John Ericson havde udviklet en brugbar skrue, var en udvikling sat i gang, som snart betød afslutning på en epoke, hvor vinden gennem årtusinder havde været afgørende for transporten til søs.

Ved »Tractat Angående afløsningen af Sund- og beltolden« af 14. marts 1857 påtog Danmark sig i henhold til artikel 2 »ikke at opkræve nogen told, lastpenge, fyr- og fyrtårnsafgifter.....« og i artikel 2, pkt. 3 »for fremtiden, som hidtil, at lade føre tilsyn med lodstjenesten, hvis afbenyttelse i Kattegat, Sundet og Belterne til enhver tid er overladt til kaptajnernes og skibsførernes eget forgodtbefindende«.

Ved lov af 4. juli 1863 blev lastpenge, fyrpenge og skibsklæreringsafgifter ophævet, og der blev i stedet indført en skibsafgift. Denne skibsafgift stod dog foran sin afskaffelse omkring 1870. Det var derfor naturligt, at der i folketetinget blev stillet spørgsmål til marineministeren om afskaffelse af prikkeafgifterne. I marts 1870 skrev den daværende marineminister N. F. Ravn derfor til de to overlodser og forlangte en erklæring om, i hvilken henseende den almindelige lovgivning måtte antages at skulle modificeres og hvorvidt den specielle ordning for lodserierne måtte trænge til en forandring. Under henvisning til svarene fra overlodserne og på grund af forespørgselsdebatten i folketetinget nedsatte marineministeren i slutningen af september 1872 en kommission bestående af formanden for sø- og handelsretten, N. F. Schlegel, grosserer M. G. Melchior og forhenværende skibsfører C. C. F. Schmiegelow samt kontreadmiral E. Suen-son, overlods i Sjællands og Lolland-Falsters distrikter, kommandør W. H. Købke, overlods i Jyllands og Fyns distrikter og kaptajn I. C. Tuxen. N. F. Schlegel blev udnævnt til formand, og allerede i januar 1874 afgav kommissionen sin betænkning med tilhørende udkast til lov om lodsvæsenet. I bemærkningerne til lovforslaget kom kommissionen ind på det uheldige i kaplodsning, hvor den lods, der kom først ombord, fik hele lodshyren eller den væsentligste del deraf, og i at overlade til den enkelte lods at forhandle med skibsføreren om betalingen. Kommissionen anså dog stadig, at eneretten til lodsning skulle forbeholdes lodserne, da lod-

serne ellers ville lide altfor store skår i deres allerede da små indtægter. Det er dog værd at bemærke, at kommissionen ikke havde fundet anledning til at foreslå en ændring i grundlaget for ordningen af lodsvæsenet. Ministeriet kunne tilslutte sig kommissionens bemærkninger og fandt heller ikke anledning til at ændre ved den eksisterende ordning, men måtte dog foreslå, at man opgav den tvungne betaling til lodserne. Derfor ville ministeriet søge at ophæve lodstvangen og afskaffe prikkeafgiften. Lodstvang skulle derefter kun indføres eller opretholdes, hvor dette ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt var nødvendigt.

Som noget nyt i forhold til forordningen og reglementet fra 1831 udtalte kommissionen angående bestyrelsen af lodsvæsenet, at staten, som den der førte overtilsynet med lodserierne, også burde betale de med dette tilsyn forbundne udgifter, og foreslog derfor, at lønninger til overlodserne, kontorgodtgørelse og rejseudgifter samt lønning til lodsrevisorerne afholdtes af staten og således, at de procenter af lodspengene, der tidligere var gået til dette formål, fordeltes mellem lodserne. Foruden forslag til lov om lodsvæsenet fremsatte kommissionen derfor også forslag til lov om lønninger m.v. ved lodsvæsenet.

Efter forelæggelse i rigsdagen i årene 1875-79, som kun medførte mindre redaktionelle ændringer af de oprindelige forslag, underskrev kongen de to lovforslag den 13. juni 1879.

Som tidligere nævnt var der nærmest tale om en tilpasning af forordningen og reglementet fra 1831 til de nye tider, og af nytænkning var der kun meget lidt. En diskussion omkring bugsering havde ikke ført til en løsning, men som noget nyt var der opnået enighed om, at forinden ministeren tog bestemmelse om antallet af lodser samt om forhold, der væsentligt øvede indflydelse på lodsernes økonomiske situation eller virksomhedsområde, skulle sådanne spørgsmål gøres til genstand for en drøftelse med lodserne. Dette kan

tolkes som de første spæde forsøg på oprettelsen af det senere lodsråd.

Der var ikke sket nævneværdige ændringer i lodsernes retligheder og forpligtelser undtagen på det strafferetlige område, hvor der var sket store fremskridt, idet en lods ved den nye lov nu blev erstatningspligtig i overensstemmelse med lovgivningens almindelige regler, hvis han på grund af ukyndighed, forsømmelse eller forseelse var årsag til nogen skade.

I henhold til loven af 1879 udstedte marineministeriet to bekendtgørelser. Den første af 20. juni 1879 ophævede lodstvangen ved en række lodserier, og den anden af 22. december 1880 afskaffede med årets udgang prikkeafgifterne overalt i landet.

Medens der skulle gå mere end 50 år fra det første lodslovsudvalgs nedsættelse til det andet, skulle der denne gang ikke gå mere end godt 25 år. Dette skyldtes antagelig den rivede udvikling, der var inden for skibsfarten, og antagelig også den betydelig bedre afmærkning, der efterhånden blev udlagt i farvandene. Disse to ting bidrog væsentligt til en tilbagegang i lodsbenyttelsen og dermed til en reduktion af indtjeningsforholdene.

I slutningen af december 1900 nedsatte marineministeren et nyt lodslovsudvalg bestående af kontreadmiral Victor Hansen, overlods i det østlige distrikt, lodsinspektør ved Helsingør lodseri, kommandør Gustav Bardenfleth, konsul, direktør P. Fisker, agent N. Petersen, dampskibsfører H. V. Petersen og højesteretssagfører Ulf Hansen. Kontreadmiral Victor Hansen blev udnævnt til formand, og kommissionen fik til opgave »at underkaste de lodsvæsenet ordnede love og bestemmelser, herunder indbefattet de specielle regler og lodstaksterne, en prøvelse, såvel hvad principperne som enkelthederne angår, og derefter fremkomme med forslag.....«.

I kommissoriet fastslår ministeriet, at det ønsker at stille

kommissionen fuldstændig frit med hensyn til måden at løse opgaven på, men efter at have fremhævet, at lodsvæsenet skulle være selvbærende, nævner man en række måder, efter hvilke der ydes statstilskud, og fremhæver tillige det uheldige i, at lodserne for at klare sig selv og deres familier er nødsaget til at have bierhverv, der er til skade for deres tjeneste som lodser, og fortsætter derfor: »Man måtte derfor foretrække en ordning, hvorved lodserne pekuniært være således stillede, at de ikke for at leve behøvede at søge andet erhverv, men udelukkende kunne ofre sig for lodstjenesten. I så henseende skal man blot antydningssvis nævne et fuldstændig statslønned lodseri med forskellige lods- og tilsvarende lønningsklasser«. Foruden disse svage hentydninger til et lodsvæsen helt i statsligt regi angiver kommissoriet også, at problemerne omkring bugsering og andre takstmæssige forhold skal indgå i kommissionens arbejde.

Som det sidste i kommissoriet anfører marineministeriet: »Sluttelig skal man bemærke, at de nugældende straffebestemmelser er vage og levner formentlig ikke ministeren tilstrækkelig myndighed til øjeblikkelig indskriden i påkommende alvorlige tilfælde«.

Mindre end et år efter forelå kommissionens forslag til en ny lodslov og en ny lønningslov, og ingen kan vel bebrejde kommissionen, at den anså det for rigtigt, at alt lodsvæsen i Danmark blev organiseret som fuldstændig statsinstitution. Kommissionen fremhævede endog, at de daværende kommunale lodserier også burde inddrages under den fælles organisation og kontrol. Samtidig foreslog kommissionen, at »den nødvendige fasthed og ensartethed i udøvelsen af denne kontrol vil kun kunne opnås, når lodsvæsenets bestyrelse lægges i en enkelt mands hånd«.

Foruden denne helt nye indretning af lodsvæsenet og dermed følgende omorganisering foreslog kommissionen også en række andre ting, og her skal særligt nævnes forslaget

om lodsbetaling efter bruttotonnage, dybgang, distance og farvandets beskaffenhed, ligesom der var forslag om betaling under bugsering. dette var en sag, der i årenes løb havde fremkaldt mange forviklinger og tvistigheder. I loven af 1879 hedder det derom i § 31, stk. 5: »Derimod skal skibsføreren ikke betale lodspenge, når han, uden at benytte lods, lader sig bugseres af et dampskib, der udelukkende tjener til at bugseres de skibe, som ville benytte det,«. Denne formulering blev benyttet som undskyldning for ikke at tage lods men i stedet lade bugserfartøjet virke som lods, navnlig når skibsføreren ikke var kendt med det pågældende farvand. Kommissionen foreslog derfor: »Hvis det skib, som lods, har et andet skib, pram, lægter e.l. på slæb, betales der fulde lodspenge såvel for det bugserende skib, som for hvad det har på slæb«.



Københavns lodsdamper LODSEN (ca. 1900)

Af mere administrative forslag bemærkes især kommissionens forslag om ophævelse af kapitlet fra 1879, hvor lodserne fik en vis indflydelse på deres forhold, men her mente kommissionen, at med en overgang til lodsvæsenet som en statsinstitution måtte denne medindflydelse bortfalde.

Af forslag i lønningsloven skal især fremhæves kommissionens forslag til aflønning af lodserne i det statslige regi. Forslaget bestod i oprettelsen af en fælles lodskasse, hvortil alle lodspenge indbetaltes, og fra denne kasse blev så udbetalt grundløn, driftsomkostninger og et procenttillæg af den ved det enkelte lodseri betalte lodsafgift.

Endelig skal bemærkes kommissionens forslag til uniformering af lodserne, hvor der i bemærkningen står: »En sådan uniform bør selvfølgelig være så tarvelig og lidet bekostelig som muligt«.

Af tilsyneladende ukendt grund fremsatte ministeren ikke kommissionens forslag i folketinget, men fremsatte i december 1902 kun forslag om fastsættelse af taksterne efter bruttotonnage, dybgående, den lodsede vejbmængde og farvandetets beskaffenhed samt forslag om betaling for lodsning ved bugsering. I bemærkningerne til forslaget kom ministeriet ind på kommissionens forslag om en fælles lodskasse som ovenfor omtalt, men ministeriet fandt ikke anledning til at fremme dette forslag, idet man gik ud fra, at lovforslaget ville medføre tilstrækkelig forhøjelse af lodstaksterne, så forslaget var unødvendigt. Ministeriet havde dog planer om, at der efter en periode på ca. 5 år burde fremsættes forslag om en nyordning af lodsvæsenet.

Efter en række forhandlinger i folketinget underskriver kongen den 13. marts 1903 tillægget til lov om lodsvæsenet af 13. juni 1879.

Som kommentar til dette skal blot anføres, at i cirkulære fra marineministeriet dateret 20. december 1900 var det bestemt, at lodserne efter modtagelse af cirkulæret skulle opkræve lodspenge efter bruttotonnage.

15. november 1905 indrømmer forsvarsminister J. C. Christensen i landstinget »at man ikke var heldig med den ordning, som da fandt sted« hvorfor der fremsættes nyt lovforslag vedrørende bugsering, og denne ændring træder i kraft 1. april 1906.

Som lovet af marineministeren nedsattes en lodslovskommission ved skrivelse af 3. januar 1907, og allerede 28. august 1908 fremkom kommissionen med et forslag til revidering af loven af 1879 med senere ændringer. Da ministeriet nu var af den opfattelse, at lodserne fremtidig ligesom tidligere skulle være at betragte som næringsdrivende borgere under statens kontrol, og da kommissionen delte denne anskuelse, var grundlaget for forslaget fra kommissionens forslag i 1901 bortfaldet, og den nye kommission havde derfor kun brugt enkelte forslag her fra.

Da kommissionen anså det for rigtigt, at alt lodsvæsen i Danmark styredes centralt, genfremsattes forslaget om oprettelsen af en stilling som lodsinspektør og nedlæggelse af de to overlodsembeder. Kommissionen foreslog også, at de i den tidligere lov af 1879 anførte bøder forhøjedes, fordi de ikke havde virket tilstrækkelig advarende.

Med hensyn til lønnings- og pensionsforhold anså kommissionen, at der burde indføres lige deling mellem lodserne, samt at lodserierne skulle have mere indflydelse på pensionsforholdene, og man nedsatte derfor et pensionsråd, som skulle fremkomme med forslag til en bedre pensionsordning.

Kommissionens forslag må derefter have tilbragt nogle år med store overvejelser i ministeriet, for i de næste par år fremkom flere forslag til ændring af lodsloven, men først den 22. november 1911 fremsættes forslag til ændring af lodsloven i folketinget af forsvarsminister Klaus Berntsen. I sin fremlæggelsestale kom forsvarsministeren bl.a. ind på spørgsmålet angående statsansættelsen af lodser. Adskillige lodser havde ønsket at blive ophøjede til statsembeds mænd,

men denne fordring fra lodserne havde ministeren ikke kunnet imødekomme, da dette ville være en principiel ændring af hele det grundlag, på hvilket lodsvæsenet hvilede, og man mente, at lodsvæsenet trivedes bedst under forhold, hvor hver enkelt lods er interesseret i at få så stor fortjeneste som mulig.

Lovforslaget fik en lang behandling i folketinget, og mange ændringsforslag fremsattes fra forskelligt hold. Herunder bl.a. om ikke lodsvæsenet burde overføres til ministeriet for handel og søfart (rejst af de konservative) samt spørgsmålet vedrørende statsansættelse (rejst af socialdemokraterne). I sin besvarelse af bl.a. disse spørgsmål, udtalte forsvarsministeren, »at flytter man overopsynet og tilsynet med lodsvæsenet fra marineministeriet til et andet ministerium f.eks. handelsministeriet, ville ærede medlemmer få at se, hvad det vil koste i tidens løb at føre kontrol med lodsvæsenet.« Til det andet spørgsmål forklarer ministeren først, at siden vedtagelsen af loven af 1879 har lodsvæsenet kostet statskassen 5.110.000 kr., og det selvom det er en privat institution, og han slutter: »Jeg mener, at vi har rigeligt af statsfunktionærer og finder ingen anledning til at imødekomme de Herrers ønsker om nu at skabe en helt ny klasse af statsfunktionærer, thi det vil blive staten en dyr historie.«

Resultatet bliver, at forslaget går i udvalg, og efter høring ved forskellige lodserier og i skibsfartskredse ender udvalget med at tilslutte sig det fremsatte forslag, og dette fremlægges 22. maj 1912 i landstinget, som sender det i et udvalg. Endelig den 8. juni 1912 underskriver kongen ændring i lov om lodsvæsenet af 13 juni 1879 m.m.

Denne nye ændring medfører, at de to overlodsembeder nedlægges, og der ansættes en lodsdirektør (den tidligere overlods i det østlige distrikt) og en lodsinspektør (overlods i det vestlige distrikt). Lodskaptajnstillingerne ved Helsingør og Dragør lodserier nedlægges, og der ansættes en lodskaptajn ved København lodseri. Der indføres ændringer

i betaling for lodsning ved bugsering, og der sker ligeledes en ændring i fordelingen af lodspengene lodserne imellem.



Lods ca. 1910

Denne nyordning var et væsentligt fremskridt, men tiden og forholdene gjorde det ønskeligt at revidere de forskellige paragraffer i lodsloven, som ellers havde været uændret på

mange punkter siden 1831, og man tog derfor i det nye lods-direktorat fat på en revision af loven. I dette arbejde havde man stor hjælp i de undersøgelser, der var foregået i den kommission, der havde været nedsat af marineministeren i 1908.

Allerede ved vedtagelsen af ændringerne i 1912 var det tilføjet, at en revision skulle foreligge senest den 1. januar 1915, men i december 1914 blev tidspunktet rykket til 1. januar 1916. Formålet med revisionen var først og fremmest at indføre tidssvarende bestemmelser angående pligten til at tage lods under bugsering samt at undersøge hvorvidt bestemmelserne for fordelingen af fortjenesten ved farvandslodsning havde virket tilfredsstillende.

Forslaget blev fremsat i folketinget i december 1915 og fik en blandet modtagelse. Det var tydeligt, at folketingsmændene grupperede sig omkring deres lokale lodserier, og her var det navnlig Nyborgs og Helsingørs repræsentanter, der var i focus. Siden starten af farvandslodsningernes behandling på tinge i 1909 havde der til stadighed været ført lange og til tider hårde ordvekslinger mellem disse to folketingsmænd. Heller ikke ved fremsættelsen af dette forslag undgik man en debat mellem de to parter, og efter 3 timers debattering enedes man om at sende forslaget i udvalg.

Udvalget afgav sin betænkning i februar 1916 og foreslog bl.a. at spørgsmålet angående farvandslodsningernes endelige ordning skulle udskydes i 3 år. Efter vedtagelse af udvalgets betænkning i folketinget fremlægges den i landstinget i marts 1916 og uden ændringer underskrives den nye lodslov den 17. april 1916 af Christian X.

Ved loven fra 1916 bortfaldt alle halvparter, og fordelingen mellem lodserne kom til at foregå på en mere ligelig måde, men af større vigtighed var løsningen af tre problemer:

- a) regler for lodsning under bugsering.
- b) forbud mod smuglodsning,
- c) en ny ordning af pensionsforholdene.

Som tidligere nævnt skulle spørgsmålet vedrørende farvandslodsningerne vente i 3 år, og i juni 1919 blev loven vedrørende betalingens fordeling vedtaget. Herefter skulle et passeret farvandslodseri have 5% af lodspengene for lodsningen i sit område, når denne blev udført af anden farvandslods.



Lodskutteren i Esbjerg (1912)

I den næste lange periode fremtil 1979 undgik man ikke mindre tillæg og ændringer til lodsloven, flere af disse skyldtes blandt andet krigen 1939-45, men også andre forhold - herunder de økonomiske - medførte justeringer af den eksisterende lov.

Da der i 1938 nedsattes en kommission til at revidere takstsystemet og fremsætte nye forslag til lodsningssområder, lå der i lodsinspektoratets oplæg til marineministeriet også planer om en revision af lodsloven, men dette blev ikke tiltrådt af ministeriet i første omgang. Efter udarbejdelsen af det nye takstsystem og de nye lodsningssområder nedsattes der i november 1942 et udvalg, som skulle behandle en række spørgsmål, herunder

- a) oprettelse af en reguleringsfond,
- b) dannelse af et høringsorgan, hvor lodssager af almindelig interesse for lodserier og lodser kan behandles,
- c) regler om statstilskud til lodser med tilstrækkelig indtægt.

På grund af krigsforholdene nåede dette udvalg ikke at færdigbehandle alle spørgsmålene, og det blev derfor i januar 1950 rekonstrueret, og ministeriet fastslog, at udvalgets opgave var at fremkomme med de ændringsforslag, som skønnedes nødvendige.

I udvalgets betænkning fra 1953 hedder det bl.a.:

»Da lodsvæsenet således er en af det offentlige til samfundets (skibsfartens) gavn indrettet og organiseret institution, kan virksomheden ikke drives rent forretningsmæssigt, idet lodserier, der ikke giver tilstrækkeligt udbytte, ikke altid vil kunne nedlægges af den grund«.

Udvalget foreslog derfor oprettelsen af en reguleringsfond, hvortil økonomisk svage lodserier kunne tilslutte sig og derved få et grundbeløb udbetalt til lodserne og betaling af fartøjer og driftsudgifter. Herimod skulle lodseriet så svare 2/3 af bruttolodsfortjenesten, og samtidig skulle ikke tilsluttede lodserier også betale et tilskud til reguleringsfonden. Én

gang tilsluttede lodserier skulle ikke kunne fratræde ordningen.



Korsør lodsbad ca. 1920

Endvidere foreslog udvalget oprettelsen af et lodsråd hvis opgave skulle være at drøfte og udtale sig om spørgsmål, der af minister eller lodsdirektør måtte blive tilstillet rådet. Herudover havde udvalget en række bemærkninger angående lodspligt under bugsering, regler for nedlæggelse og oprettelse af lodserier samt spørgsmålet om havnelodseriers tilknytning til det øvrige lodsvæsen.

Loven trådte i kraft 1. juli 1954 med den bemærkning, at den skulle optages til revision i folketingsåret 1957-58.

Som tidligere set blev revisionsåret ved lov af 6. maj 1958 udsat til folketingsåret 1958-59, hvorefter man den 11. juni 1959 udskyder revisionen til folketingsåret 1959-60. 16. september 1959 nedsattes et lodslovsudvalg, som i januar 1960 afgiver betænkning.

Udvalget havde først og fremmest set på de økonomiske forhold, som de var ændret ved loven af 1954, og bemærkede, at ordningen i de forløbne år ikke havde givet anledning til kritik fra de regulerede lodseriers side, for så vidt det drejede sig om sikring af en rimelig indtægt for de lodserier med små indtægter. Derimod var der fra lodsside rejst kritik angående beregningsgrundlaget for afgiften samt for bestemmelserne om afgiftsnedsættelse. Efter forhandlinger i udvalget fremsendes til folketinget ændringsforslag til lodsloven, der stort set alle er ændringer i de økonomiske forhold samt små justeringer af den almindelige tekst: titlen lodsoldermand, der ikke har været benyttet gennem en årække udgår, aldersgrænsen for afskedigelse af lodser fastsættes og tilsynet med sejladsforskrifter, der fra 1951 påhvilede politiet, finder man rimeligt, at lodserne bistår politiet med.

Loven vedtages den 18. maj 1960, og træder i kraft fra 1. januar 1961, dog får visse pensionsbestemmelser virkning fra 1. april 1959.

20. marts 1970 foretages igen en mindre ændring af lodsloven, og ligesom tidligere er det her spørgsmålet vedrørende lodsreguleringsfondens økonomi (tilskud og afgifter). Samme år den 10. juni nedsatte forsvarsministeriet et lodslovsudvalg, som skulle foretage en kritisk gennemgang af gældende lodslov.

Som følge af lodsreguleringsfondens økonomiske forhold, der fra 1975 havde udvist underskud og på grund af sammenlægningen af fyrvæsenet, søkort-arkivet, lodsvæsenet og redningsvæsenet, fremsættes i oktober forslag til ændring af lodsloven.



Lodsen går ud

Af bemærkningerne fra partierne i folketinget ved forslagens førstebehandling 5 november 1976 er det værd at notere, at der fra ordførerne for de forskellige partier er tilslutning til grundideen i det selvbærende lodsvæsen, og lovforlaget henvises enstemmigt til arbejdsmarkedsudvalget.



Helikopter i anvendelse i forbindelse med et britisk orlogsbesøg.

Den 20. april 1977 afgav arbejdsmarkedsudvalget betænkning, og her var man enige om det selv bærende lodsvæsen. Da man ville afvente det nedsatte lodslovsudvalgs indstilling, der skulle foreligge i folketingsåret 1978-79, fremsattes foruden redaktionelle ændringer kun forslag, der midlertidig kunne sikre lodsreguleringsfondens økonomi. Disse forslag vedtoges i folketinget 29. april 1977.

I november 1978 afgiver lodslovsudvalget betænkning angående revision af lov om lodsvæsenet. Udvalget har nøje gennemgået den eksisterende lov og fundet, at på en række områder vil det være hensigtsmæssigt at udskille lovbestemmelser til administrative forskrifter, og det nye forslag til lodslov fremstår derfor som en rammelov, hvor tidligere lovparagraffer nu findes liggende i ministerielle bekendtgørelser og i »Regler for lodsvæsenet«, der er udstedt af farvandsdirektoratet.

Som resultat af bestræbelserne for at opnå et økonomisk sundt lodsvæsen er alle lodserier nu tilsluttet lodsreguleringsfonden. Af bruttolodsindtjeningen indbetaler lodserierne højst 80% til reguleringsfonden, og de resterende procenter fordeles mellem lodserne ved lodseriet. Af fondens midler ydes et årligt tilskud til det enkelte lodseri omfattende et grundbeløb og et beløb til henholdsvis fartøjsanskaffelser og driftsudgifter. Fonden betaler endvidere tilskud til andre lodsformål, ligesom den betaler lodsernes bidrag til lods-pensionskassen.

Et tilbageblik i lodslovens 150-årige eksistens viser, at tanken gennem det hele har været og også på nuværende tidspunkt er et selv bærende lodsvæsen, hvor staten står bagved og vil dække et eventuelt underskud, men hvor, som frem sat af daværende marineminister Klaus Berntsen i 1911, »lodsvæsenet trives bedst under forhold, hvor hver enkelt lods er interesseret i at få så stor fortjeneste som mulig«. Hertil skal yderligere bemærkes, at lodsvæsenet i dag ved den nye lov er knyttet tættere sammen end det tidligere har

været tilfældet, og at man i dag på det forretningsmæssige område må se på det samlede lodsvæsens økonomi, eller som det findes udtrykt af lodslovsudvalget fra 1950: »idet lodserier, der ikke giver tilstrækkeligt udbytte, ikke altid vil kunne nedlægges af den grund«.

En nok så bemærkelsesværdig ting er, at på trods af de mange revisioner, der har været foretaget gennem de 150 år, er der stadigvæk omkring den operative del af lodsvæsenet en række bestemmelser, som er uændrede eller næsten uændrede siden den første lodslov, som i virkeligheden ikke var ny, men nærmere var en samling af de dengang eksisterende bestemmelser ved de enkelte lodserier.

Til slut skal kun kort omtales to af de igangværende arbejder, der udføres under lodsrådet, og som begge er en følge af den nye lovs tilblivelse. Det ene er en strukturanalyse af



Lodsbåd 1981

lods væsenet, således som dette fremgår af bemærkningerne til lovens kapitel 5. Det andet er arbejdet omkring et nyt takstsystem tilpasset tidens krav om hurtige konsekvensberegninger ved ændring af betalingen for lods og ligeledes tilpasset moderne tid med lommeregnerne etc.

Med hensyn til det nye takstsystem foretages der i øjeblikket beregninger i farvandsdirektoratet. Disse beregninger hviler på et selvstående lods væsen med en given lodsindtjening, og i direktoratet undersøger man derfor, hvorledes systemet af 1941 kan omsættes til en for en edb-maskine tilpasset matematisk formel, hvor indtjening ikke flyttes fra et lodseri til et andet, da totalprovenuet er givet på forhånd. Det pågældende arbejde hviler på en tilslutning i takstudvalget, der ligesom strukturudvalget er nedsat under lodsrådet med repræsentanter for direktoratet, Dansk Lodsforening og skibsfarten. Tilslutningen går ud på, at det undersøges, hvorvidt det er muligt at beregne lodspengene enten ud fra den anvendte tid ved lodsningen eller ud fra den udsejlede distance.

Som nævnt i begyndelsen af artiklen har der i det foregående alene været prøvet på at give et indtryk af, hvad der lov-mæssigt er foregået i lodslovens 150-årige tilværelse, og der kunne sikkert fremdrages yderligere en række ting i den forbindelse. Det er dog rimeligt at konstatere, at skønt der i den forløbne periode har været tanker fremme om et lods væsen, der er en ren statsinstitution, er disse tanker aldrig fremstået som et lovforslag. Selv om der i dag til tider fremstår sådanne tanker, selv indenfor lodskredse, således som det af og til findes udtrykt i læserbreve i »Navigator Nyt«, er det dog en kendsgerning, at den seneste lodslov har bekræftet, at lods væsenet er et monopoliseret liberalt erhverv, hvor alle lodser bidrager til en fælles kasse, hvorfra der udbetales grundløn og driftsudgifter af forskellig art, men hvor lodserne tillige er sikret et procenttillæg, der alene afhænger af bruttoindtægten ved det enkelte lodseri.

HVAD ER DEN OPTIMALE STØRRELSE AF EN KYSTUBÅD?

af kommandørkaptajn H. Fink-Jensen

I forbindelse med arbejdet med et nyt ubådsprojekt for Søværnet, har et af de væsentlige spørgsmål været størrelsen af næste generation ubåde.

De opgaver, der har været styrende for et nyt ubådsprojekt, kræver stor udholdenhed, en rimelig våbenlast, samt et veludbygget system af sensorer og kommunikationsmidler, som tilsammen gør ubåden til det særdeles effektive led i invasionsforsvaret, der berettiger de planlagte investeringer.

Der er således en nedre grænse for størrelsen af en ubåd, som skal indeholde disse egenskaber.

Der er imidlertid flere forhold, som har indflydelse på størrelsen, såsom operative forhold, prisen pr. enhed, hensynet til besætningen m.v.

Udfra en opfattelse af, at ubådens oprindelige rolle som en David mod Goliath kan give forestillinger om, at det er muligt at bygge »en lille billig enhed« med stor effekt, diskuteres i en artikel i det svenske »Tidsskrift for Sjöväsendet« nr. 3-80 af Curt Borgenstam forholdene omkring ubådsstørrelsen.

Der ses bort fra den ubådsudvikling, som har fundet sted i større nationer, hvor ubådene er udviklet til dels et våben til indsættelse i en søkrig på oceanerne, med størrelser på op til ca. 6.000 ton, og dels et middel og modmiddel i den strategiske afskrækkelse med projekter på op til 20.000 ton i størrelse.

Ubåden i det svenske forsvar indgår i lighed med et dansk ubådskoncept som led i et invasionsforsvar, hvilket gør artiklen særlig interessant, idet der er tale om høj grad af sammenlignelighed med vore forhold og krav.

Sverige har været med i ubådsudvikling og ubådsbyggeri fra ubådens barndom, endvidere råder det svenske forsvar over en veludviklet forskningskapacitet, som har været til rådighed for en fortsat udvikling af ubådsvåbnet. Der er således en omfattende erfaring og analysevirksomhed til grund for de resultater, man er nået frem til.

Problemet omkring størrelsen behandles ved at søge følgende 3 spørgsmål belyst:

1. Er en lille ubåd realisabel, eller er det blot en ønskedrøm?
2. Hvad er det som i realiteten bestemmer ubådens størrelse og anskaffelsespris?
3. Hvilken sammenhæng er der mellem størrelse, anskaffelsespris og kampeffekt?

Spørgsmålene belyses på baggrund af udvikling af de 2 nyeste ubådsprojekter A 14 (NÄCKEN-klassen), der er under bygning, og A 17 der er projekteret og påregnes sat i produktion snarligt.

A 14 er af samme størrelsesorden (ca. 1.000 ton) som forgængeren A 11, der er imidlertid tale om et helt selvstændigt nyudviklet projekt, hvor der fra begyndelsen blev satset på udvikling af en radikalt mindre og billigere ubåd. De første udkast opererede således med størrelsesordenen 4-500 ton.

På grundlag af en såkaldt TTEM (Taktisk - Teknisk - (E)Økonomisk - Målsætning) gennemførtes et omfattende analysearbejde. Gennem operationsanalyser og parameterstudier opnåedes et godt grundlag for de kost/effektivitetsstudier, der har været styrende for udviklingsarbejdet, og som anses for særligt vigtige, når der er stærkt begrænsede økonomiske midler til rådighed.

De mange data blev behandlet af erfarne ubådsofficerer og ingeniører, som vurderede adskillige projektudkast i størrelsen fra 400 til ca. 1.200 ton. Størrelsen indgår i disse analyser bl.a. på den måde, at en mindre båd får tillagt hø-

jere kampværdi på grund af mindre detektionsrisiko og bedre manøvreegenskaber, til gengæld har en større båd bl.a. fordele ved større våbenbeholdning.

Vurderingerne pegede i retning af at optimal kost/effektivitet opnåedes ved en størrelse omkring 1.000 ton.

Det kan måske undre, at det første tyske ubådsprojekt efter 2. verdenskrig blev en båd på ca. 400 ton, et projekt som lå til grund for den norske KOBHEN-klassen og den danske NARHVALEN-klassen. For den tyske marine var der imidlertid ikke tale om at optimere med hensyn til en hensigtsmæssig størrelse. Problemet var at optimere bådens egenskaber indenfor den begrænsning på 350 ton, der var sat for tyske ubåde. Der blev en lille overskridelse af den tilladte størrelse, men det må erkendes, at der indenfor denne begrænsning opnåedes et forbløffende godt resultat.

Den meget kompakte konstruktion medfører imidlertid nogle alvorlige ulemper, som ikke vil være ønskelige i et nyt ubådsprojekt.

Vedligeholdelses- og reparationsarbejder er ofte vanskelige at udføre og kan være kostbare og tidskrævende på grund af omfattende adkomstarbejder. Det kompakte torpedoarrangement medfører, at torpedoladning er en meget omfattende proces, hvor bl.a. aptering skal nedtages og båden forsynes med et specielt ladeaggregat. Endelig vil hensynet til besætningen stille større krav til plads i et fremtidigt ubådsprojekt.

En væsentlig faktor er imidlertid også prisen. I forbindelse med Søværnets Materielkommandos arbejde med et nyt ubådsprojekt, har et tysk projekt for en 600 ton båd været en af de muligheder, der har været undersøgt. Det viste sig imidlertid, at dette projekt ville falde udenfor den økonomiske ramme, der var opstillet, dels fordi det ikke kunne medtages i en serieproduktion, men også fordi en mere kompakt båd ville blive dyrere at bygge.

Det har da også vist sig, at de ubåde, der i stort antal (over 30) er bygget i Tyskland til eksport, hvor der ikke har været nogle størrelsesmæssige begrænsninger, er på over 1.000 ton.

Efter færdigprojektering af A 14 iværksatte den svenske marine et nyt grundlæggende studiearbejde for udvikling af det næste ubådsprojekt. Igen blev der gjort ihærdige forsøg på at udvikle en lille ubåd, og ved hjælp af forskellige teknologiske forventninger og tekniske kunstgreb lykkedes det at udarbejde et optimeret projekt for en ubåd på ca. 750 ton med samme våbenlast som A 14. Det har imidlertid vist sig, at forventningerne ikke har kunnet indfries, og trin for trin under detailprojekteringen er størrelsen vokset, således at slutresultatet også her er blevet ca. 1.000 ton.

Selvom der i princippet gives frie hænder ved et nyt projekt, er der visse givne faktorer, som får stor indflydelse på størrelsen.

Ubådens længde er i store træk bestemt af følgende:

Torpedorørens længde, plads til reservetorpedoer og lademulighed, konventionel fremdrivning med batterier, hvis størrelse er givet for at opfylde krav til udholdenhed og fart, dieselmotorer med generatorer, hvis størrelse også stort set er givne og endelig elektromotor til fremdrivning.

Næsten uanset hvordan man søger at indrette disse forhold, havner man med en længde på ca. 50 m.

NARHVALEN-klassen er 44 m lang.

DELFINEN-klassen er 55 m lang.

A 17 projektet og den tyske type 209 (ca. 1.000 ton) er ca. 50 m, altså kortere end DELFINEN-klassen.

Det der herefter med en tilnærmelsesvis given længde afgør displacementet er således bådens diameter.

Vandmodstanden under neddykket sejlads forøges ikke væsentligt ved en forøgelse af diameteren. Indenfor visse grænser vil en forøget største diameter tværtimod kunne

give en mere hensigtsmæssig dråbefaçon. Effektforbruget er endvidere først og fremmest bestemt af bådens længde. Med hensyn til prisen er det en kendsgerning, at en stigende del af denne udgøres af våbenudrustning og det elektroniske udstyr, denne del af anskaffelsesprisen er stort set uafhængig af bådens størrelse. Det, der kan få indflydelse på prisen, er således selve byggeomkostningerne, og som nævnt kan disse endog forøges ved en mindre båd, idet arbejdsforholdene bliver vanskeligere.

Et andet forhold af stor betydning ved en »større« ubåd er naturligvis, i hvilket omfang størrelsen har indflydelse på detektionsrisikoen.

Igen er bådens længde af stor betydning for detektionsandsynligheden, hvilket ubådskonstruktørerne naturligvis har været opmærksomme på. De aktuelle projektmuligheder er derfor begrænset mest muligt i længden, og som nævnt er de kortere end DELFINEN-klassen. Deplacementsforøgelsen hidrører fra en forøgelse af bådens tykkelse i forhold til DELFINEN-klassen med ca. 1 meter, hvilket ikke anses for at forøge det ekkogivende areal uacceptabelt, samtidig er der ved den buttede skrogfaçon og ved forbedrede rorarrangementer opnået særdeles gode manøvreegenskaber.

Sammenfatning

I den omtalte artikel er der foretaget en sammenfatning ved at besvare de 3 stillede spørgsmål som følger:

1. En lille ubåd kan projekteres og bygges, men den bliver ikke billig i forhold til størrelsen, og kampeffekten bliver lav i forhold til omkostningerne.
2. Ubådens størrelse bestemmes i praksis af dimensionerne fra hovedvåbnet samt krav til udholdenhed og hurtig genopladning af batterierne. Såfremt en mindre størrelse skal blive mulig og lønsom, er det nødvendigt at udvikle andre

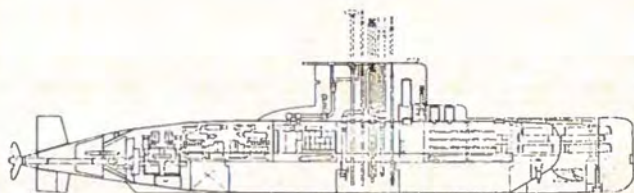
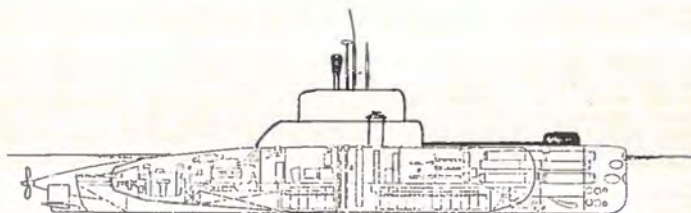
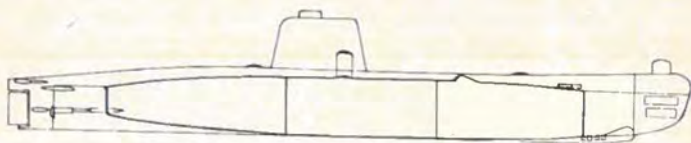
og mindre pladskrævende våbensystemer eller ved teknologiske gennembrud, indenfor batteriteknik eller luftuafhængigt maskineri, at kunne reducere pladskrævne.

3. Forholdet mellem størrelse og omkostninger er ikke fast. Mindre ubåde bliver ikke billigere end større (indenfor de aktuelle grænser). Trange installationsforhold nødvendiggør specialudførelser af udstyr og medfører merarbejde ved byggeri og vedligeholdelse.

De gennemførte analyser og studier af forholdene kamp-effekt/omkostninger m.v. antyder således, at de projektmuligheder der foreligger for Søværnet på ca. 1.000 ton må anses for hensigtsmæssige størrelser, og at det næppe er muligt i dag at udvikle en »lille billig ubåd«.



Da type 205 - hvortil NARHVALEN-klassen også tilhører - blev udviklet var der ikke tale om optimering med hensyn til en operativ hensigtsmæssig størrelse, men et forsøg på at holde displacementen inden for den efter sidste krig fastsatte maksimale størrelse for tyske undervandsbåde på 350 tons.



På trods af de relativt store displacementsforskelle på de her afbildede undervandsbåde af DELFINEN-, NARHVALEN-klassen samt type 209 ses det at længderne ligger i området 50 meter. Det er således trykskrogets diameter som afgør displacementet.

EN NORSK SØOFFICERS TOGT MED ROYAL NAVY I 1849-51

af kontreadmiral F. H. Kjølsten

*I Tidsskriftets januar hefte 1958 findes en artikel »En ufri-
villig Grønlandsrejse i 1838« med biografiske oplysninger
om Captainlieutenant i den norske marine Johan Hübner
Holst Kløcker.*

*Heri er omtalt, at Kløcker har skrevet en række interessante
rapporter hjem til den norske marine om hans tjeneste i den
engelske flaaede i aarene 1849-51, og at disse rapporter fin-
des i det norske rigsarkiv i Oslo.*

*Da jeg var interesseret i at stifte bekendtskab med disse rap-
porter fra Kløcker, som er min hustrus morfader, har jeg hen-
vendt mig til »Det norske Riksarkiv« i Oslo for at faa disse
i fotokopi, hvilket jeg nu har modtaget.*

*De bestaar af ialt fem rapporter i 16 smukt haandskrevne si-
der, samt en samlet generalrapport, alt skrevet med gotiske
bogstaver. Denne sidste, som her er transkriberet og med bi-
beholdelse af Kløckers stavemaade, lyder saaledes:*

Til Den Kongelige Norske Marine-Kommando.

Ifølge den mig ved kongelig Resolution af 3' April 1849
givne Permission til at gaae i engelsk Orlogstjeneste, begav
jeg mig til London i Mai s.A. og anholdt igjennem den
norsk-svenske Minister om en Ansættelse som Mate paa
en Fregat. Under den 13' Juni blev det mig meddelt, at jeg
var ansat som Lieutenant ombord i Fregatten »Castor«,
som jeg gik ombord i den 16' Juni i Portsmouth. Samme
Dag forlod Fregatten Portsmouth, ankrede i Plymouth
Sound den 17's.M. og forlod England den 22' Juni for som
Flagskib at afgaae til Kapstationen. Fregatten »Castor«
paa 1200 Tons, 330 Mands Besætning og 36 Kanoner, com-
manderedes af Commodore Wyvill, Højstbefalende paa
omtalte Station.

Efter at have anløbet Madeira, Teneriffa og Ascension ankrede Fregatten i Simonsbay ved Cap det gode Haab den 29' August. Grændserne af Stationen ere som følger: Paa Østsiden af Afrika – Equator indtil 66° Lgd. O.f.G., derfra denne Meridian til 10° S.Brd., derpaa denne Parallel indtil Meridianen paa 75° Lgd. O.f.G., der danner Grændsen til den sydlige Polarcirkel.

Paa Grund af den bevægede Tilstand, hvori Kolonien paa denne Tid befandt sig som en Følge af den brittiske Regerings Hensigt at benytte Kolonien som Forvisningssted, forblev Flagskibet her indtil den 22' Februar 1850, da der med en Parlaments-Act var bleven bestemt, at Forbryderskibet skulde afgaae til Vandiemensland. Ved Ankomsten i Simonsbay blev det mig tilladt at gjøre Officers-Vagt, hvormed jeg vedblev indtil den 22' Februar 1850, da Fregatten forlod Cap for at gaae til Mocambique Canalen og virke til Undertrykkelse af Slavehandelen paa Østkysten af Afrika.

Uagtet det store Antal engelske Krydsere under Kysten af Brazilien og paa Østkysten af Afrika hvor desuden nogle portugisiske Skibe findes i samme Hensigt, drives denne Handel fremdeles og især i Maanederne fra September til Mai, da det i Vintermaanederne under Cap det gode Haab herskende kolde og urolige Veir gjør det vanskelig at bringe en Ladning Slaver i live rundt Sydspidsen af Afrika. – Skjønt den Mængde Priser, som gjøres paa begge Kyster, de betydelige Udgifter med Handelen, Dødsfald af Slaver o.s.v. er dog Fordelen paa hver Slave, som landes i Brazilien saa stor, (30 til 40 £) at Handelen dog giver dens Entrepreneurer et rigeligt Udbytte. Det største Antal af de Sorte, som udføres fra Østkysten af Afrika landes i Brazilien og kun et lidet Antal i Cuba paa Grund af den længere Tur og deraf følgende større Dødelighed, som en saadan forlænget Passage vilde gjøre nødvendig.

Foruden Slavehandelen drive Portugiserne, Amerikanerne

og Hamburgerne Handel her, de sidste meget som Kystfarere. De Produkter som fornemmeligen udføres, ere: Guldstøv, Elefantbeen, Skind, Kaffe, Matter og Fugle. Amerikanerne og Hamburgerne bringe Uld- og Bomuldstøier, Vaaben, Legetøj samt Levnetsmidler og forbinde ofte Spekulationen med en Tour til Aden ved det røde Hav. Foruden drives en betydelig Kysthandel mellem Arabien og Østkysten af Afrika indtil 15° S.Brd. i store eenmastede Fartøier (dhow) under Imamen af Maskats Flag. Hvalfiskeriet er især i Amerikanernes Hænder og drives meget paa Øst og Nordkysten af Madagascar samt imellem Øerne der.

Den 17' Marts ankrede Fregatten »Castor« udenfor Munden af Floden Quilimane i 18° S.Brd., hvor Byen af samme Navn ligger 3 Mile fra Munden. Dette er det vigtigste Udskibningssted for Slaver og som saadant Opholdssted for flere Slaveagenter. Her er en Gouverneur og en Garnison. Da ingen oplysninger vare at erholde paa dette Sted, lettede Fregatten og stod mod Nord langs Kysten, samt ankrede den 23' udenfor Floden Mazemba, hvor man havde Mistanke om, at et Slaveskib nylig var indløbet. Om Aftenen afsendtes en Expedition af 4 Fartøier under den 1' Lieutenant for at undersøge Floderne Mazemba og Tejungo, og blev en af Kutterne overladt til min Kommando. Efter 3 Dages Fraværelse, hvorunder begge Floder undersøgedes og en Landing foretages paa Mistanke om Tilstedeværelsen af Baraonar, (store Bygninger, hvori Slaverne holdtes førend de udskibes) vendte Fartøjerne tilbage uden at have opdaget Noget.

Fra den 26' Marts til Slutningen af Mai Maaned krydsede Fregatten under Kysten og besøgte Byen Mocambique i 15° S.Brd., det fornemste Punkt i de portugisiske Besiddelser paa Østkysten af Afrika og som saadant Sæde for General-Gouverneuren.

Paa nogle Miles Afstand fra Land løber langs Kysten af

Afrika en sydlig Strøm, der yttre sig stærkest i de Maaned, Nordøst-Monsunen hersker, nemlig fra Slutningen af September til April. I Mocambique Kanalen, hvor den er stærkere end under noget andet Strøg af Kysten, løber den 2 til 3 Miles Fart i Vagten, og paa enkelte Punkter fandtes den undertiden at løbe 4 Mile. – Den 29^e Mai løb Fregatten imellem Øen Zanzibar og Fastlandet, hvor der løber en stærk og uregelmæssig Strøm, og ankrede den 30^e ved Byen Zanzibar, der ligger paa Nordvest Siden af Øen i 6° S.Brd. og er Imamen af Maskats Resident.

Farvandet op til Zanzibar er ikke farligt i klart Veir, da man kan see Bankerne fra Toppen. Loddet er imidlertid ikke at stole paa, da disse er særdeles steile. Øiet er den bedste Leder, og under smaae Seil kan et Skib altid være fri for Fare. Om Natten eller i tykt Veir vil det være farligt at gaae nær under Lathams Island, da Strømmen der er særdeles stærk og uregelmæssig. Efter at have fyldt Vand og indtaget Forfriskninger forlodes Zanzibar efter 13 Dages Ophold, og Fregatten stod mod Syd for at undersøge en Deel af Kysten omkring Cap Delgado, hvor der var Mistanke om flere Slave-Etablissementer.

Den 26^e ankrede Fregatten i Nærheden af Cap Delgado tilligemed Dampskibet »Dee«. Næste Dag sendtes en Division af Matroser og Marinere under Kommando af Commander Bunce, for at ødelægge nogle Baraconer i Rovooma-Bay paa 10°10'S.Brd. Landingen skete i Dagbrækningen og saa uventet, at førend Dagen var fremme, vare Bygningerne i Brand og Modstand uden Nytte. Den 28^e lettede Fregatten og anløb Johanna (den midterste af comoriske Øer) for at fylde Vand og indtage Forfriskninger især paa Grund af det hurtigt tiltagende Antal af Syge (fra Blodgang og Diarrhoe), som vi erfare efter at have forladt Zanzibar; dette tilskrives hovedsagelig Virkningerne af det slette Vand og trykkende Luft, vel ogsaa den Omstændighed, at en stor Deel af Mandskabet var gennemvadt hele Dagen under Vandfyldingen i den stærke Regn.

Den 7^e Juni løb Fregatten under Cap Delgado og fik Underretning om, at man havde opdaget et Slave-Etablissement i Nambezy Floden ved Byen Quiango. Tidlig om Morgenen den 8^e startede Angrebet paa Byen, hvori fandtes 6 Baraconar og flere Vareoplag. En 6-Udig Kanon, som dækkede Veien til Stedet, fornagledes, og førend Indbyggerne have Tid til at gribe til Vaaben, var Landsbyen i Lue. Et Slavetransportskib (dhow) blev ved samme Leilighed opbrændt.

Fra denne Tid til Begyndelsen af Juli krydsedes under Kysten mellem Byen Mocambique og Floden Quilimane, og var Sygeligheden i den Grad tiltaget, at Antallet i Sygelisten var 110 og Tabet ved Dødsfald ialt 11. Den Tjeneste jeg havde gjort, siden Fregatten forlod Cap det gode Haab, havde bestaaet i at gjøre en Deel af Dagvagten samt Vagten mellem Klokken 6 og 8 om Aftenen. Den 9^e Juli gik jeg ombord i Skonnerten »Dart«, der den 5^es.M. havde forenet sig med Flagskibet som Tender, og fra denne Tid, indtil jeg forlod den engelske Tjeneste gjorde jeg uafhængig Officiers Vagt.

Skonnerten »Dart« paa 320 Tons, 50 Mands Besætning, 3 lange 32-Udige Kanoner og commanderet af Lieutenant Stirling, fik Ordre til at krydse under Kysten mellem Luabo-Floden og Promzira-Øerne søndenfor Byen Mocambique. Den 25^e Juli undersøgtes Floden Mariangona og d. 30^es.M. sendtes en Expedition af 4 Fartøjer fra Dampskibet, »Dee« og Skonnerten »Dart« for at undersøge Olinda-Floden paa Mistanke om derværende Baraconer. Den 3^e August vendte Baadene tilbage efter at have trængt 8 Mile opad Floden uden dog at have opdaget Noget, der kunde lede Mistanke. – I Begyndelsen af September forlod Fregatten »Castor« Kysten af Afrika for at gaae til Mauritius.

Kysten af Afrika fra Zofala til noget søndenfor Angoxa-Floden er flad, gjennemskaaret af utallige Floder hvis

Bredden bestaar af et lavaagtig Dynd, som afgiver en særdeles rig Jordbund for det giftige Mangotræ, der bevoxer Bredderne. En Række af Banker omgive Flodernes Munding og gjøre dem ofte utilgjængelige paa Grund af de svære Brændinger, som opstaae ved nogen Sø. Heden i disse indesluttede Floder er trykkende og i Quilimane Floden stor. Thermometeret hyppigt paa 106° F. i skyggen under en frisk Bris. Den 18' Oktober gik jeg ombord i Dampskibet »Dee« paa 800 Tons, 200 Hestekraft, 65 Mands Besætning og 4 Kanoner, commanderet af Lieutenant Crowder, der havde Ordre til at blokere Quilimane Floden, hvor Dampskibet var ankret.

Efter at have besøgt Byen Quilimane den 2' November, løb Dampskibet ud af Floden den 5's.M. og ankrede 2 Mile fra Kysten for at være mindre udsat for Landluftens skadelige Indflydelse i den anstundende Febertid. Denne begynder i Midten af November og ytrer sig først ved Dødelighed blandt Fjerkræet. I Januar Maaned er den paa sit høieste og kræver da endog blandt den sorte Befolkning talrige Offere. – Imidlertid var Fregatten »Castor« ankommen paa Kysten den 3' November, og da Sygeligheden blandt Dampskibet »Dee«s Mandskab tog stærkt Overhaand, bevirkede Lieutenant Crowder at gaae til Søes, og den 29' November sattes Kursen for Cap.

Under Kysten af Natal erfore vi en af de i dette Farvand forekommende svære Stormbyger ledsaget af stærk Lynild og Torden, og under Cap Recife i 34° S.Brd. tildrog sig den Omstændighed i en Nordvest Storm, at den ene af et Styrbords Svingbomme sprang. Den 14' December ankrede imidlertid Dampskibet uden videre Uheld i Simonsbay.

I Begyndelsen af Januar 1851 udbrød Kafferkrigen, og Dampskibet benyttedes fra denne Tid til at føre Tropper til East-London ved Mundingen af Buffalo Floden, der danner Koloniens Grændse mod Øst. Dette var den ene-

ste Kommunikations Linie mellem Kolonien og Hovedkvarteret, da al Forbindelse over Land var afskaaren af Kafferne. Under denne Tjeneste, hvortil Dampskibene »Hermes« og »Phoenix« ogsaa benyttedes, løb Dampskibet »Dee« 5 Gange mellem Kapstaden og East-London, anløbende de mellemliggende Steder ved Mossel-bay og Algoa-bay, og landede ialt 1600 Mand Hottentotter og 65 Heste foruden Krigsfornødenheder i East-London. Da Fregatten »Castor« den 11' Februar var ankommen til Cap fra Mocambique-Canalen sendtes dens Marinere tilligemed en Division af Matroser under en Lieutenants Kommando for der at gjøre Tjeneste.

Den 15' April gik jeg ombord i Flagskibet, hvor Mandskab, deels ved Dødsfald, deels ved Bemandingen af Tenderen og Folk paa detacheret Tienste var i den Grad reduceret, at der kun fandtes 70 Mand ombord. Den 11' Mai ankom Dampskibet »Vulcan« fra England med et Regiment ombord, som landedes i Algoa-bay den 18's.M. Da Dampskibet havde Ordre til at vende tilbage til England efter Troppernes Landing paa Cap, anholdt jeg Commodore Wyvill om Tilladelse til at forlade Stationen for at vende tilbage til Norge.

Som Følge heraf blev jeg under 31' Mai beordret at gaae ombord i Skruedampskibet »Vulcan«, der er jernbygget, indrettet til Troppeskib, paa 1748 Tons og commanderedes af Mr. Penn, Master; det havde 120 Mand Besætning, 6 Kanoner paa Dækket og en auxiliær Skruer Maskine paa 350 Hestekraft. – Da jeg gik ombord i Dampskibet »Vulcan« blev jeg af Flagskibets Næstkommanderende anbefalet til at gjøre Tjeneste paa Hjemreisen, men Mr. Penn fandt ikke Brug for flere Officierer.

Den 3' Juni forlod Dampskibet Stationen, anløb St. Helena den 21', Ascension den 29's.M. og ankrede ved Portsmouth den 15' August.

Som Følge af det i den Kongelige Kommando's Instrux

mig gjorde Paalæg at være opmærksom paa de forbedrede Indretninger, jeg maatte forefinde i den engelske Marines Skibe, har jeg optegnet, hvad der i denne Henseende har vakt min Opmærksomhed, hvorover jeg i Henhold til ommeldte mig givne Ordre tillader mig at vedføje en Beskrivelse.

Stavanger den 27' November 1851.

Underdanig
J. Kløcker.

BOGANMELDELSE

Baron Burkard von Müllenheim-Rechberg:
»Battleship BISMARCK«

Oversat til Engelsk af Jack Sweetman
Naval Institutes Press, Annapolis 1980. 290 s., ill.

Forfatteren, nu 71-årig pensioneret ambassadør, var 1940-41 som Oberleutnant zur See 4' artilleriofficer i slagskibet BISMARCK og adjutant hos chefen, Kapitän zur See Ernst Lindemann.

Den omstændighed, at forfatteren har ventet så længe med at skrive disse erindringer, har gjort, at de utvivlsomt er mere objektive og tolerante, end hvis de var skrevet i 1941.

Selv om BISMARCK's korte og voldsomme liv og død er skildret i adskillige værker, er denne bog et unikum derved, at forfatteren er den eneste søofficer i linien, der overlevede skibets dramatiske undergang.

Efter mange måneders energisk indsats var BISMARCK i mange prøver og øvelser, der blev foretaget i Østersøen for at sætte skib og besætning i stand til at opfylde de mange og strenge krav, der ville blive stillet ved et fremtidigt møde med tilsvarende enheder af Royal Navy, som på dette tidspunkt var Krigsmarinens eneste modstander på søen.

Efter mange måneders energiske indsats var BISMARCK i maj 1941 kampklar og blev 5. maj i Gdynia inspiceret af Adolf Hitler med ledsagere, deriblandt feltmarschal Keitel. Føreren blev modtaget af admiral Günther Lütjens og skibschefen, Kapitän zur See Ernst Lindemann, der førte gæsterne rundt i det mægtige skib. Særlig demonstration af ildledelsessystemet syntes at gøre et stærkt indtryk på de høje herrer, men ingen stillede spørgsmål.

Admiral Lütjens forklarede senere i sin kahyt, hvorledes han forestillede sig at anvende det nye skib, der uden tvivl

var ethvert andet slagskib overlegent - både i slagkraft og i modstandsevne over for projektiler, torpedoer og luftbomber.

Hitler udtrykte betænkelighed med hensyn til den britiske flådes store numeriske overlegenhed, men Lütjens understregede gang på gang, at BISMARCK ikke behøvede at frygte nogen modstander.

Som bekendt stod BISMARCK og PRINZ EUGEN nord på gennem de danske farvande 20. maj 1941 for at gennemføre Operation Rheinübung.

Forfatteren erklærer sig som beundrer af skibschefen, der altid var tillidsvækkende og menneskelig, hvorimod han er mere skeptisk overfor admiral Lütjens. Forholdet mellem flådechefen og skibschefen syntes at have været noget spændt, bl.a. fordi Lütjens ikke ville følge Lindemanns opfordring til at lade skibet indtage fuld oliebeholdning fra den tanker, som var sat stævne i Grimstadfjorden 21. maj. Denne undladelse fik skæbnsvangre følger.

Efter den dramatiske sænkning af HOOD 24. maj forsøgte Lindemann at overtale Lütjens til at forfølge successen og nedkæmpe PRINCE OF WALES, hvilket utvivlsomt ville have været muligt. Lütjens, der ikke var bekendt med, at Home Fleet var rettidigt advaret og allerede i søen med store styrker, og som ikke tillagde de træffere, BISMARCK havde fået, større betydning, besluttede altså at fortsætte operationen som planlagt.

Man kan med bagklogskab forestille sig, hvorledes Lütjens ville være blevet modtaget, hvis han efter at have sænket både HOOD og PRINCE OF WALES var returneret til en hjemmebase for at få skaderne udbedret og for at indlede planlægningen af en ny operation i samarbejde med TIRPITZ, der om nogle måneder ville være kampklar.

Forfatteren giver en rystende skildring af slagskibets sidste time hvor en regn af granater af sværeste kaliber bogstavelig talt sønderrev skibet uden dog at få det til at synke.

Da alt håb er ude, og de overlevende springer i det oprørte hav, kommer den britiske krydser DORSETSHIRE de ulykkelige til hjælp og begynder redningsarbejdet, men må kort tid efter afbryde det, da tyske ubåde meldes observeret.

Forfatteren taler meget anerkendende om den behandling, de bjærgede fik ombord i DORSETSHIRE; næstkommanderende og lægen gjorde alt for at de sårede blev behandlet og bispist samt fik tøj på kroppen. Han erkender, at chefen ikke kunne gøre andet end at afbryde redningsaktionen, så snart fjendtlige ubåde blev meldt observeret.

Appendix D indeholder en diskussion af de teoretiske muligheder, der efter nogles mening skulle have været for at reparere det opståede rorhavari, eller for at modvirke det drejningsmoment, som var en følge af havariet. Forfatteren kommer til det resultat, at under de herskende forhold - dvs. fjendtlig beskydning og en nordvestlig storm med svær sø var det ikke muligt med egne midler at bringe BISMARCK ud af den håbløse situation.

Det er værdifuldt nu at kunne supplere de mange kendte betretninger med dette nye vidneudsagn, og bogen anbefales på det bedste.

E.J.S.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i marts/april 1981.

HISTORIE.

Andersen, Hanne: Nyboder. Et københavnsk miljø, med en gennemgang af dets afspejling i litteraturen. (Marinehistorisk Selskabs skrift nr. 18). Kbh. 1981 54 s. ill. kort.

Barfod, J. H.: Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677. (særtryk af Historisk Tidsskrift, Bd. 80, hæfte 2, 1980). Kbh. 1980. 38 s.

Hugill, Stan: Songs of the Sea. The Tales and Tunes af Sailors and Sailing Ships. Maidenhead 1977. 198 s. ill. index. bibl. noder.

Lindsjö, Ronny: Försvarsfrågan och sjökrigsmaterielens utveckling. En översikt rörande Sverige under 1800- och 1900-talet. Stockholm (Näsbypark) 1978. 140 s. ill. kort. bibl.

Rasmussen, Bent (red.): Samsø. Danmarks midtpunkt. Kbh. 1948. 312 s. ill. kort. 4.

Thomsen, Birger: Skonnerten »Vigilant« - myte og dokumentation. (Særtryk af Handels- og Søfartsmuseets årbog 1980). u. sted (Helsingør) 1980. 14 s. ill.

Satelli, James S.: A Brief History of the 7th Marines. Washington, D. C. 1980 84 s. ill. kort.

2. VERDENSKRIG.

Frit Danmark. »Med Storbritannien for Danmarks Frihed«. The Danish Newspaper Published in London by the Danish Council. Dd. I: December 1940 - juni 1943. Bd. II: Juli 1943 - juni 1945. Kbh. 1980. 2 bd. 878 s. ill. index. folio.

Hegland, Jon Rustung: Nortraships flåte. Bd. I: Krigsseila-sen under den allierte defensiv 1940-1941. Bd. II: Krigsseila-sen under den allierte offensiv 1942-1945. Oslo 1977. 2 bd. 292 s + 9 kort & 478 s. ill. kort index.

Johnson, Frank D.: United States PT-Boats af World War II in Action. Poole, Dorset 1980. 160 s. ill. index.

Karlsson, Eric: Vi førte dem tilbage til livet. u. sted (Lynge) 1980. 158 s. ill.

The Second World War. A Guide to Documents in the Pub-lic Record Office. (Public Record Office Handbooks No. 15). London 1972. 304 s.

Tortzen, Christian: Søfolk og skibe 1939-1945. Den danske handelsflådes historie under anden verdenskrig. Bd I: Ind i krigen. U. sted (Kbh.) 1981. 720 s. ill. kort. index.

Wilson, Sloan: Ice Brothers. New York 1979. 518 s.

PERSONALHISTORIE

Greve, Tim: Haakon VII. Menneske og monark. Oslo 1981. 420 s. ill. kort. index. bibl.

Jonsen, Hugo Nikatius Oluf: Levnedsbetjelling (1834-1978). u. sted u.å. (1878). 26 s. fotokopi af håndskr. ma-nuskript. 4°.

Buell, Thomas B.: Master of Sea Power. A Biography af Fleet Admiral Ernest J. King. Boston 1980. 610 s. ill. kort. index. bibl.

Love, Robert William, jr. (ed): The Chiefs of Naval Operations. Annapolis 1980. 448 s. ill. index.

Jurika, Stephen, jr. (ed): From Pearl Harbor to Vietnam. The Memoirs of Admiral Arthur W. Radford. Stanford, Californien 1980. 476 s. ill. index. bibl.

Stambog over Maskinister M og T, der har gjort Tjeneste i Undervandsbåde (1909-1948). Undervandsbåds-og Flyvebådsafdelingen 1918. 90 s. håndskr. folio.

POLITIK m.v.

Clayton, Aileen: The Enemy is Listening. London 1980. 382 s. ill. kort. index. bibl.

Detzer, David: The Brink. Cuban Missile Crisis, 1962. London 1980. 300 s. ill. kort. index. bibl.

Haaest, Erik: Agent Affæren Hetler. En dansk spionroman fra de virkelige liv. Kbh. 1977. 208 s. ill.

Kaplan, Lawrence S.: A Community of Interests: NATO and the Military Assistance Program, 1948-1951. Washington, D. C. 1980. 252 s. index. bibl.

Lindhardt, Bjarne F.: Allierede forstærkninger til Danmark. (Dansk Udenrigspolitisk Institut, Forskningsrapport nr. 5). U. sted. (Kbh.) 1981. 150 s.

McCWire, Michael & John Mc Donnell (eds.): Soviet Naval Influence. Domestic and Foreign Dimensions. New York 1977. 660 s.

Møller, J. Ørstrøm: Den verdensøkonomiske krise. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER, SERIE 15, nr. 1/1981. Kbh. 1981. 58 s.

Smidt, Poul: Undergravende virksomhed. Beretning fra Kommissionsdomstolen af 13. juli 1977. Kbh. 1977. 72 s.

Øberg, Jan: Myter om vor sikkerhed. En kritik af dansk forsvarspolitik i et udviklingsperspektiv. u. sted (Kbh.) 1980. 330 s. ill.

KRIGSKUNST

Hague, Paul: Sea Battles in Miniature. A Guide to Naval Wargaming. Cambridge 1980. 160 s. ill. kort.

Wit, Joel S.: Advances in Antisubmarine Warfare. (Uddrag af tidsskr. Scientific American, Vol. 244, No. 2, 1981). u. sted 1981. 11 s. (s. 27-37). ill. kort. 4°.

SKIBE & SKIBBYGNING

Dannesbo, Erik: Gamle danske skonnerter. Kbh. 1978. 96 s. ill.

Dansk Illustreret Skibsliste 1981. Århus u.å. (1981). 432 s. ill.

Gøthche, Morten: Fregatten Jylland. Rapport 2: Konserveringsproblemet. u. sted 1980. 32 s. bibl. maskinskr. 4°.

Kure, Bernt: Fregatten Jylland. Rapport 3: Doksætning-problemet. u. sted 1981. 32 s. ill. maskinskr. 4°.

Nordlandsbåden - analyseret og prøvesejlet af Vikingskibshallens Bådelaug. (Working Papers 12. The National Museum of Denmark).

Kbh. 1980. 286 s. ill. kort.

DYKNING & NAVIGATION

Håndbog i dykning. CHS PUB 180-536. Kbh. 1981. forsk. sidetal. ill. 4.

Howse, Derek: Greenwich time and the discovery of the longitude. Oxford 1980. 254 s. ill. kort. index bibl.

Kommentarer til Nyanskaffelser

Aktuellt 1980 Marinmuseum. Föreningen Marinmusei Vänner, Karlskrona 1981.

I det senest modtagne årsskrift findes artikler om billedhugerværkstederne på Karlskrona orlogsværft, om de første svenske undervandsbåde i 1883 og om den svenske marines hjælpefartøjer i 1939 og 1940. Endelig indeholder årsskriftet en indholdsfortegnelse for årgangene 1961-1980.

Aileen Clayton: The Enemy is Listening. Hutchinson Publ. Group, London 1980.

Det er kun få år siden, at offentligheden blev bekendt med, at de allierede under den 2. verdenskrig var i stand til at bryde de tyske koder («Ultra»), hvilket var medvirkende til at give informationer, der var af uvurderlig betydning for de allieredes krigsledelse. Der var imidlertid andre tjenester, der fremskaffede efterretninger, uden hvilke de allieredes kendskab til fjendens taktiske dispositioner og hensigter vil-

le have været enten ufuldstændige eller helt mangle. En af disse tjenester var »Y-Service«, hvis historie her fortælles for første gang af Aileen Clayton, som var det første medlem af WAAF (Women's Auxiliary Air Force), der blev udnævnt til efterretningsofficer.

»Y-Service« var den afdeling indenfor Royal Air Force, der foretog aflytning af fjendens kommunikation.

Det må hilses med glæde, om den tilsvarende »Y-Service« for Royal Navy (og Army) også måtte blive fortalt.

David Detzer: The Brink. The Cuban Missile Crisis of 1962. J. M. Dent & Sons, Ltd., London 1980.

Baseret på dagbøger, breve og telefon-notitser fra embedsmænd i Washington, interviews med civile og embedsmænd på Cuba og noget upubliceret og nylig deklassificeret materiale, giver forfatteren en levende beskrivelse af den hændelse, som siden 1945 vel har været nærmest ved en udløsning af en 3. verdenskrig.

Forfatteren er professor ved Western Connecticut State College.

Derek Howse: Greenwich time and the discovery of the longitude. Oxford University Press, Oxford 1980.

Udover at berette om indførelsen af Greenwich Mean Time i 1884 fortælles om det kongelige observatorium, som blev grundlagt i 1676 af kong Charles II i hans park ved Greenwich, ligesom forfatteren giver en letfattelig beskrivelse af udviklingen indenfor astronomi og navigation.

Derek Howse er leder af afdelingen for navigation og astronomi ved National Maritime Museum i Greenwich. Som sådan er han ansvarlig for det gamle kongelige observatoriums bygninger, som nu er en del af museet, idet astronomerne er flyttet til Sussex.

Eric Karlsson: Vi førte dem tilbage til livet. Bogan, Lyngø 1980.

Forfatteren var sergent i Svensk Røde Kors og blev i foråret 1945 udpeget til at deltage i den svenske redningsaktion for danske og norske fanger, der sad i tyske koncentrationslejre.

Bogen er en levende »øjenvidne«-beskrivelse af det store humanitære arbejde, der blev iværksat i krigens sidste uger. Den er udgivet med støtte af Frihedsfonden og har forord af lederen af Frihedsmuseet, Jørgen H. Barfod, selv tidligere Neuengamme-fange.

Bjarne F. Lindhardt: Allierede forstærkninger til Danmark. Dansk Udenrigspolitisk Institut, Forskningsrapport nr. 5. Samfundsvidenskabeligt Forlag, Kbh. 1981.

Problemet om forstærkninger udefra har længe spillet en rolle for dansk forsvarspolitik og har for tiden en øget aktualitet i forbindelse med de løbende forhandlinger om forsvarsordningen.

Bogen gennemgår de mulige militære trusler mod Danmark, forsvaret af BALTAP-området og forstærkninger rolle under krise og krig. På baggrund af især amerikanske og danske kilder redegøres for, hvilke forstærkninger, der i givet fald kan ventes at tilgå Danmark, og hvordan en sådan overførsel på dansk anmodning vil kunne gennemføres.

Forfatteren er cand. mag. i historie og samfundsfag, adjunkt ved et gymnasium og ekstern lektor ved Århus Universitet.

Bogen, der er en gave fra forfatteren, er blevet til på grundlag af et seks måneders stipendium, som Dansk Udenrigspolitisk Institut har givet forfatteren med henblik på denne opgave.

Nordlandsbåden - analyseret og prøvesejlet af Vikingeskibshallens Bådelaug. Nationalmuseet, Kbh. 1980.

I 1971 modtog Vikingeskibshallen i Roskilde som gave en gammel havareret nordlandsbåd, bygget omkring 1890 til Lofot-fiskeri i Nordnorge. Fartøjet blev restaureret og rigget til på traditionel vis, og i 1975 dannedes et bådelaug af frivillige interesserede, som har foretaget forsøgs-sejladser. Bogen, som har mange forfattere, giver først en oversigt over 1800-tallets opfattelse af bådtypens egenskaber, som følges op af en redegørelse for restaureringen. Mest interessant er måske beskrivelsen af forsøgssejladserne, som viste, at nordlandsbåden var en fremragende hurtigsejler med vinden agten for tværs, men at den også var i stand til at krydse op mod vinden.

Vikingeskibshallens interesse i båden beror ikke mindst på, at den er en direkte efterkommer af vikingeskibet og så nær beslægtet med dette, at resultaterne af forsøgssejladserne kan indgå i vurderingen af vikingeskibenes sejlegenskaber.

Christian Tortzen: Søfolk og skibe 1939-1945. Den danske handelsflådes historie under anden verdenskrig. Bd. I: Ind i krigen, Grafisk Forlag, Kbh. 1981.

Der er tidligere skrevet om den danske handelsflåde under 2. verdenskrig, f.eks. kaptajn H. C. Røders: »De sejlede bare«, men her foreligger for første gang en faghistorikers behandling af emnet, og i overvejende grad set fra sømandens side.

Nærværende bind, som er forsynet med omfattende noter og skibs- og emneregister, giver først en baggrund for skildringen af dansk søfart 1939-1945, en baggrund som går helt tilbage til 1807 og iøvrigt også indeholder beskrivelse af de søfarendes organisationer, de forskellige grupper af menige og officerer ombord, det internationale samarbejde m.m. 2. kapitel redegør for forholdene under den spanske borgerkrig og vinteren 1939/40, medens 3. og 4. kapitel er viet april 1940.

Forfatteren er cand. mag i historie fra 1951 og fra 1972 ansat ved Roskilde universitetscenter. Værket er udgivet af Rederiforeningen og de søfarendes forskellige organisationer; det økonomiske er sikret med bidrag dels fra udgiverne, dels fra en række rederier og fonds. De resterende 3 bind (som har titlerne: »Overgangstid«, »De første år« og »De sidste år«) forventes at udkomme den 9. april de 3 følgende år.

Sloan Wilson: Ice Brothers. Arbor House, New York 1979.

Forfatteren var under 2. verdenskrig løjtnant på US Coast Guard's kutter TAMPA på patrulje i grønlandske farvande 1942. Året efter var han næstkommanderende og til sidst for en kortere periode chef på NOGAK, ligeledes i Grønlands-patruljen.

Der er tale om en roman, man måske også om en delvis selvbiografi; som forfatteren bl.a. siger i sit forord: »Dramaet i romanen er ren fiktion, men jeg har præsenteret Grønland fuldstændig, som jeg forlod Grønland, men jeg behøver ikke at foretage mange undersøgelser i biblioteker«.

Handlingen foregår bl.a. ombord på Coast Guard kutter ARLUK (opdigtet navn, iøvrigt det eskimoiske navn for »jæger«) med en fordrukken chef, som senere bliver frakommanderet. Man oplever jagt på en tysk u-båd, møde med den lokale befolkning m.m.

Skønt roman kan bogen, som følge af forfatterens baggrund, give et udmærket billed af forholdene i Grønland og i farvandene omkring Grønland under 2. verdenskrig, om hvilke der ikke findes megen litteratur.

Jan Øberg: Myter om vor sikkerhed. En kritik af dansk forsvarspolitik i et udviklingsperspektiv. Mellempøkeligt Samvirke, Kbh. 1981.

Forfatteren mener, at forsvaret er i krise, at det er fejltænkt og fejludviklet. Det kan ikke forsvare os som mennesker det

kan ikke forsvare vor livsform eller vor kultur, næppe engang vore ting og vort territorium.

Bogen behandler udførligt forsvarets opbygning, såvel det militære forsvar som civilforsvaret og det civile beredskab -truslerne mod Danmark, militærudgifterne, dansk våbenproduktion- og handel, forsvarets oplysningsvirksomhed og vor rolle i NATO.

Men Danmark behandles også i en større sammenhæng, herunder risikoen for krig i Europa, USA's og Sovjetunionens stadige oprustning og de sikkerhedsproblemer, der knytter sig til diskussionen om en ny økonomisk verdensorden.

Øberg er medarbejder ved Afdelingen for Freds- og Konfliktforskning ved Lunds Universitet, og iøvrigt medlem af det af den danske regering fornylig etablerede Sikkerheds- og Nedrustningspolitiske Udvalg. I dette udvalg vil forfatteren nok få gode diskussioner med professor Erling Bjøl, som i dagspressen har kritiseret Øbergs bog, (der er antaget som doktorafhandling ved Lunds Universitet februar 1981).

A.H.

Meddelelse vedrørende bogsalg til tidligere kadetter på Søværnets Officersskole

I tiden omkring 1970 undergik forholdene på Søværnets Officersskole omfattende ændringer. Kostskolen var nedlagt og underbringelseslokaliteterne indrettedes til klasseværelser, således at også uddannelsen til officerer af Søværnets B-linie kunne rykke ind.

I forbindelse hermed blev Cadetacademiets/Kadetskolens/Søofficersskolens ret omfattende bibliotek ryddet og nogle tusinde bind af bogsamlingen anbragtes nødtørftigt i kurve, kasser og sække i kældrene, hvor der iøvrigt senere er blevet flyttet rundt på dem. Et aktuelt håndbibliotek til studiebehov etableredes på øverste etage, medens en del af bogsamlingen forblev på reolerne i forsamlingsalen.

Forholdene i og udenfor skoletiden medførte, at orden og kontrol med bogsamlingen blev delvis illusorisk, og det har da også nu vist sig, at et betydeligt antal af de tilgængelige gamle og nyere, ofte værdifulde, bind og værker desværre er forsvundet.

Skolen har nu gennemført en fuldstændig opmønstring og gennemgang af bogsamlingen, og herunder frasorteret en hel del doubletter og enkeltværker, som efter omstændighederne ikke længere har aktuel eller nævneværdig historisk interesse for kadetkorpset, skolen eller marinens bibliotek. Emneområdet omfatter i hovedsagen ældre, dansk, svensk, norsk, engelsk, tysk og fransk skønlitteratur, biografier og memoirer samt historie, geografi, matematik, navigation, teknik og krigskunst.

Til den fastsatte, antikvariske, meget fordelagtige vurderingspris vil de frasorterede bøger kunne erhverves af skolens nuværende og tidligere elever til personlig ejendom. Bøger hvortil der måtte være mere end een Liebhaber sælges på auktion:

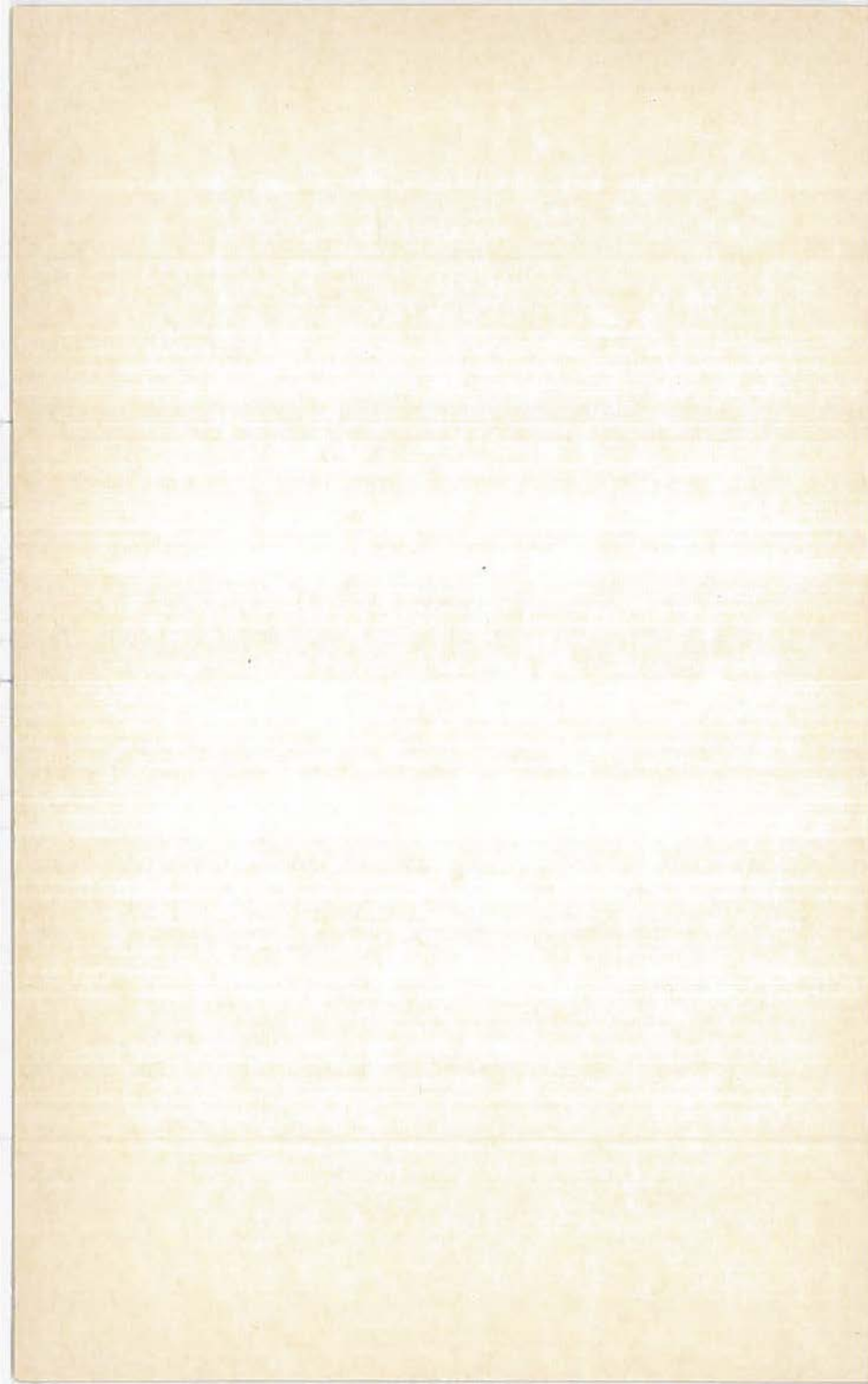
**Tirsdag den 27. oktober 1981 kl. 13,00 på SOS,
lokale 120 (aula)**

Solgte bøger istemples bevis for, at de er lovligt udgået af skolens bogsamling.

For de indkomne midler er det hensigten at istandsætte beskadigede, ældre værker, som skolen ønsker at bevare for kadetkorpset, samt at tilvejebringe betryggende opbevaringsforhold for dem. Skulle de indkomne midler yderligere tillade det, vil enkelte nye værker af aktuel interesse blive anskaffet.

De frasorterede bøger samt fortegnelse, pris- og ønskeliste er fremlagt til besigtigelse på skolen alle hverdage kl. 10-11 og 12-13 i perioden 15. AUG. - 15. OKT. 1981, eller eventuelt efter særlig aftale med skolens bibliotekar, telefon (01) 54 13 13, lokal 2143.

Søværnets officersskole





ANSK ESSO A/S

ST. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K
TLF. (01) 142890



HEMPEL'S
SKIBSFARVER
— ER SØSTÆRKE

til
lykke!



DET NORSKE
VERITAS

DANMARK

NYBODER KOPPEN



BING & GRØNDAAH



Stor dejlig porcelænskop fremstillet af Bing & Grøndahl i anledning af Nyboders 350 års jubilæum. Udført i kun 2.000 eksp. Leveres i fiks gaveæske

**KR.
285,00**

Sendes overalt.



Windjammer

»WINDJAMMER« De eksklusive porcelæns-vægtallerkener med verdens 6 kendteste skoleskibe, malet af den verdenskendte marinemaler James Mitchell. Ved omgående bestilling kan De endnu nå at reservere denne enestående serie. Nr. 1. skoleskibet Danmark. Nr. 2. »Eagle« U.S.A. Nr. 3. »Gladan« Sverrig er udkommet.

Pr. stk. kr. **495,00**

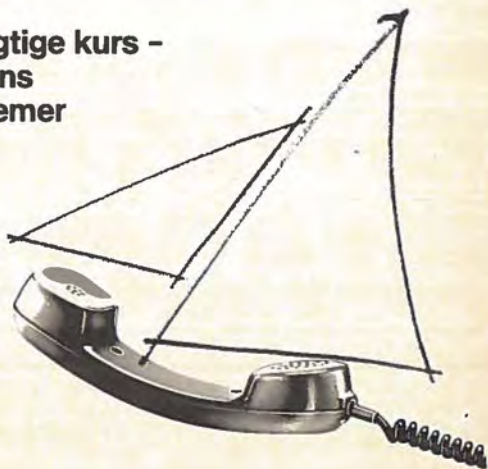
SKOTSMAN
AKTIESELSKAB

Jensen

FREDERIKSSUNDSVEJ 323-325
2700 BRØNSHØJ . TELEFON (01) 60 20 01

SIEMENS

**Vælg den rigtige kurs -
vælg Siemens
telefonsystemer**



SIEMENS
Telekommunikation
Borupvang 3
2750 Ballerup
Tlf. 02 - 65 65 65

System SMS 960 seafloor mapping

Det første
SIDE SCAN SONAR
system, som
giver en virke-
lighedstro
afbildning af
havbundens
typografi.



- Fuldautomatisk digital behandling af sonar signalerne.
- Mulighed for lagring af sonar data på tape i fuldt dynamikområde.
- Korrigerer automatisk for vanddybde og skibets fart.
- Status informationer som tid, dato, linie dybde og hastighed kan udskrives og lagres.
- Digitalt kontrolleret tegning af billede med stor opløselighed sikrer optimal kontrast under alle forhold.

EG & G og ISR A/S har leveret Seafloor mapping systemet til Søværnets Materiel Kommando.

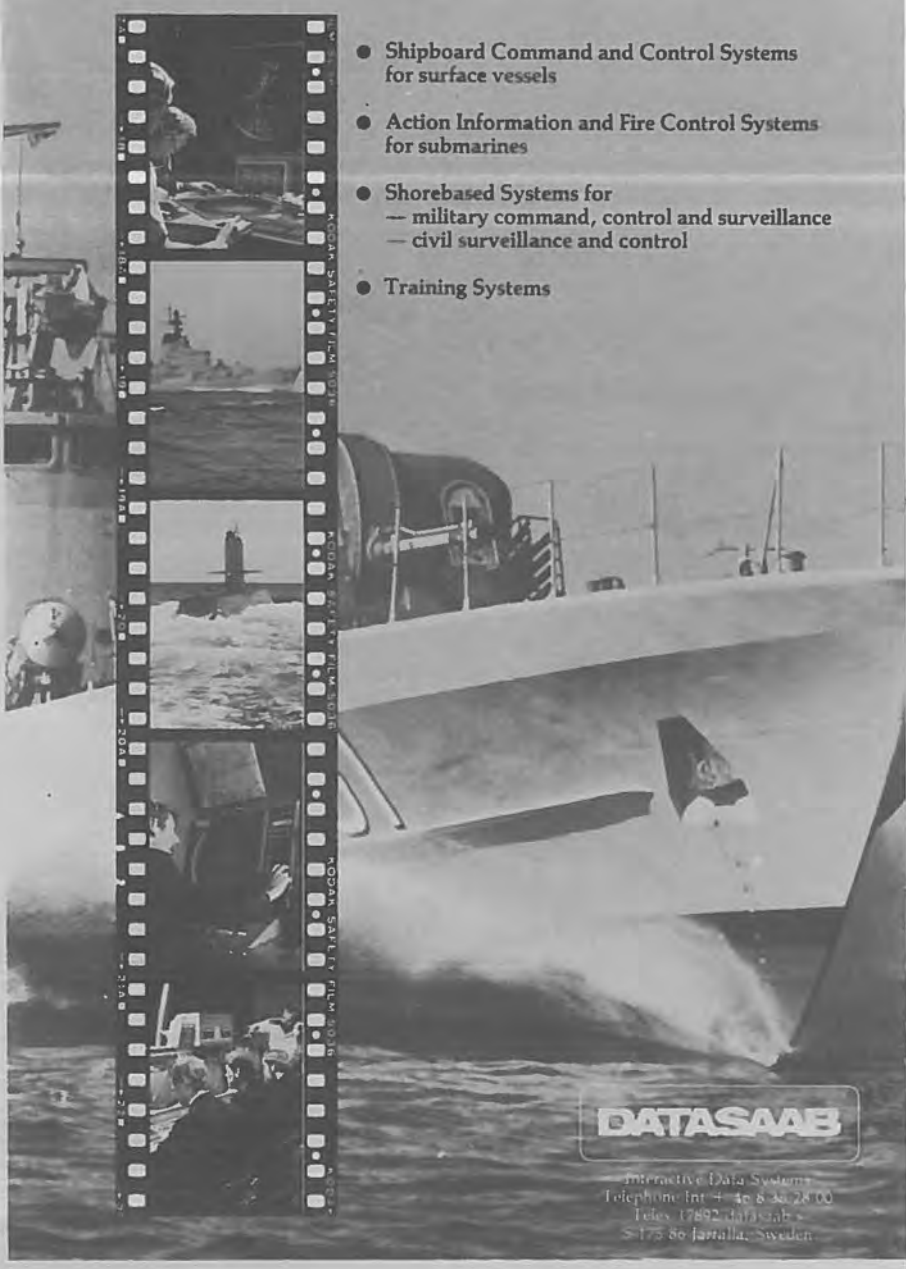


INTERNATIONAL SKIBS RADIO A/S

Speditørvej 9 • 2450 København SV • Tlf. 01-46 45 00

Complete Expertise in Interactive Data Handling for Naval Systems

- Shipboard Command and Control Systems for surface vessels
- Action Information and Fire Control Systems for submarines
- Shorebased Systems for
 - military command, control and surveillance
 - civil surveillance and control
- Training Systems



DATASAB

Interactive Data Systems
Telephone Int +46 8 36 24 00
Telex 17892 datasab s
S-175 86 Järfälla, Sweden

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Paul Bjørn Sørensen



JULI/AUGUST 1981
152. ÅRGANG

P/F FØROYA BANKI

STIFTET 1906



Bankforretninger af enhver art udføres

HOVEDKONTOR: TÓRSHAVN

Telefon: 1 13 50

Telegramadr.: BANKEN

Telex: Tórshavn 81227

 **LITEF**
(Litton Technische Werke)



PL-41D Inertial Marine Navigation System.



Aage Hempel International A/S
Havnegade 39 - 1058 København K

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Sø-Lieutenant-Selskabet



Redaktør:
Orlogskaptajn
PAUL BJØRN SØRENSEN
Forsvarsstaben
Postbox 202
2950 Vedbæk
Telefon (02) 89 22 55 lokal 3303

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION
D.D.E. REKLAME
Gernersgade 39
1319 København K
Telefon (01) 14 41 55*
GIRO 5 27 52 10

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)
Orlogskaptajn J. WETHJE
Sø-Lieutenant-Selskabet.
Overgaden oven Vandet 62 B,
1415 København K
Telefon (01) 58 00 85
GIRO 11 91 96

Trykkeri:

NYSTED AVIS & BOGTRYK/OFFSET
Skansevej 1, 4880 Nysted
Telefon (03) 87 12 15*

Forsidebillede:

Isbryderen ELBJØRN som opmålingsskib til ankers i Lillebælt.

INDHOLD:

SIDE:

Våbenteknologiske perspektiver af Civ. ing. Ole Flensburg og kommandør Per Wessel-Tolvig	271
Søopmåling af orlogskaptajn Ole Kilt	282
FRA ANDRE MARINER	296
FRA ANDRE TIDSSKRIFTER	311
BOGANMELDELSE	315
MARINENS BIBLIOTEK	318



Nea-Lindberg A/S
Industriparken 39-43, DK-2750 Ballerup, Denmark
Telefon: (02) 97 22 00
Telex: 35338. Telegram: Nealin

- Computerized Process Automation Systems
- Complete Instrumentation
- Static No-Break Power Supply Systems
- Advanced Avionics
- Naval Electronics

Subsidiary companies in Norway and West Germany



- FORSVARS-ELEKTRONIK
- TELEKOMMUNIKATION

L. M. ERICSSON

KIRKEBJERG ALLÉ 86 - 2600 GLOSTRUP
TELEFON (02) 96 61 33

VÅBENTEKNOLOGISKE PERSPEKTIVER

af civ.ing. Ole Flensburg og kommandør Per Wessel-Tolvig.

Siden 2. verdenskrig har teknologien gennemgået en rivende udvikling. Denne artikel omhandler nogle af de mest iøjnefaldende faktorer, der har præget udviklingen og forsøger at kaste lys over nogle af de væsentligste våbentekniske konsekvenser. Det er værd at lægge mærke til, at udviklingen har fundet sted på relativt få, men betydningsfulde områder, medens andre områder tilsyneladende har nået sine naturlovsbegrænsede muligheder. Artiklen behandler i det væsentlige de våbenteknologiske perspektiver, bedømt ud fra søværnets materiel, men mange af de omhandlede aspekter er almenlydige. De to forfattere er tjenestegørende afdelingschefer i Projektsektoren ved Søværnets Materielkommando.

Den teknologiske udvikling er indenfor de sidste 30 år accelereret voldsomt. Hver dag introduceres ny teknik, og man overvældes af tilbud om nye produkter i en grad, der gør det vanskeligt at forestille sig denne udviklings konsekvenser. Hvis man imidlertid skal udpege tekniske områder, hvor udviklingen kan medføre yderligere teknologiske gennembrud inden århundredskiftet, må det blive indenfor elektronikken især den integrerede elektronik.

En meget berydningsfuld faktor for den hidtidige udvikling har uden tvivl været miniaturiseringen, d.v.s. den stadige forøgelse af antallet af elektroniske komponenter pr. areal – eller volumen enhed.

Sammenlignet med ældre elektronik, hvor der anvendes enkelte komponenter kan man med ny teknologi forøge komponenttætheden med en faktor på mere end 100.000 gange. Tag som eksempel er digitalt armbåndsur, hvori der idag er anbragt ca. 400 transistorer på et areal af 5 mm²!

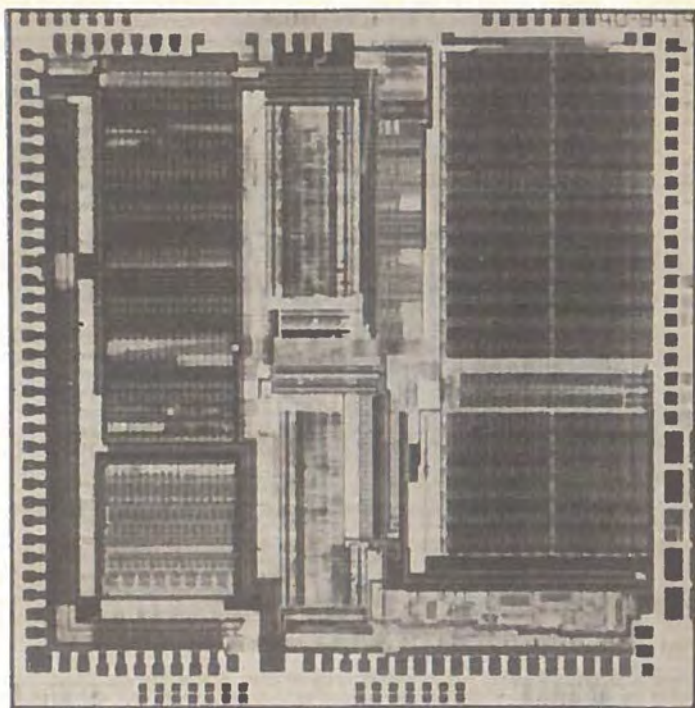


Fig. 1.

Stærkt komprimeret »chip« i stor forstørrelse. Det er en 32-bit VLSI mikroprocessor, der på et areal af ca. 1/4 cm² indeholder 450.000 transistorer.

HP-processor-enheden arbejder på en 18 MHz-clock-frekvens, hvilket giver en cyklustid på 55 nano-sek.

Miniaturiseringen medfører, at datahastigheden i kredsene har kunnet øge adskillige 10 faktorer. Samtidig er det lykkedes at opnå en meget stor pålidelighed af de enkelte funktioner.

Disse forhold har medført, at det i dag er muligt at fremstille bl.a. pålidelige datamater med meget små dimensioner og med et meget ringe effektforbrug (jvf. figur 1).

På grund af elektronikkens større pålidelighed og de i nyere tid udviklede selvtestegenskaber, kan man i langt højere grad overlade udstyret til sig selv – automatisere – og dermed spare personeludgifter og andre driftsomkostninger.

Den teknologi, der anvendes ved fremstillingen af de moderne integrerede kredse, er velegnet til masseproduktion, hvorfor prisen pr. enkeltkredsløb er faldet næsten i samme forhold som komponenttætheden er øget. Små datamater indbygget i f.eks. armbåndsure, fotografiapparater og lomremeregnere er blevet hvermandseje.

Miniaturiseringen af elektronik betyder ikke, at alt apparatur bliver småt, f.eks. har radarantenner bevaret deres fysiske dimensioner, idet de nu engang skal have en bestemt størrelse for at opnå en ønsket strålebredde, men alle våben eller dele af våbensystemer, hvor elektronikken har kunnet forbedre og udbygge funktionen bliver nu forsynet med hjælpe-kredsløb og minidatamater, der forøger våbnenes effektivitet i så høj grad, at udstyr, der bare er nogle få år gammelt virker helt forældet og relativt ineffektivt.

Denne udvikling har gjort sig gældende såvel indenfor de egentlige våben, miner, torpedoer, missiler samt ammunition af forskellig art som indenfor varsling og ildledelsesudstyr.

Den hurtige teknologiske forældelse af våbensystemer har medført, at det er nødvendigt og kost-effektivt at udskifte våbnene når skibene har nået halvdelen af den effektive levetid »mid-life conversion«, hvilket da også gennemføres i større og større udstrækning.

I 50'erne og 60'erne var datamater så store og dyre, at det var naturligt kun at have een central datamat i et krigsskib.

Denne datamat skulle kontrollere den operative databehandling – styre våbensystemerne – og det blev endda overvejet også at anvende den til administrativ databehandling f.eks. holde styr på skibets reservedele osv.

Dette koncept er naturligvis forladt, og der anvendes nu selvstændige datamater til snart sagt alle formål, hvilket er naturligt med den moderne datamats ganske lille fysiske størrelse, lille effektforbrug, store regnehastigheder og lave pris.

Dette nye koncept har den fordel, at systemerne kan arbejde uafhængigt af hinanden, og at der er råd og plads til at indbygge reservekapacitet på de mest vitale områder.

Udviklingen har nået et stade, hvor en yderligere miniaturisering af selve elektronikken ikke har så stor betydning længere, da andre forhold bestemmer systemernes størrelse. Dagens datamat er så lille, at den sagtens kan placeres fysisk i systemet. Dens datakapacitet er rigelig til formålet og dens effektforbrug er ganske betydningsløst i forhold til de effekter systemet ivotrigt kræver.

Der er med den nye elektronik mulighed for at øge våb-
nenes anvendelsesmuligheder, pålidelighed og træffesansynlighed.

Der er derimod ikke tendenser til at våbensystemerne bliver væsentligt mindre. Ligesom radarantennens størrelse er bestemt af den ønskede strålebredde, er missilernes størrelse bestemt af motorer, ladning, styreflader og antenner. Man kan drage en parallel til den almindelige lommeregner, dens størrelse er i dag bestemt af tastaturet og udlæsningsenheden, men ikke af selve elektronikken.

Betragter man begrebet våbensystem i sin bredeste betydning, hører varsling, operativ databehandling og datapræsentation også med. På disse områder har udviklingen nok haft betydning, men har dog ikke ændret de grundlæggende systemtanker, snarere videreført dem.

For varslingen, der især er baseret på radar- og ESM-ud-

styr enten skibsbåret eller landbaseret, ændrer den forløbne udvikling ikke meget på de enkelte anlægs størrelse og fysiske opbygning, men sendere og modtagere styres af mikrodatamater, der også anvendes generelt til at overvåge systemernes korrekte funktion.

Opstår en fejl, vil det automatiske system udpege det kort, eller måske den komponent, der skal udskiftes eller automatisk skifte til et indbygget reservesystem.

Den kompakte elektronik har forbedret varslingen så meget, at det selv i mindre enheder (skibe) er muligt til stadighed at have et godt overblik over situationen baseret på egne sensorer. Dette skyldes også, at det i dag er muligt at medgive disse enheder et databehandlings- og præsentationsudstyr, hvilket ikke var muligt for bare 10 år siden.

Føjes dertil, at udviklingen – også her tildels datateknikken – har gjort det muligt at transmittere informationer sikkert mellem varslingsstationer, skibe og landetablisser. Man ses det, at den nye teknik har bidraget væsentligt til, at man til stadighed kan opretholde et korrekt billede af den øjeblikkelige situation i et ønsket farvandsområde.

Man kunne umiddelbart forvente, at miniaturiseringen ville give sig udtryk i mindre, men mere slagkraftige skibe. Denne udvikling er da også foregået i et vist mål – men naturen sætter sine grænser.

For at imødegå 80'ernes og 90'ernes trussel med relativt få skibe er filosofien den, at disse skibe til stadighed må være forsynet med de mest effektive våben og varslingsudstyr, hvilket betyder en tendens til at anbringe meget udstyr ombord og krav om hurtig fornyelse af dette.

I 70'erne så vi introduktion ikke alene af EXOCET, OTOMAT, GABRIEL, PENGUIN og HARPOON-missiler, men også af 127 mm og 76 mm OTOMELARA, VICKERS 4,5"MK5 og FMC 5"MK45 samt 8"MK71 letvægtskanoner.

I de nærmeste år forventer vi især et gennembrud for

udviklingen af lodret affyrede missiler. Den første lodrette afskydning af SEASPARROW er gennemført, og andre producenter har lignende systemer under afprøvning, (jvf. figur 2).



Fig. 2. (Fra RAYTHEON CO. brochure)

I SEASPARROW letvægts-missil-system (SLMS) indgår lodret affyrede missiler. SLMS bygger på de teknologiske fremskridt, der er fremkommet siden det oprindelige system blev udviklet, hvorved der indføres en række markante forbedringer.

Missilet bliver af typen AIM/RIM 7M.

Der foregår stadig en international konkurrence mellem missil- og kanonsystemfabrikanter om at fremstille det mest kosteffektive våbensystem til forsvar for antiskibsmissiler.

Teknologiudviklingen har endnu ikke givet et entydigt svar på dette spørgsmål, men alene det forhold, at missil-



DANSK ESSO A/S

SKT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K
TLF. (01) 142890



HEMPEL'S
SKIBSFARVER
— ER SØSTÆRKE

**SKIBS-
PUMPER**

MASKINFABRIKKEN

Generatorvej 10 . 2730 Herlev
Telf. (02) 916788 . Telex 35212



af enhver art
til ethvert
formål
og ethvert
skib
og ethvert
værft
over hele
verden



**DET NORSKE
VERITAS**

DANMARK

NYBODER KOPPEN



BING & GRØNDAHL



Stor dejlig porcelænskop fremstillet af Bing & Grøndahl i anledning af Nyboders 350 års jubilæum. Udført i kun 2.000 eksp. Leveres i fiks gaveæske

**KR.
285,00**

Sendes overalt.

SKOTSMAN Jensen
AKTIESELSKAB



Windjammer

»WINDJAMMER« De eksklusive porcelæns-vægttallerkener med verdens 6 kendteste skoleskibe, målet af den verdenskendte marinemaler James Mitchell. Ved omgående bestilling kan De endnu nå at reservere denne enestående serie. Nr. 1. skoleskibet Danmark. Nr. 2. »Eagle« U.S.A. Nr. 3. »Gladan« Sverige er udkommet.

Pr. stk. kr. **495,00**

FREDERIKSSUNDSVEJ 323-325
2700 BRØNSHØJ · TELEFON (01) 60 20 01

SIEMENS

**Vælg den rigtige kurs -
vælg Siemens
telefonsystemer**



SIEMENS
Telekommunikation
Borupvang 3
2750 Ballerup
Tlf. 02-65 65 65

løsningen giver mulighed for engagement af flere mål samtidigt gør, at missilløsningen nok i det lange løb vil blive foretrukket. Kanonsystemer vil dog fortsat have en væsentlig rolle i forbindelse med krisestyringsopgaver.

Missiler med indprogrammerede måldata vil dukke op indenfor de næste 10-15 år. Disse systemer kan dog kun udgøre en mindre del af det samlede våbenarsenal på grund af deres begrænsede overlevelsesmuligheder og effektivitet.

Fjernstyrede programmerede droner (se figur 4) til varslingsopgaver, især over land eksisterer og en videreudvikling til maritime formål må forventes.

Indenfor artilleriet arbejdes der med ammunition forsynet med raketsats og projektiler, der har en ideel aerodynamisk form og ammunition med basebleeder, samt med laserstyrede granater, der skal kunne opnå træfning i første skud mod skibs- og landmål. Denne ammunition forventes at blive udstyret med infrarødt søgehoved mod krydsermissiler.

På radarområdet udvikles frekvens-scanderende radarantenner, der dels medfører, at man kan undgå roterende antenner og dels spare de egentlige indledelsesradars (se figur 3). Radars af denne type vil kunne følge flere hundrede spor samtidigt. Antennerne vil principielt kunne modtage i alle retninger samtidigt, og systemet kan med moderne modtageteknik holde øje med andre udsendelser og udnytte det elektromagnetiske spektrum til egen fordel, og vil på denne måde være meget jamming-resistent.

Udviklingen indenfor mikrobølgeteknikken, kombineret med datateknikken har gjort det muligt at fremstille ESM-anlæg, der simultant kan dække alle radarfrekvensområder og holde check på og sortere samtlige modtagne signaler. Udstyr af denne art kan i fremtiden bidrage væsentligt til at løse et af de helt fundamentale problemer, nemlig at kunne identificere målene.



Fig 3.

Eksempel på to antenntyper. – Den klassiske parabolantenne og den flade »Phased array« antenne, der her skanner vertikalt ved programmerede frekvensændringer. Sammenbygges flere »Phased array« antenner kan en antenne, der dækker hele vejen rundt og op til 70–80° vertikalt konstrueres uden roterende dele.

Udviklingen har medført, at det er muligt både centralt og i de enkelte skibe, at opretholde et overblik over situationen så længe varslingsanlæg og kommunikation er intakte.

Automatiseringen af hele skibets udrustning, ikke bare

af våbensystemerne sænker behovet for personel ombord og forbedrer derved driftsøkonomien. Et godt eksempel på dette er overgangen fra de manuelt betjente kanon-systemer til de næsten fuldautomatiske.

Forskellen i bemanning kan være mere end 1:10. Denne udvikling forventes at fortsætte.

Til illustration af forholdet kan nævnes, at ældre endnu operative amerikanske fregatter har en besætning på 240 mand hvorimod de nye (USS MORRISON) har 175 mand. Besætningen i PEDER SKRAM-kl. er 172 og i NIELS JUEL-kl. 90 mand, med stort set samme armering.

Helt at undvære personel ombord – at fjernstyre en var-sels- og kompplatform, må anses for at være utopi, men besætnings størrelse kan reduceres, når mere moderne våben indføres.

Fremtidens krav til bemanningen vil i kampsituationen være færre personer, men mere veluddannede. Ikke så meget for at kunne reparere osv., – men for at kunne udnytte våbensystemerne optimalt og specielt for at kunne bidrage med menneskelig intelligens, intuition og beslutningskraft, – områder som datamater ikke kan erstatte.

For den danske flåde har udviklingen endvidere betydet, at især mindre skibe har fået langt mere effektive våben, men for skibene som sådan betyder elektronikkens miniaturisering ikke, at deres størrelse kan reduceres i det uendelige, dels kræver våbnene som omtalt stadig plads, og dels er en betingelse for våbnenes fulde udnyttelse, at varslingsantennen kan placeres tilstrækkelig højt over havoverfladen. Havet, bølgenes højde og periode er dog de afgørende naturfaktorer, der bestemmer størrelsen af et skib med gode søgenskaber. Et skib må have gode søgenskaber for at være en stabil våbenplatform og for at besætningen kan være effektiv i al slags vejr i længere perioder.

Forholdet er jo stadig – på trods af den tekniske udvik-

ling -, at tilstedeværelse på havet er nødvendig bl.a. for at identificere og rapportere.

Det er ofte ikke muligt at identificere et fremmed sej-lende skib på anden måde end ved at tage det i øjesyn enten direkte eller med LLL TV/IR, dersom det opretholder radio-, radar- og sonartavshed.



Fig. 4.

Der findes mange typer rekognosceringsdroner på markedet. Billedet viser den franske R-20, der fremstilles af firmaet SNIA. Den udstyres med standard NATO-kameraer og andre sensorer, der kan fotografere mere end 200 km² område på en enkelttur.

Dronen er radiostyret med en nøjagtighed på 300 m på 100 km's afstand. Elektronisk programmeret kan den følge en kompliceret flyveplan med hastighed Mach 0.65. Aktionsradius 160 km.

Når man skal sammenfatte nogle betragtninger over de udviklingsmæssige perspektiver i datamatens tidsalder,

hvor begge parter i en konflikt besidder meget langtrækende, og mere nøjagtige og effektive våben end tidligere, fremgår det tydeligt, at det er vigtigere end nogensinde at være i stand til at affyre sine våben først. Her er det afgørende, at reaktionstiderne i varslings-, databehandlings- og våbensystemerne er meget korte, hvilket udviklingen indenfor elektronikken netop har muliggjort.

Tidsrummet fra fjenden opdages indtil et angreb sættes ind bliver stedse kortere. En anden konsekvens af udviklingen er derfor, at der må skabes større dybde og mobilitet i forsvaret.

Der tales og skrives meget om, at sensorudviklingen har medført, at fly og skibe kan detekteres. Tages infrarød sensorudvikling med i betragtning gælder det også bevægelige våbenplatforme på land, (se figur 4).

Identifikationen er stadig det centrale, uløste problemområde, det er det rigtige mål, der skal rammes.

Den våbenplatform, der i dag er sværest at detektere, er den moderne ubåd især når den placeres på havbunden.

U-båden kan gøre brug af specielle sensorer og gøre sig praktisk taget »usynlig«.

Kampen om at være den bedste til at beherske det elektronmagnetiske spektrum til egen fordel og hindre modparten i det samme fortsætter. At være foran i dette kapløb kan være lige så væsentligt som at have de bedste våben, men er man foran på dette område, og har man samtidig effektive våben, er modpartens antalsmæssige overlegenhed ikke så afskrækkende længere.

Den ny teknologi betyder udvidelse af kampområdet, større dybde i forsvaret, kortere reaktionstid, men også øgede omkostninger. Udviklingen påtvinger os derfor at løse sikkerhedsproblemerne ved et stedse mere integreret internationalt samarbejde.

SØOPMÅLING

af orlogskaptajn Ole Kilt.

En isbryder som sejler i juni måned med nogle små både smuttende langs med og omkring den!

En minestryger af SUND-klassen, som fører signaler for et skib, hvis evne til at manøvrere er begrænset, og ikke reglementerede signaler for minestrygning!

Nogle orangefarvede fartøjer som til tider sejler ind på meget lægt vand!

Ja, det er nogle af disse sære billeder, man kan se i danske farvande, og som giver udtryk for, at der foretages søopmålingsarbejder.

Søværnet stiller personel og materiel til rådighed for søopmåling i danske, grønlandske og færøske farvande. Farvandsdirektoratet (FRD) har ansvaret for søopmålingens udførelse og udnyttelsen af de indsamlede oplysninger.

SØOPMÅLINGEN (SOM), der er en sektion ved Farvandsdirektoratet, Nautisk afdeling, arbejder med indsamlingen og præsentationen af hypografiske oplysninger til anvendelse i søkort og håndbøger. Endvidere har sektionen fået pålagt mange specielle arbejder, hvoraf kan nævnes: Arkivering af originalmateriale vedrørende lodskud (A-blade) samt fotomæssig sikring af dette arkiv, kontrol med private opmålingsfirmaers arbejder/resultater og deltagelse i diverse arbejdsgrupper bl.a. vedrørende sejlads med skibe med størst mulig dybgang i danske farvande.

SOM er normeret med 13 officerer, 1 seniorsergent og 5 konstabler. SOM arbejde kan deles i en vintersæson og en sommersæson. Vinterens to vigtigste arbejder er rentegning af sidste sommers udførte opmålingsarbejder samt vedligeholdelse/eftersyn på SOM elektroniske instrumenter. Hertil kommer klargøring af den kommende sommers arbejde. Rentegningen kan deles op i to arbejdsområder.

Det ene er nært tilknyttet den automatiske udtegnings af indsamlede data, hvorimod opmålingsofficererne stadig – hvor det ikke har været muligt at indsamle oplysningerne på datatape – må rentegne den pågældende opmåling med hånd og magt. Ved afslutningen af en opmålingssæson hjemtages alt udstyret fra landstationer og skibe. Udstyret, der er i fast udlån fra Søværnets Materielkommando, bliver derefter efterset af SOM teletekniske personel eller i visse tilfælde foranlediger dette personel – Søopmålingen Holmen (SOH) – at instrumenterne bliver sendt til service og eftersyn hos private firmaer. Udstyret består af

- navigationssystemer (SYLEDIS, TORAN og MOTOROLA MINIRANGER) med såvel landstationer som de ombord i skibene anvendte modtagere,
- ekkolodder (ATLAS DESO 10, NAVITRONIC) der kan arbejde med frekvenserne 30 kHz og 210 kHz,
- kalkulatorer (HEWLETT PACKARD) til positionsberegning og banestyringssignaler,
- båndoptager (TEKTRONIC) til registrering af data,
- plottere og skrivere (HEWLETT PACKARD, TREND) til dokumentation af den udførte opmåling,
- interfaceudstyr (NAVITRONIC) til sammenkobling af det nævnte udstyr,
- diverse MF og VHF radioer til kommunikation, samt
- vandstandsmålere, geodimetre, telerumeter, teodolitter og nivelleringsinstrumenter.

Primo marts begynder klargøringen til den kommende sæsons arbejder. Til brug i de danske farvande bliver positionssystemernes landstationer nu etableret i de forudbestemte punkter. Instrumenter til anvendelse ved søopmålingen i grønlandske farvande bliver pakket i containere og sendt til Godthåb.

Medio april oprettes tjenestestederne Søopmåling Danmark (SOD) og Søopmåling Grønland (SGL). Normalt vil

SOD være oprettet som tjenestested året rundt, men vinteren 1980/81 var alle fartøjerne til periodisk eftersyn.

SOD har hidtil bestået af et stort opmålingsskib, en minestryger og en SKA-bådsgruppe. Det store opmålingsskib var oprindeligt et inspektionsskib, men ved intensivering af fiskeriinspektionen kunne SOD ikke længere få et inspektionsskib stillet til rådighed. Det blev derfor forsøgt med en isbryder som opmålingsskib, og i fem sommersæsoner havde SOD statsisbryderen ELBJØRN som stort opmålingsskib. Da et større maskinhaveri på ELBJØRN forhindrede videre anvendelse af dette skib, fik SOD midlertidigt stillet DANBJØRN til disposition. DANBJØRN virkede i tre år som største opmålingsskib, og med sit displacement på 3023 tons og 10500 hk fordelt på fire skruer var det sandelig et stort skib. I 1978 lød startskuddet til arbejdet med en ny lægtvandsisbryder. FRD og Miljøministeriet blev af Industriministeriet inviteret med til planlægningen. Derved blev der skabt et skib, som først og fremmest er en isbryder, men også forberedt til søopmåling og indrettet til bekæmpelse af olieforurening.

THORBJØRN blev bygget på Svendborg Værft og afleveret til Industriministeriet i december 1980. SOD påregner, at isbryderen THORBJØRN fra 1981 bliver det store opmålingsskib. THORBJØRN vil som de andre store opmålingsskibe komme til at arbejde med sidebåde, idet skibet medfører 6 opmålingsfartøjer af O-bådstypen. De fire både er anbragt i davidder til daglig brug, medens to både står på isbryderens agterdæk som reservebåde. Med positionsbestemmelse af THORBJØRN og relativ stationering af O-bådene i forhold til lederskibet medfører denne opmålingsform, at man er i stand til at måle fem profildybde-målinger i forudbestemte baner. Minestrygeren GULDBORGSUND, der nu i nogle år har gjort god fyldest som opmålingsskib, indsamler ligeledes dybde-data i fem profiler. Her anvendes ikke sidebåde, men SOD har udviklet

et paravanegrej, hvor der i hver af to wirer slæbes to paravaner med indbygget ekkolodssvinger. På grund af grejets størrelse bliver opmålingsfarten kun ca. 6 knob. Ligeledes er GULDBORGSUND begrænset i sin opmåling med grejet til at holde sig udenfor 10 meter kurven. Til gengæld har GULDBORGSUND allerede i flere år fået alle sine dybdata ind på samme datatape, hvorimod opmålingsofficeren fra det store opmålingsskib hidtil har måttet håndarbejde oplysningerne fra O-bådene. I 1981 forventer SOD dog at få indviet et nyt datalinkanlæg, hvorved O-bådenes lodskud bliver transmitteret til THORBJØRN på VHF frekvenser og stuvet på datatape sammen med leder-skibets egne data. SKA-bådsgruppen i SOD består af fartøjerne SKA7 og SKA8. Disse fartøjer, hvis dybgang er mindre end 2 meter, har mange opgaver. Fortrinsvis drejer disse opgaver sig om opmålingen fra 10 meter kurven og ind til kysten. Her foregår opmålingen også efter princippet med en lederbåd og en følgebåd, og i lighed med dataindsamlingen på THORBJØRN ser opmålingsofficererne også her frem til indførelsen af det nye datalinkanlæg.

SGL består normalt af fire SKA-både og en inspektionskutter. Sidstnævnte stilles til rådighed af Grønlands Kommando. De nuværende SKA-både, hvoraf der kun er to tilbage (SKA5 og SKA6), er ca. tyve år gamle, og erstatningsbyggeri er undervejs. Det blev i 1980 forsøgt med to O-både om bord i inspektionskutteren TULUGAQ, men pladsforholdene på dækket og kutterens livlige bevægelser til søs gjorde, at O-bådene ikke kunne håndteres på en sømandsmæssig forsvarlig måde, hvorfor SGL måtte sende O-bådene tilbage til SOD. SKA-bådene arbejder også i SGL i grupper på to både, såvel af praktiske som af sikkerhedsmæssige hensyn. SKA-bådene har om vinteren været beddingsat ved skibsværfter i større grønlandske byer – de sidste år udelukkende i Godthåb. SGL har rådighed over en stor del af MÅGESKURET – der er en bygning, som tidligere har tilhørt marinestationen i Godt-

håb – til opbevaring af grej og reservedele, som godt kan overvintre i ikke opvarmede lokaler.

Men hvorfor al denne opmålingsaktivitet? Der findes da søkort over alle danske farvande og dækkende de fleste sejlruiter i grønlandske farvande!

For det første er det nødvendigt, at der foretages en fornyet opmåling af de danske farvande, da opmålingen for flere områders vedkommende blev udført for ca. 60–80 år siden med håndlod og med op til 1000 meter mellem disse lodskud. SOD finder, at den ældre opmåling generelt stemmer godt overens med de nye opmålinger, men imellem de meget spredte lodskud er der i flere tilfælde fundet større sten eller stenrøser med lægere dybder. For det andet har skibsfarten igennem de sidste år haft en udvikling, hvor dybgangen er blevet stadig større, hvilket kræver et bedre kendskab til dybdeforholdene, for at give en sikker sejlads gennem de danske farvande. For Grønlands vedkommende fremstår stadig mange områder som blanke pletter i de eksisterende kort, og for at skibsfarten kan manøvrere udenom isforekomster eller søge roligt farvand, er en opmåling af disse områder nødvendig. Ligeledes har SGL indenfor de sidste år haft opmålingsopgaver, der var afledt af mineralforekomster, og med udvidelsen af kysttrafikken – den Kongelige Grønlandske Handel har bestilt 10 nye skibe – bliver der behov for yderligere opmåling i skærgården og omkring bygderne.

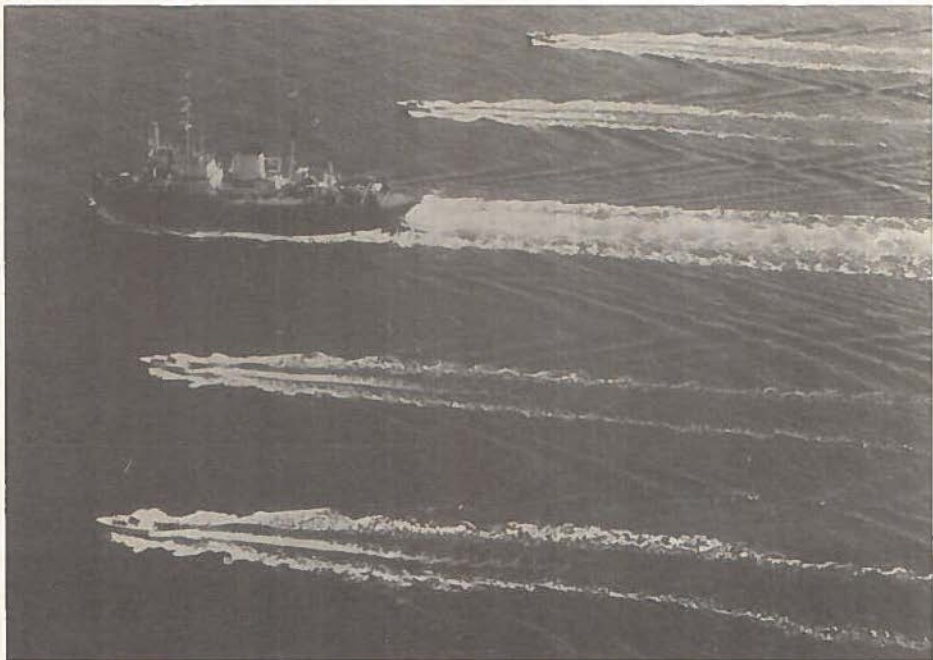
Fremtiden! Som nævnt har SOD fra 1981 anvendt isbryderen THORBJØRN. Ministrygeren GULDBORGSUND har nu en begrænset levetid, og SOD har givet udtryk for et fortsat behov for udnyttelsen af GULDBORGSUND. En fornyelse af GULDBORGSUND med tilhørende paravanegrej vil sandsynligvis ikke komme på tale, idet grejet kun kan bruges udenfor 10 meter kurven. Endvidere må skibet være specielt bygget med stor slæbeevne, og til sidst er paravaneopmåling ikke mulig i stærkt trafikerede områder, da det jo i realiteten drejer

sig om en platform på 200 meters bredde og 250 meters længde. Derfor vil en erstatning for GULDBORGSUND til sin tid blive noget i retning af de nye SKA-både, som for tiden er under bygning ved JEROS – tidligere EJVINDS – bådeværft i Svendborg. Disse fire nye SKA-både bliver 19,9 meter lange, vejer 52 tons og får en marchhastighed på ca. 12 knob. SKA11, SKA12, SKA13 og SKA14 bliver udrustet med de nyeste opmålingsinstrumenter samt autopilot og banestyringsenhed.

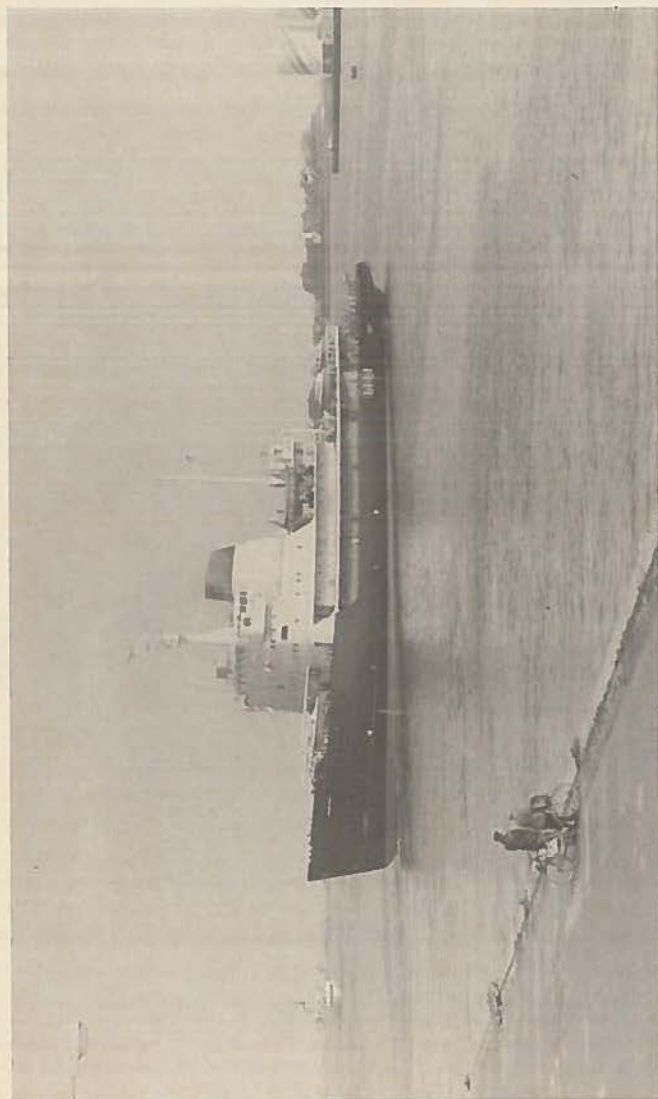
Men selv om SOM i 1981 benytter sig af de mest moderne positionssystemer og ekkolodder, indebærer det alligevel, at med en linietæthed på 50 meter kan SOM kun erklære ca. 10% af havbunden undersøgt. Det er derfor nødvendigt, at SOM kommer i besiddelse af en effektiv sidescan-sonar, for at kunne undersøge, hvad der eventuelt skulle ligge på havbunden mellem de opmålte profiler. Til disse undersøgelser vil det måske være nødvendigt med en speciel undersøgelsesgruppe med fartøjer af den gamle SKA-bådstype.

SOD vil i 1981 fortsætte sin arealbetonet opmåling i Kattegat, d.v.s. i Aalborg Bugt samt i området mellem Anholt og Læsø. Der kan også forekomme nogle specialopgaver til SKA-bådene. SGL vil sandsynligvis ikke blive oprettet som tjenestested i 1981 på grund af en presset personelsituation, men her venter mange lokale opgaver på SKA-bådsgrupperne og inspektionskutteren.

Inden påbegyndelse af opmålingssæsonen 1981 er det mindre end 50% af det danske forvandsområde, der kan siges at være opmålt efter moderne metoder. I grønlandske farvande er procenten væsentlig lavere. Arbejdet ved SOM vil derfor kunne strække sig over mange år endnu.



Isbryderen ELBJØRN med fire sidebåde.



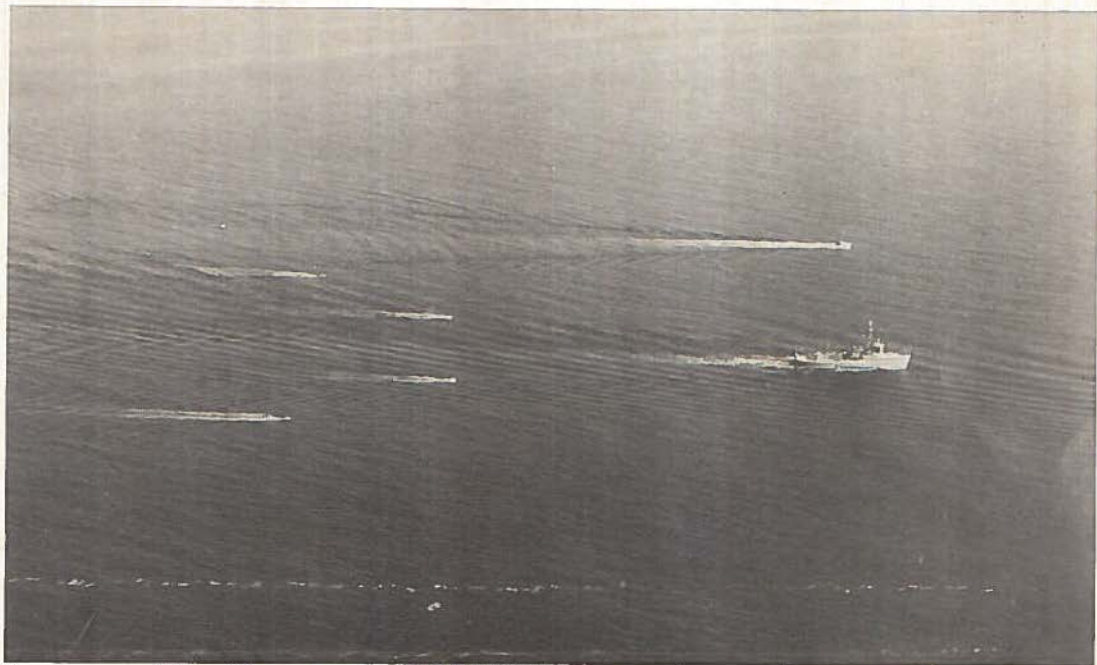
Isbryderen DANBJØRN. Havnemanøvre ved Ndr. Toldbod.



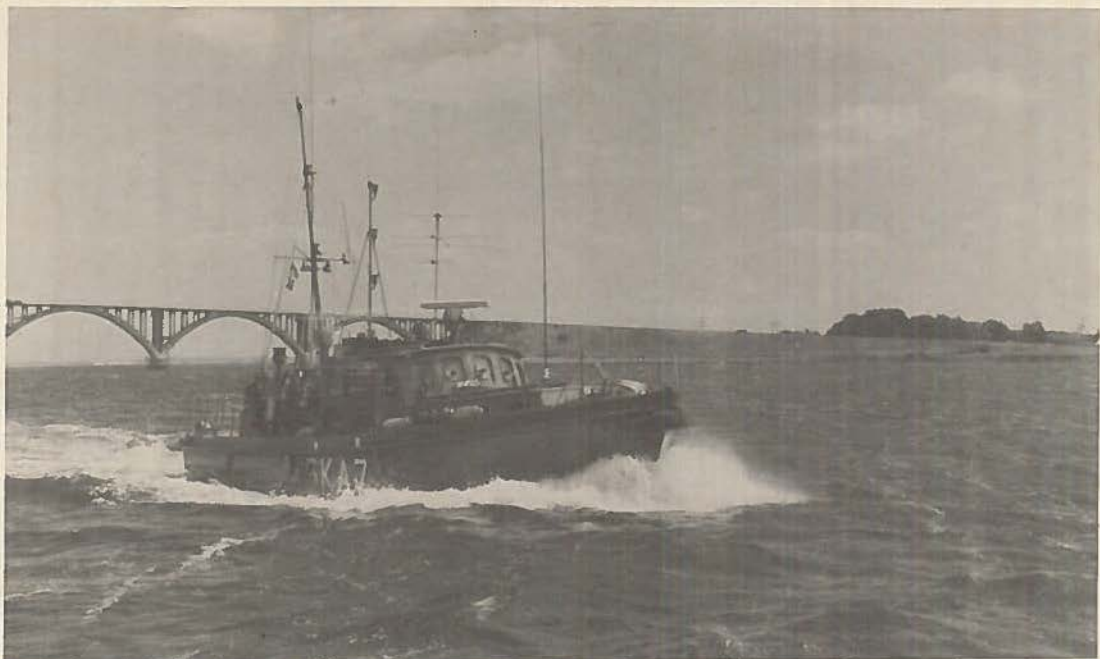
Opmålingsbåden O-8. Båden er specialindrettet med eget positionsudstyr, derfor den lange piskeantenne.



Ministrygeren GULDBORGSUND. Bemærk overbygningen som er større end for de andre enheder af klassen. Opmålings- signalerne er højst.



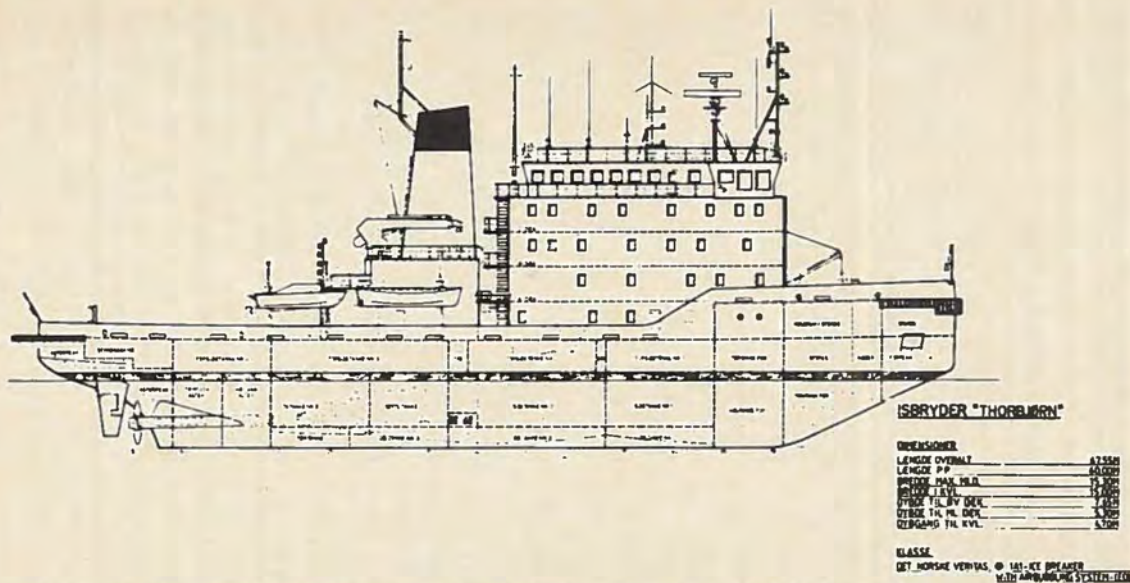
Paravaneopmåling. Minestrygeren GULDBORGSUND med paravanegrejet strakt.



Opmålingsfartøjet SKA 7. Under forlægning i danske farvande.



SKA-bådsgruppe på Grønland. Bådene ligger til ankers og agterfortøjet i en grønlandsk fjord.



Statsisbryderen THORBJØRN i skitse. Der findes afbeboelse 29 lukafer med separat bad og toilet til hver. Der hospital. Navigationsbro med opmålingspult og agterste manøvrevrads er på ialt 130 m².

FRA ANDRE MARINER

STORBRITANNIEN

Den 22. oktober 1980 søsattes den første af en ny type Off Shore Patrol Vessel (OPV). Enheden blev navngivet HMS LEEDS CASTLE og den forventes at indgå i Royal Navy's tal i løbet af oktober 1981. Den anden og foreløbige sidste enhed i klassen blev navngivet HMS DUMBARTON CASTLE den 3. juni 1981 og forventes at indgå i løbet af foråret 1982.

Begge enheder er blevet bygget ved Hall Russell and Co i Aberdeen og det er hensigten, at klassen skal overtage patruljefartøjerne af TON-klassens (ombyggede minestrygere) opgaver samt supplere de i 1977-79 indgåede OPV Mk I ISLAND-klasse enheder indenfor den britiske 200 sømils fiskerizone, herunder deltage i beskyttelsen af britiske off-shore installationer. Klassen der benævnes OPV Mk II er udviklet på værftet i Aberdeen på baggrund af de erfaringer værftet har draget af de ved samme værft byggede relativt succesfulde patruljefartøjer af ISLAND-klassen. Ved projekteringen af CASTLE-klassen har Hall Russell og Co således søgt at eliminere ISLAND-klassens begrænsninger, begrænsninger der kan deles op i 4 punkter.

1. ISLAND-klassen er for lille til betryggende at kunne operere i åbent farvand (Atlantehavet). Dertil kommer at klassen selv i mere beskyttede farvandsafsnit er aldeles ubekvem for besætningerne under ugunstige vejrforhold.
2. ISLAND-klassen er ikke i stand til at operere helikopter (starte/lande).
3. ISLAND-klassens tilsyneladende uheldige skrogfacon tillader kun en maksimum fart på ca. 16,5 knob (kraftigt hækbølgesystem).

4. ISLAND-klassen er kun armeret med 1 stk. Bofors 40 mm kanon.

Som nævnt har værftet ved projekteringen af CASTLE-klassen søgt at udnytte tidligere erfaringer. Med hensyn til de relativt dårlige søgenskaber er dette problem løst ved at øge længden med ca. 20 meter (undgåelse af det kraftige hækbølgesystem). Samtidig har man med den øgede længde fået mulighed for at indrette et passende stort helikopterdek, hvorfra selv store helikoptere som eksempelvis Sea King kan starte/lande, hvorved enhederbidrag til at løse eftersøgningsopgaver m.v. vil øges betydeligt. Med den forøgede længde forventes også en fartforøgelse, således at farten skulle ligge omkring 20 knob. I den foreliggende udgave til Royal Navy har man dog ikke løst problemet omkring den svage armering, idet CASTLE-klassen »kun« vil blive udstyret med 1 stk. Bofors 40 mm kanon samt 2 stk. maskingeværer.

Det er de britiske skibsværfters ønske, at projektet – OPV Mk II – under hensyntagen til de forholdsvis lave byggeomkostninger, kan ende op med at blive en god eksportvare, som efter værfternes forestilling vil kunne fremtræde og leveres i forskellige konfigurationer som kanonbåd, korvet o.lign.

Kanonbådsvarianten – en kraftigere armeret OPV – tænkes udstyret med 1 stk. OTO MELARA 76 mm kanon i stedet for 40 mm kanonen. I korvetudgaven forestiller man sig denne forsynet med SIGNAAL PHS-32 sonar samt Bofors anti-ubåds raketudstyr, Plessey Mk 32 torpedoer og en ASW-helikopter.

For at kunne imødegå en eventuel lufttrussel tænkes korvetten bevæbnet med 1 stk. OTO MELARA 76 mm kanon og 2 stk. Oerlikon 30 mm kanoner.

Som overflade kampsb (Surface Action) tænkes der på følgende våbensammensætning:

- 2 stk. OTO MELARA 76 mm kanoner
- 4 stk. MM-38 EXOCET sømålsmissiler

– 2 stk. Oerlikon 30 mm maskinkanoner.

I en Area Defence konfiguration forestilles CASTLE-klassen (OPV Mk II) bevæbnet med Sea Dart luftmålsmissiler og 1 stk. OTO MELARA 76 mm kanon.

I en mere alsidig rolle (General Purpose) peges der på:

- 4 stk. MM-38 EXOCET sømålsmissiler
- 1 stk. OTO MELARA 76 mm kanon
- 1 stk. Oerlikon 30 mm maskinkanon
- 2 stk. Plessey Mk 32 ASW torpedosystem
- 1 stk. Navy LYNX (incl. dæk og hangar).

Sammenlig-

nende data:

	ISLAND-kl.	CASTLE-kl.
Deplacement	1260 tons	1450 tons
Længde	59,6 meter	81,0 meter
Bredde	11,0 meter	11,5 meter
Dybgang	4,3 meter	3,4 meter
Fremdrivning	2 stk. Ruston diesel hv. ydende 2190 HK	2 stk. Ruston diesel hv. ydende 2820 HK
Fart	16,5 knob	ca. 20 knob
Bevæbning	1 stk. 40 mm kanon	1 stk. 40 mm kanon
Fly	–	Navy LYNX/ SEA KING
Besætning	37	50

ISLAND-klassens 7 enheder er:

Navn	Skrog- nummer	Søsat	Kommando- hejsning
HMS ANGLESEY	P 277	18 OKT 1978	1 JUN 1979
HMS ALDERNEY	P 278	27 FEB 1979	6 OKT 1979
HMS JERSEY	P 295	18 MAR 1976	15 OKT 1976

HMS			
GUERNSEY	P 297	17 FEB 1977	28 OKT 1977
HMS			
SHETLAND	P 298	22 OKT 1976	14 JUL 1977
HMS			
ORKNEY	P 299	29 JUN 1976	25 FEB 1977
HMS			
LINDISFARNE	P 300	1 JUN 1977	3 MAR 1978

Siden 1977, hvor ISLAND-klassens første enheder højste kommando har flere af disse aflagt besøg i danske havne. I dagene 31. maj-5. juni 1978 aflagde HMS GUERNSEY besøg i Århus. I dagene 12.-17. juli 1978 aflagde HMS ORKNEY besøg i Hanstholm. I dagene 12.-13. september 1979 aflagde CINCEASTLANT, Admiral Sir James Eberle ombord i HMS SHETLAND besøg ved Færøernes Kommando i Thorshavn. I dagene 4.-9. juni 1980 aflagde HMS ORKNEY og HMS SHETLAND besøg i København. I dagene 31. oktober-5. november 1980 aflagde HMS AG-LESEY besøg i Esbjerg og i dagene 16.-20. marts 1981 aflagde HMS ORKNEY besøg i Ålborg.

Defence Materiel JAN/FEB 81
 Jane's Fighting Ships 1980/81
 Ministry of Defence News
 Release No 16/81
 (1926)



U.S.A. – Nyt om LOS ANGELES-klassen

Den 13. december 1980 søsattes USS BALTIMORE (SSN-704) fra General Dynamics, Electric Boat Division i Groton i staten Connecticut, og den 21. marts 1981 søsattes USS HOUSTON (SNN-713) fra Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company i Newport News i staten Virginia.

USS BALTIMORE er navngivet efter en af den amerikanske østkyst største søfartsbyer i staten Maryland.

USS HOUSTON er navngivet efter byen Houston beliggende i staten Texas. Navnet har tidligere været anvendt tre gange. Første gang til et handelsskib der sejlede under den 1. Verdenskrig. Anden gang til en krydser, der blev sænket af japanerne under den 2. Verdenskrig i Sunda Strædet mellem Sumatra og Java. Den tredje og næstsidste var ligeledes en krydser, der nåede at deltage i den 2. Verdenskrig.

News Release No. 102-81.

Den 28. marts 1981 hejstes kommando i USS BREMERTON (SSN-698) i Naval Submarine Base, New London i staten Connecticut. Undervandsbåden var blevet søsat den 22. juli 1978 fra General Dynamics, Electric Boat Division i Groton ligeledes i staten Connecticut.

USS BREMERTON er navngivet efter byen Bremerton beliggende i staten Washington. I dag ligger et af den nordvestlige Stillehavskyst største industriområder omkring Bremerton. Allerede i 1901 var Puget Sound Naval Shipyard blevet grundlagt i Bremerton. Værftet udvidedes under den 2. Verdenskrig og Koreakrigen, således at det i dag takket være dets beliggenhed har en vigtig rolle som reparationsværft for den amerikanske Stillehavsflåde, både hvad angår overfladeskibe og undervandsbåde. Bremerton er i dag et betydningsfuldt center for »Naval Support«.

Det er anden gang i den amerikanske marines historie, at en enhed bærer navnet BREMERTON. Den første var en tung krydser (CA-130), som tjente i flåden i perioden 1945-1973 og under Koreakrigen belønnedes med »2 Battle Stars«.

News Release No. 111-81.

Den 16. maj 1981 hejstes kommando i USS JACKSONVILLE (SNN-699) også i Naval Submarine Base, New London.

Undervandsbåden er navngivet efter byen Jacksonville i staten Florida. Byen blev grundlagt i 1822 og blev anerkendt som sådan i 1832. Som den største by i Florida er Jacksonville kendt både som søfartsby, det førende handelscentrum mod sydøst med speciel vægt lagt på finans og forsikring, men også for en flådestation og to luftmarinestationer beliggende omkring byen.

Det er første gang navnet Jacksonville anvendes af den amerikanske marine.

News Release No. 200-81.

DATA

Displacement	6.000 tons (neddykket 6.900 tons)
Længde	109,7 meter
Bredde	10,1 meter
Dybgang	9,9 meter
Fremdrivning	1 stk. General Electric reaktor
Fart	30 + knob (neddykket)
Armering	HARPOON sømålsmissiler 4 stk. torpedorør SUBROC samt Mk 48 antiubåds- torpedoer
Besætning	127, heraf 12 officerer

Janés Fighting Ships 1980-81 (1926)

USS TICONDEROGA

Lørdag den 16. maj 1981 navngav Mrs. Ronald Reagan den første missilkrydser af en ny serie benævnt CG-47 klassen. Krydseren blev navngivet USS TICONDEROGA (CG-47), et navn der også benyttes som klasse-identifikation udover CG-47. Navngivningen fandt sted ved Ingalls Shipbuilding Division of Litton Industries i Pascagoula i staten Mississippi.

Ved fastsættelsen af navnet TICONDEROGA fortsatte en gammel tradition, idet fire skibe tidligere har båret samme navn til minde om besejringen den 10. maj 1775 under ledelse af Ethan Allen af det tidligere britiske Fort Ticonderoga. Fortet var blevet grundlagt af franskmændene i 1755 og var beliggende på en for briterne meget strategisk position mellem Lake Camplain og Lake George i staten New York, deraf navnet på indiansk »mellem to søer«. I dag fremtræder fortet fuldt restaureret.

Som nævnt har navnet været anvendt fire gange tidligere. Første gang var til en skonnert som tjente under krigen i 1812. Anden gang var til en borgerkrigs slup som tjente indtil 1882. Tredje gang navnet blev benyttet var til et forsyningsskib, som i 1918 på sin fjerde rejse mellem USA og Europa under den 1. Verdenskrig blev sænket af en tysk undervandsbåd. Den forrige og fjerde enhed som bar navnet TICONDEROGA var et hangarskib som nåede at deltage både under 2. Verdenskrig og Vietnam krigen. Hangarskibet opnåede at blive benådiget med 17 Battle Stars, 3 Navy Unit Commendations og 1 Meritorious Unit Commendation. Inden sidste kommandostrykning og udfasning i 1973 nåede hangarskibet at deltage i bjergningen af Apollo 16 og 17 rumkapslerne.

DATA

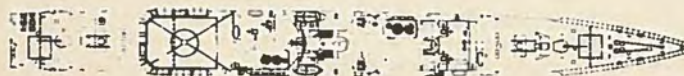
Displacement	9.200 tons
Længde	171,7 meter

Bredde	16,8 meter
Dybgang	9,5 meter
Fremdrivning	4 stk. General Electric LM 2500 gasturbiner
Fart	30 + knob
Armering	HARPOON sømålsmissiler Overflade-til-luft missiler ASROC (ASW-raket) 2 stk. 5"/54 kanon (enkelt Mk 45) 2 stk. 20 mm/76 PHALANX maskinkanon
Fly	2 stk. LAMPS helikoptere
Besætning	346, heraf 23 officerer

News Release No. 192/81

Jan's Fighting Ships 1980-81

(1926)



TICONDEROGA-kl.

(JANES Fighting Ships).

Nyt om OHIO-klassen

Den 19. januar 1981 meddelte Secretary of Navy Edward Hidalgo, at de to nyeste enheder af OHIO-klassen (Ballistic Missile Submarines – SSBN) vil blive navngivet USS FLORIDA (SSBN-728) og USS RHODE ISLAND (SSBN-730).

Begge undervandsbåde bygges ved Electric Boat Division of General Dynamics, Groton i staten Connecticut.

Lange og stolte traditioner knytter sig til staterne Florida og Rhode Island efter hvilke de seneste undervandsbåde af OHIO-klassen er navngivet. I 1821 etableredes en flåde-station på Key West og i løbet af årene er flere flåde- og luftmarineetablissementer blevet placeret i Florida, blandt hvilke Pensacola, – hvor flere af det danske søværns helikopterpiloter gennem årene er blevet uddannet – Jacksonville, Mayport og Orlando hører til de vigtigste. I Orlando, der er beliggende midt inde i Florida, forefindes blandt mange etablissementer den ene af den amerikanske marines rekrutskoler (Naval Recruiting Center) iøvrigt den eneste grundskole, hvor kvinder bliver uddannet til deres fremtidige tjeneste i den amerikanske marine.

I staten Rhode Island var området omkring Narragansett Bay opmarchhavn for oprørerne under den amerikanske borgerkrig for siden under den 2. Verdenskrig at blive benyttet som base for flåde- og luftmarine installationer. I dag er der i Newport adskillige træningsfaciliteter, hvoriblandt U.S. Naval War College henregnes til det mest betydningsfulde. I løbet af de sidste 25 år har flere danske søofficerer gennemgået Naval Command Course og 25 års jubilæum for Naval War College's oprettelse markeres i slutningen af juni 1981. Derudover har enkelte yngre danske søofficerer i de seneste år gennemgået Junior Staff Course.

Navnet Florida har været anvendt flere gange af enheder

i den amerikanske marine. Den første som bar navnet var en slup (1824-1831), den anden en hjuldamp fra Borgerkrigen, den tredje en fregat (1869-1885), den fjerde en monitor No. 9 (1903-1922), den femte et slagskib (RB-30) som tjente samtidig med monitoren under den 1. Verdenskrig. Udover at være anvendt af U.S. Navy har navnet Florida været benyttet af enheder under Confederate States Navy. Således en lodsskonnert der benyttedes i kystforsvarsøjemed, et dampskib som blokadeskib og endelig et priseskib, der nåede at tage 37 priser.

Staten Rhode Islands navn har kun været anvendt to gange tidligere. Den første var en hjuldamp fra Borgerkrigen og den anden gang var slagskibet RHODE ISLAND (BB-17), som tjente den amerikanske marine fra 1906-1923.

De første undervandsbåde af OHIO-klassen er blevet navngivet USS OHIO (SSBN-726), USS MICHIGAN (SSBN-727) og USS GEORGIA (SSBN-729). Klassen er tidligere blevet omtalt i T.f.S. 1980 pg. 405.

DATA

Displacement	16.600 tons (neddykket 18.700 tons)
Længde	170,7 meter
Bredde	12,8 meter
Dybgang	10,8 meter
Fremdrivning	1 stk. General Electric reaktor - ydende 60.000 HK
Armering	24 stk. TRIDENT I (SLBM) 4 stk. torpedorør
Besætning	133, heraf 16 officerer

News Release No. 26-81

Jane's Fighting Ships 1980-81
(1926)

Nyt om OLIVER HAZARD PERRY-klassen

Den 11. oktober 1980 hejstes kommando i missilfregatten USS SAMUEL E. MORISON (FFG-13). Kommandohejsningen fandt sted i Constitution Park, Boston i staten Massachusetts. USS SAMUEL E. MORISON var blevet søsat den 14. juli 1979 fra Bath Iron Works Corporation, Bath i staten Maine.

Fregatten er navngivet efter Rear Admiral Samuel Eliot Morison, USNR (1887-1976) der hørte til blandt de mest kendte og værdsatte marinehistorikere. Blandt hans værker hører 15 bind i serien The History of U.S. Naval Operations in World War II.

News Release No. 417-80.

Den 20. december 1980 søsattes USS GALLERY (FFG-26).

Den 10. januar 1981 hejstes kommando på USS ESTOCIN (FFG-15). Kommandohejsningen fandt sted i Bath i staten Maine, hvor missilfregatten var blevet søsat den 3. november 1979 ligeledes fra Bath Iron Works Corporation.

Fregatten er navngivet efter Captain Michael Estocin, USN (1931-1967), der som pilot i angrebseskadrille 192 efter al sandsynlighed omkom under et angreb over Nordvietnam den 26. april 1967.

Captain Estocin blev posthumt benådet med the Medal of Honor for extraordinary heroism. Derudover var han blevet benådet med the Distinguished Flying Cross, the Navy Unit Commendation Medal og the Air Medal.

News Release No. 11-81.

Den 7. februar 1981 søsattes USS MAHLON S. TISDALE (FFG-27).

Den 21. marts 1981 hejstes kommando i USS CLIFTON SPRAGUE (FFG-16) i Bath i staten Maine, hvor missilfregatten i lighed med USS SAMUEL E. MORISON og USS ESTOCIN var blevet søsat. Søsætningen fandt sted den 16. februar 1980.

Fregatten er navngivet efter Vice Admiral Clifton A.F. Sprague, USN (1896-1955), der under 2. Verdenskrig hørte til blandt de dristigste og dygtigste »Escort Carrier Admiral«. Den 7. december 1941 var han chef for USS TANGIER (AV-8) (forsyningsskib til marinefly) og under det japanske angreb på Pearl Harbor lykkedes det hans artilleribesætning at nedskyde 3 japanske fly. Clifton Sprague blev senere for som chef for hangarskibet USS WASP (CV-18) under angrebene på Marcus og Wake Islands, belejringen af Marianas heri inkluderet luftslagene i Slaget og Philipinerne benådet med ordenen Legion og Merit.

News Release No. 103-81.

Den 30. maj 1981 hejstes kommando i missilfregatten USS SIDES (FFG-14). Kommandohejsningen fandt sted på U.S. Naval Station, Long Beach i staten Californien.

USS SIDES var blevet søsat den 19. maj 1979 fra Todd Pacific Shipyard Corporation, Los Angeles Division, San Pedro, Californien.

Fregatten er navngivet efter Admiral John H. Sides, USN (1904-1978), der som sin sidste post virkede som Commander in Chief, U.S. Pacific Fleet fra 31. august 1960 indtil sin afgang fra aktiv tjeneste den 1. oktober 1963.

News Release No. 235-81.

OLIVER HAZARD PERRY-klassen (data)

Deplacement	3.600 tons
Længde	135,6 meter
Bredde	13,7 meter
Dybgang	5,7 (4,5 meter)

Fremdrivning	2 stk. LM 2500 General Electric gas-turbiner ydende 41.000 HK
Fart	29 knob
Armering	HARPOON (overflade-til-overflade missiler) Standard Missile (luftmålsmissilssystem) 1 stk. 76 mm OTO MELARA 2 x 3 ASW torpedoer/Mk 32
Fly	2 stk. Sea King (senere 2 stk. LAMPS III)
Besætning	164, heraf 11 officerer <i>Jane's Fighting Ships 1980-81 (1926)</i>

Submarine Squadron 17

Den 5. januar 1981 hejste Captain Thomas Fox, USN, kommando som Commander Submarine Squadron 17 i Submarine Base Bangor i staten Washington.

Til eskadren hører i dag 3 af ialt 5 undervandsbåde af ETHAN ALLEN-klassen der er af typen Ballistic Missile Submarine (SSBN). De 3 undervandsbåde er USS ETHAN ALLEN (SSBN 608), USS THOMAS A. EDISON (SSBN 610) og USS SAM HOUSTON (SSBN 609).

Til at varetage eskadrens opgaver, planlægning af reparationer, øvrige eftersynsarbejder og forsyning af eskadrens undervandsbåde, tæller eskadrestaben i øjeblikket 14 personer, men vil når staben er endelig udbygget i 1983 tælle 50.

USS ETHAN ALLEN-klassen (DATA)

Displacement	9.655 tons (neddykket 7.880 tons)
Længde	125 meter
Bredde	10,1 meter
Dybgang	9,8 meter
Fremdrivning	1 stk. Westinghouse reaktor type S5W
Fart	20 knob (neddykket 30)
Armering	16 stk. Polaris A-3 SLBM 4 stk. torpedorør
Besætning	142, heraf 15 officerer

All Hands March 1981

Jane's Fighting Ships 1980-81
(1926)

USS TAURUS

Fredag den 8. maj 1981 søsattes USS TAURUS (PHM-3, Patrol Hydrofoil Missile Ship) fra Boeing Marine Systems, Seattle i staten Washington.

USS TAURUS er som nævnt i T.f.S. 1981 pg. 49 den første af ialt 5 enheder, der skal følge USS PEGASUS (PHM-1). Klassen vil, når den er blevet fuldtallig blive stationeret i Key West i staten Florida, og dens opgaver vil være anti-surface-ship warfare, overvågning og beslægtede opgaver.

Bevæbningen vil omfatte 1 stk. 76 mm kanon (OTO MELARA) samt overflade-til-overflade missiler (HARPOON). Længden er opgivet til 40,0 meter, bredden til 8,6 meter og displacementen til 230 tons. Fremdrivningen vil i »Hullborne«-konfigurationen hidrøre fra 2 dieselmotorer og waterjet og i »Foilborne«-konfigurationen fra 1 gasturbine der ligeledes gennem waterjet giver fartøjet en fart på over 40 knob.

News Release No. 187-81 (1926)

REDAKTØRSKIFTE

På grund af frakommandering fra Københavnsområdet overtages redaktørembedet fra og med September-nummeret af:

Orlogskaptajn Kristen H. Winther

Forsvarsstaben OP

Box 202

2950 VEDBÆK

Telefon (02) 89 22 55, lokal 3149.

FRA ANDRE TIDSSKRIFTER

KYSTMISSILBATTERIER

Til den netop aktuelle debat om værdien af/afgørelsen for eller imod kystmissilbatterier bringes i Marine-Rundschau maj 1981 en artikel af en tidligere søofficer fra Forbundsmarinen over emnet »Forsvar af Østersøens udfaldsveje ved hjælp af kystmissilbatterier?»

Artiklens forfatter, Heinz-Eugen Eberbach, slutter at forsvaret af udfaldsvejene hverken helt eller delvist kan forsvares af kystmissilbatterier hvad enten disse er stationære eller mobile og at de derfor ikke vil være en passende erstatning for moderne missilenheder.

Således konkluderes,

- at krigsskibe ikke kan erstattes af kystmissilbatterier, fordi 70% af disse - når kystmissiler i så fald skal erstatte både danske og tyske missiler - til løsning af de pålagte opgaver - og når Danmark i samme forbindelse ikke tillader stationering af fremmede styrker i fredstid - skal placeres på dansk territorium.
- at omkostningerne forbundet med etableringen af et kystmissilforsvar til imødegåelse af et angreb mod kysten langt overstiger udgifterne til moderne missilenheder.
- at personelomkostningerne for stationære og muligvis også mobile kystmissilbatterier på samme måde også overstiger de til missilenhederne forbundne omkostninger.

Sluttelig peger artiklens forfatter på to væsentlige ulemper knyttet til kystmissilbatterier. For det første disse batteriers militær-taktiske ulemper. Skibe kan deployeres hver for sig og til forskellige områder. For det andet batteriernes taktiske ulemper. Skibe kan allerede langt fra egne kyster og udenfor kystmissilbatteriers rækkevidde indlede imødegåelse af et eventuelt angreb på kysten. Derudover

kan missilenheder deltage i den fælles farvandsovervågning.

Endelig kan missilenheder allerede i fredstid gennemføre sejlads, deltage i øvelser og derved demonstrere et højt beredskab – vise flaget – og således virke med en større afskrækkende effekt end en eventuelt godt skjult kystmissilbatteri, hvor moderne dette end måtte være.

(1926)

FINLAND – Nyt FPB-projekt

I oktober 1978 afgav den finske marine ordre på den første af en serie på otte nye torpedo-/missilbåde (FPB'er). Kommandohejsning i den første enhed forventes at finde sted i juni 1981. Klassen bygges på Wärtsilä værftet, hvor minelæggeren POHJANMAA se T.s.S. 1979 pg 260 ligeledes blev bygget.

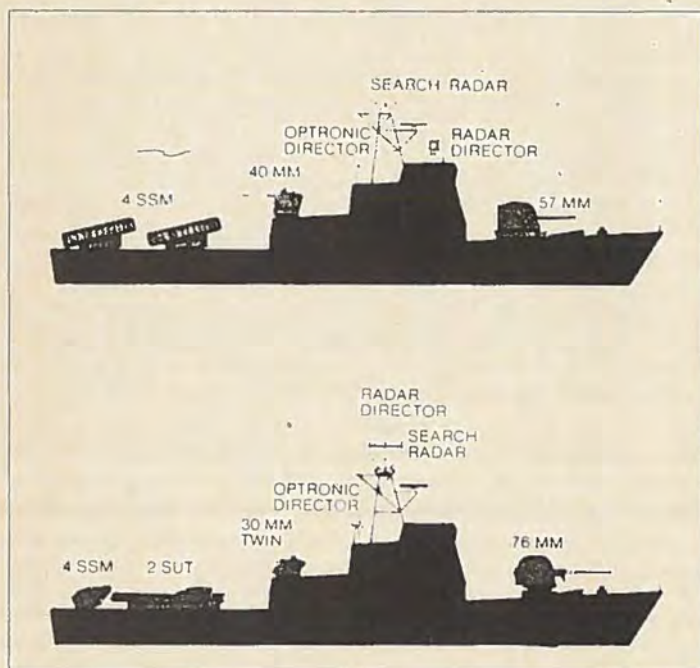
Ved projekteringen af de nye FPB'er er der fra finsk side lagt stor vægt på at opnå størst mulig våbenudnyttelse (weapon payload capacity), således at klassen gives bedst mulige taktiske egenskaber samtidig med, at man har søgt at gøre typen mest mulig cost-effective. Ved anvendelsen af det svenske SPICA-skrog har man søgt at give klassen bedst mulige søgenskaber til det forventede operationsområde.

Med hensyn til armeringen er det interessant at bemærke, at den nye FPB-klasse vil blive udstyret med det franske overflade-til-overflade missil EXOCET, dette set i lyset af, at det hidtil eneste overflade-til-overflade missil, der har været anvendt i den finske marine er det sovjetiske SS-N-2 STYX missil.

I overensstemmelse med ønsket om at give klassen de bedst mulige taktiske egenskaber forventes det, at torpedo-bådene udover det nævnte missilsystem udstyres med tor-

pedoer samt en lettere kanonarmering. Den finske marine har valgt at udstyre klassen med 1 stk. Bofors 57 mm og 1 stk. Bofors 40 mm. Ildledelsen vil bestå af PHILIPS 9LV200 FCS, som kendes fra torpedobådene af WILLEMOES-klassen (RAKEL-systemet).

Fremdrivningen udgøres af 3 stk. Rolls Royce PROTEUS gasturbiner, der bl.a. kendes fra torpedobådene af SØLØVEN- og WILLEMOES-klasserne. Inden man bestemte sig for gasturbiner blev det under projekteringen overvejet – i et forsøg på at finde de mest økonomiske fremdrivningssystem – at lade klassen udstyre enten alene med dieselmotorer eller en kombination af dieselmotorer og gasturbiner, et GODAG-system.



DATA

Displacement	300 tons
Længde	45 meter
Bredde	8,9 meter
Dybgang	3,0 meter
Fremdrivning	3 stk. Rolls Royce PROTEUS gasturbiner ydende 20.000 HK
Fart	40 + knob
Besætning	ca. 30

NAVY INTERNATIONAL december 1980
(1926)

ISLAND

Den Islandske Kystvagts har fået leveret sin første SIKOR-SKY S-76 helikopter i civiludgave, hovedsageligt konstrueret til anvendelse i eftersøgnings- og redningsrollen.

Helikopteren er den første af typen i Island og den eneste helikopter ejet af staten. Den kan udføre såvel land- som søværts eftersøgning og redningsoperationer inden for en radius af 150 sømil, og kan herudover forblive i redningsområdet i yderligere 30 minutter.

Udover at deltage i eftersøgnings- og redningsoperationer skal helikopteren anvendes i forbindelse med overvågning af Islands 200 sømils fiskerigrænse. I denne rolle vil den samarbejde med de islandske fiskeriinspektionsskibe, der er forsynet med såvel helikopterdek samt hangar. Luftfartøjet der får base i Reykjavik, er forsynet med SIKOR-SKY S-76 standardudrustning, der bl.a. omfatter infrarødt udstyr, redningshejs, lastekrog, snebeskyttelsesudstyr samt flydesystem. Besætningen består af to piloter samt et tredje besætningsmedlem, der bl.a. er ansvarlig for betjening af redningshejset.

SVN ORT 6/81

BOGANMELDELSE

**Ole L. Frantzen: Truslen fra øst.
Marinehistorisk Selskab. 1980. 192 sider.**

»Truslen fra øst« er en velvalgt titel på en af de seneste bøger i skriftrækken fra Marinehistorisk Selskab. Den udkom i 1980. Titlen refererer dog ikke til situationen idag, men til den afgørende rolle den svenske flåde spillede i udformningen af dansk flådepolitik i den florissante periode – nærmere betegnet mellem 1769 og 1807.

I en velillustreret lille bog har historikeren, museumsinspektør ved Tøjhusmuseet Ole L. Frantzen analyseret flådeplanerne for 200 år siden. Og han når til den interessante konklusion, som han selv betegner det, at Sverige blev betragtet som den eneste potentielle sømilitære modstander i årene forud for den ulykkelige periode, hvor modsætningsforholdet til England udviklede sig til, at skiftende forbund med blandt andet netop Sverige førte til flådens erobring i 1807.

Gennem analyser af de mange flådekommissioners overvejelser bliver det bogens hovedtema, at flådens hovedopgave også i denne periode, hvor landets merkantile interesser blev kraftigt udvidet, naturligt måtte være sikringen af søherredømmet i de danske farvande overfor den potentielle modstander blandt bredstaterne omkring Østersøen. Det var flådebalancen i forhold til denne stat, der var udslagsgivende for flådens sammensætning og udvikling. Efterretningsvirksomheden var rettet mod Sverige med blandt andet Løvenørns rejser. Det var informationsgrundlaget for etableringen af den tilstrækkelige flådestruktur i den interne debat om fordelingen af de – også dengang – sparsomme økonomiske midler.

I et historisk perspektiv kunne man fristes til at nå den

erkendelse, at den trediedel af forsvarsbudgettet, der blev anvendt gennem hele perioden på opretholdelsen af et relativt stærkt sømilitært forsvar, var en afgørende faktor til forhindring af en svensk invasion. En sådan konklusion er der imidlertid ikke dokumentation for at drage. Forfatteren er ikke dykket ned i de samtidige svenske overvejelser, der kunne have belyst, om flådens afskrækkende virkning var effektiv overfor den trussel, der bedømtes til at være den alvorligste. Situationen ses ikke tilbundsgående fra svensk side.

Bogen giver først og fremmest en glimrende beskrivelse af de interne danske overvejelser. Og den afdækker på udmærket måde de tilsyneladende konstante problemer i dansk flådeplanlægning. Også dengang var et af de centrale emner i debatten, hvorvidt flåden skulle bestå af større enheder med udholdenhed og fleksible anvendelsesmuligheder i både invasionsforsvaret og beskyttelsen af forbindelseslinierne, som så ofte i netop denne periode blev den reelle opgave, eller flåden i højere grad skulle bestå af mindre enheder til indsættelse i et kystnært forsvar i direkte samarbejde med hæren. Forfatteren påpeger således, hvordan udviklingen i Sverige, stigende priser på »naval stores« og presset fra hærens side gang på gang medførte, at flådeplanernes mål for antallet af orlogsskibe ikke blev opfyldt. Og allerede før flådens udlevering var beslutningen truffet om at satse på de små vejrafhængige kanonbåde.

Også i diskussionen om flådens basering genfindes velkendte aktuelle træk. Omend Københavns strategisk fordelagtige beliggenhed fremhæves, var der stærke ønsker om udflytning af dele af flåden – ikke til Frederikshavn og Korsør, men til Hals og Vordingborg, samt til Nivå. Reflektioner, som går igen helt fra vikingetiden. Hertil føjedes i denne periode også Christiansø, som i forsvaret af Bornholm var et vigtigt element, ligesom øen var værdifuld i datidens krisestyring.

Omend periodens mange flådekommissioner er udgangspunktet for forfatterens undersøgelser, og selvom kommissionernes sammensætning med eller uden politisk medvirken gøres til genstand for behandling, analyserer forfatteren dog ikke nærmere netop sammensætningens betydning for at opnå gennemslagskraft overfor beslutningstagerne. Der er således ingen nærmere undersøgelse af, hvorledes enevoldsherskeren bedst blev influeret.

Det er værdifuldt, at denne bog, der er en let omarbejdning af en specialafhandling i historie ved Københavns Universitet, er blevet udgivet. For foruden den interessante konklusion, er det lykkedes forfatteren af identificere og dokumentere politiske og militærstrategiske aspekter, der udover deres historiske betydning har langsigtet og dermed aktuel værdi i dansk flådeplanlægning.

Hans Garde.

RETTELSE TIL BOGANMELDELSE I JUN-NUMMER

På grund af fejlplacering af en linie er 4. afsnit gengivet på en meningsforstyrrende måde. Den rigtige version er således: (side 255)

Efter en gennemgang af skibets tilblivelse fortælles om de mange prøver og øvelser, der blev foretaget i Østersøen for at sætte skib og besætning i stand til at opfylde de mange og strenge krav, der vil blive stillet ved et fremtidigt møde med tilsvarende enheder af Royal Navy, som på dette tidspunkt var Krigsmarinens eneste modstander på søen.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i maj/juni 1981.

HISTORIE

Becker-Christensen, Henrik: Skandinaviske drømme og politiske realiteter 1830-1850. Århus 1981. 326 s. ill. index. bibl.

Braëm, P. H.: Chefs Ordre Fylla 1874. u.sted. 1874. upag. 20 s. håndskr.

Dagbog No. 1. 20/1-1919-24/6-1923. (Ført af adjutanten hos Viceadmiralen). u.sted. (Kbh.) u.å. upag. håndskr.

Holm-Petersen, F.: Maritime minder fra Grønlandsfarten. Kbh. 1981. 48 s. ill.

Kent, Alexander: Form Line of Battle. London 1969. 384 s.

Johannesson, Gösta: Danmarks historie (Politiken). Skåne, Halland og Blekinge. Kbh. 1981. 480 s. ill. kort. index. bibl.

Krishnan, N.: No Way But Surrender. An Account of the Indo-Pakistan War in the Bay of Bengal 1971. New Delhi 1980. 76 s. ill. kort. index.

Møller, Anders Monrad: Fra galeoth til galease. Studier i de kongerigske provinsers søfart i det 18. århundrede. (Årsskrift for Fiskeri- og Søfartsmuseet - Saltvandsakvariet i Esbjerg 1981). Esbjerg 1981. 224 s. + 1 mikrofichekort. ill. index. bibl. 4°.

Pollen, Anthony: The Great Gunnery Scandal. The Mystery of Jutland. London 1980. 280 s. ill. index.

Shrubbs, R. E. A. & A. B. Sainsbury (eds.): The Royal Navy Day by Day. Fontwell, Sussex 1979. 392 s. ill. kort. index. bibl. 4°.

Storm, A. V. (red.): Dansk Sømandsmission i fremmede havne 1867-1917. Kbh. 1917. 240 s. ill.

Vedel, H.: Optegnelser fra Reise til Holland og England 1/7-4/10 1896. u.sted. 1896. 140 s. håndskr.

Vedel, H.: Optegnelser fra Reise til Sverrig, Tydskland og Frankrig fra 1/5-8/10 1895. u.sted. 1895. 190 s. håndskr.

Vedel, H.: Optegnelser fra Reiser beg. August 1897. u.sted. 1897. upag. 72 s. håndskr.

Wedin, Folke: Amiralitetskollegiets Historia. IV. 1878-1920. Stockholm 1981. 202 s. ill. index. bibl. 4°.

White, Colin: The end of the sailing navy. Hampshire 1981. 160 s. ill. bibl.

1. VERDENSKRIG

Kettler, J. J. (red.): Flemmings Karte der Schiffversenkungen unserer U-Boote nach Lage und Zahl dargestellt auf Grund amtlichen Materials, mit Seeschlachten, Sperrgebieten, Land-Gewinn und-Verlust. Berlin 1918. 6 s + 1 kort. kort.

2. VERDENSKRIG

Bjørnsen, Bjørn: Narvik 1940. Oslo 1980. 360 s. ill. kort. bibl.

Edwards, Kenneth: The Royal Navy and Allies. From July 1943 to September 1944. London u.å. 312 s. ill. kort.

Grimnes, Ole Kristian: Oscarsborg 9. april 1940.

Willoch, C. I.: Oscarsborg festnings eldre historie. Oslo u.å. 20 s. ill. kort.

Howarth, Patrick: Undercover. The Men and Women of the Special Operations Executive. London 1980. 248 s. ill. index. bibl.

Kemnade, Friedrich: Die Afrika-Flotille. Der Einsatz der 3. Schnellbootflotille im Zweiten Weltkrieg. Chronik und Bilanz. Stuttgart 1978. 522 s. ill. kort. index. bibl.

Macksey, Kenneth: Invasion. The German invasion of England July 1940. London 1980. 224 s. ill. kort. index. bibl.

PERSONALHISTORIE

Kauffeldt, Carl: Fra Kronprins til Konge. Hans Majestæt Kong Frederik IX i Glimt og Smaatræk. Kbh. 1947. 102 s. ill.

Beesly, Patrick: Very Special Admiral. The Life of Admiral J. H. Godfrey, CB. London 1980. 346 s. ill. kort. index. bibl.

Baker, Richard: Dry Ginger. The biography of Admiral of the Fleet, Sir Michael Le Fanu, GCB, DSC. London 1977. 254 s. ill. index. bibl.

POLITIK OG EFTERRETNINGSVÆSEN

Bonatz, Heinz: Seekrieg im Äther. Die Leistungen der Marine-Funkaufklärung 1939–1945. Herford 1981. 376 s. kort.

Garliński, Józef: Intercept. The Engima War. London 1979. 220 s. ill. kort. index. bibl.

Lundestad, Geir: America, Scandinavia, and the Cold War 1945–1949. Oslo 1980. 434 s. index.

Nørsgaard, Ole & Per Carlsen (red.): Sovjetunionen, Østeuropa og dansk sikkerhedspolitik. Esbjerg 1981. 192 s.

Wyden, Peter: The Bay of Pigs. The Untold Story. London 1979. 352 s. ill. kort. index.

SKIBE, SKIBBYGNING m.m.

Arndt, Peter: Deutsche Sperrbrecher 1914–1945. Stuttgart 1979. 398 s. ill. kort. index. bibl.

Oversigt over Bekostningen ved Bygningen og Anskaffelsen af Flaadens Skibe (1826-1906). Kbh. u.å. 34 s. håndskr. 4°.

FARVANDSBESKRIVELSER

Rute T - 17 m Transitrute. Skagen-Gedser NE. Kbh. 1980. 20 s. + 1 kort.

ARTILLERI

Armeringskort over Kystdefensionens Værker ved København. Kbh. 1933. 1 s. kort.

Vedel, H.: Konstruktion og Beregning af en 24 cm Staalkanon med dertil hørende Granat og Granatkardæsk. (Op-gave for Officersskolens ældste Klasse 1887-90). Kbh. 1889. 30 s. håndskr. 4°.

GRØNLAND

Andersen, John: Ekspeditionsrapport for Kaptajn Ejnar Mikkelsens Mindeekspedition 1980. Scoresbysund-Angmagssalik. Ørholm 1981. 105 s. ill. kort. bibl. maskinskr.

DIVERSE

Kadetsangbog. Kbh. 1957. 86 s. index. stencileret. 4°.

Kommentarer til nyanskaffelser

Patrick Beesly: Very Special Admiral. The Life of Admiral J. H. Godfrey, CB. Hamish Hamilton, Ltd., London 1980.

Godfrey indtrådte i Royal Navy i 1903 og var i de første år af 2. verdenskrig chef for den engelske flådes efterretningstjeneste og sluttede sin tjeneste som chef for den indiske flåde.

Biografien er delvis baseret på Godfrey's egne upublice-

rede memoirer og giver et billede af livet i Royal Navy med hovedvægten lagt på efterretningstjeneste under 2. verdenskrig og Indiens sidste år som koloni.

Bjørn Bjørnsen: Narvik 1940. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1980.

Forfatteren, der er uddannet journalist, giver bl.a. på baggrund af de i 1970 »åbnede« engelske arkiver en beskrivelse af det hemmelige diplomatiske spil om Nord-Norge, om planerne om at flytte krigen til Skandinavien og om angreb på Sovjetunionen, kombineret med indmarch gennem Narvik; planer der unægtelig fik et andet resultat ved Tysklands okkupation af Norge og den norske general Ruges kapitulation med resterne af den norske hær den 10. juni.

Man får også et fascinerende indtryk af livet i den lille, isolerede by, hvor formanden for kommunalbestyrelsen pludselig så sig stillet overfor opgaver og krav, der var ham helt fremmede, men som han løste til tilsyneladende alles tilfredshed.

Józef Garliński: Intercept. The Engima War. D. M. Dent & Sons, London 1979.

Endnu en bog om den tyske kodemaskine, hvis mysterium det allerede i 1932 var lykkedes polske efterretningsfolk, med hjælp af franske, at opklare, og hvoraf resultaterne blev givet til England og Frankrig i 1939.

Forfatteren er født i Kiev i 1913, var medlem af den polske undergrundsbevægelse og var fra april 1943 til 1945 i tysk koncentrationslejr. Efter krigen bosat i England, hvor han som historiker har specialiseret sig i 2. verdenskrig.

Udover at fortælle om »Engima« berettes bl.a. også om de amerikanske efterretningsfolks resultater med japanske koder og om den tyske radioopklaringstjeneste.

I et tillæg fortælles mere teknisk om, hvordan »Engima«

blev brudt ved hjælp af matematiske, analytiske og statistiske metoder.

Patrick Howarth: Undercover. The Men and Women of the Special Operations Executive. Routledge and Kegan Paul, London 1980.

Special Operations Executive – SOE – blev dannet i sommeren 1940 for at udføre Churchill's ordrer om »at sætte Europa i brand«. Opgaven var at arbejde i besatte lande sammen med partisaner og modstandsbevægelser.

Forfatteren, der selv var medlem af SOE i 4 år, giver en levende beskrivelse dels af forhistorien til SOE, dels om dele af dens virksomhed, således i Grækenland, Jugoslavien og Albanien, befrielsen af Frankrig og tragedien om Warszawaopstanden, idet hovedvægten er lagt på personbeskrivelser.

N. Krishnan: No Way But Surrender. An Account of the Indo-Pakistan War in the Bay of Bengal 1971. Vikas Publishing House, New Delhi 1980.

Dette er en delvis selv-biografisk bog af chefen for de indiske flådestyrker under kampene i Den Bengalske Havbugt i 1971, der førte til oprettelse af staten Bangladesh.

Man får indtryk af, at beskrivelsen er subjektiv og at formålet med dens udgivelse er at forsvare admiralens beslutning om at deployere Indiens eneste hangarskib og at gå offensivt til værks. Interessant er det at læse om admiralens bedømmelse af den 7. amerikanske flådes – herunder hangarskibet ENTERPRICE – tilstedeværelse i området, og hans opfattelse af at det i givet fald kunne blive nødvendigt at torpedere hangarskibet for at forsinke dets ankomst.

Kenneth Macksey: Invasion. The German invasion of England July 1940. Arms and Armour Press, London 1980.

En ny bog om operation »Sølvøve«. Da forfatteren skrev sin biografi om general Kesselring, kom han til at tænke på, at hvis Kesselring havde fået sin plan godkendt om invasion af England umiddelbart efter Dunkerque, ville det have været skæbnesvangert for dette land. Forfatteren har forsøgt at fortælle historien om »invasjonen« på baggrund af så mange sande kilder som muligt og så lidt »digtning« som muligt.

Anders Monrad Møller: Fra galeoth til galease. Studier i de kongerigske provinsers søfart i det 18. århundrede. Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet, Esbjerg 1981.

Doktordisputatsen omhandler provinssøfarten i 1700-tallet. Den opgør hvor mange fartøjer, der i det hele taget eksisterede i kongeriget Danmark (– København) i årene fra 1700 til 1807. Efter gennemgang af skibslister m.m. i arkiverne, har handelsflådens størrelse og sammensætning kunnet gøres op. En EDB-behandling af 3 årgange toldregnskaber har gjort det muligt at belyse udviklingen i sejladens omfang og retning århundredet igennem.

3. del handler om skippere, deres forhold til myndighederne, om ejendomsforholdet til skibene og om vanskeligheden ved at overføre moderne forestillinger om skipper og købmand til det 18. århundredes danske provins. –

Ole Nørsgaard & Per Carlsen (red.): Sovjetunionen, Østeuropa og dansk sikkerhedspolitik. Sydjysk Universitetsforlag, Esbjerg 1981.

I november 1980 afholdtes på Sydjysk Universitetscenter i Esbjerg en konference med temaet »Sovjetunionen, Østeuropa og dansk sikkerhedspolitik«. Deltagerne var repræsentanter fra forskningsinstitutioner, pressen og ministerier.

Målet med konferencen var at sætte én grundlæggende antagelse bag dansk sikkerhedspolitik til debat, nemlig:



SØVÆRNETS ASKEBÆGER 1981

Motivet er i år en gengivelse af en gammel tegning fra Hovedvagten i Nyboder - i anledning af Nyboders 350 års jubilæum i år.

Det store askebæger er udført i fajance med blå kant. Det koster kr. 47,00 incl. moms. Det mindre er udført i porcelæn og forsynet med en guldkant; det koster kr. 41,50 incl. moms.

Askebægrene er ikke i almindelig handel, men kan kun købes af Søværnets civile og militære personel, Marinehjemmevernet, Kvindeligt Marinekorps samt Marineforeningsafdelinger.

Bestillinger skal indsendes **samlet** fra tjenestestederne **inden** 15. oktober 1981 for at levering skal kunne finde sted inden jul. Bestillinger, der kommer Den Kongelige Porcelainsfabrik i hænde efter 15. oktober 1981, men inden 15. december 1981, vil ikke kunne forventes leveret før i løbet af januar 1982.

Der er endnu et restlager af enkelte af tidligere års juleaskebægre.



Den Kongelige Porcelainsfabrik

Amagertorv 6 - 1005 København K

Tlf. (01) 13 71 81

Udgør Sovjetunionen og de østeuropæiske lande i dag en trussel mod dansk sikkerhed.

Den foreliggende bog indeholder de skriftlige oplæg fra konferencen suppleret med en introduktion og centrale debatindlæg. Af indholdet kan nævnes:

Bjarne Nørretranders: »Dansk sikkerhedspolitik og den indenrigspolitiske udvikling i Sovjetunionen«.

Andreas Jørgensen: »Sovjetunionen, Østeuropa og afspændingen«.

W. Friis-Møller: »Øst-Vest-forholdet i 1980'erne«.

O. R. H. Jensen: »Den militærteknologiske udvikling og truslen«.

Arne Olav Brundtland: »Den klassiske, den omsnudde og den fremtidige nordiske balance«.

Jan Øberg: »Små landes muligheder for selvstændig sikkerhedspolitisk handlen indenfor og udenfor de eksisterende alliancesystemer: Forstærkninger og forhåndslagring som eksempel«.

Anthony Pollen: The Great Gunnery Scandal. The Mystery of Jutland. William Collins Sons & Co., Ltd., London 1980.

Arthur Pollen var jurist og forretningsmand, men samtidig et opfinder-talent, og blev i 1900 så interesseret i artilleri, at han udtænkte et nyt ildledelses system, der kombinerede nøjagtig og kontinuerlig afstandsmåling med mekanisk plotning på en måde, der tillod nøjagtig beskydning på hidtil uhørte afstande. Som en god patriot håbede Pollen på, at England ville tage monopol på opfindelsen, men han måtte til sin sorg se, at andre – og mindre vellykkede – systemer blev anvendt. Han fik dog senere oprejsning, idet en kongelig kommission til belønning af opfindere i 1925 tildelte ham 30.000 pund sterling.

Forfatteren deler sin faders opfattelse af, at såvel Jyllands-slaget som Dardaneller-felttoget ville have givet et andet

resultat, såfremt Admiralitetet allerede i 1912 havde lyttet til Pollen's forslag og ideer.

R. E. A. Shrubbs & A. B. Sainsbury (eds.): The Royal Navy Day by Day. Centaur Press, Fontwell, Sussex 1979.

Bogen er den første offentlige udgave af et værk, der oprindeligt var bestemt til privat cirkulation indenfor Royal Navy. Den fortæller på en fascinerende måde Royal Navy's »liv«, udtrykt ved en dagbog for hver dag i årene.

For eksempel ser man under 22. marts bl.a.:

»1794 blev Fort Bourbon og hele Martinique indtaget af General Sir Charles Grey og Viceadmiral Sir John Jervis«.

»1797 HERMIONE's fartøjer afskær 3 franske kapere og deres 12 priser fra en bugt vest for Puerto Rico«.

»1802 NASSAU og STATELY nedkæmpede den danske PRINDS CHRISTIAN FREDERIK. Prisen gik på grund kort efter på Sjællands Odde og brændte den næste dag«.

»1885 Kamp ved Tofrek, Sudan«.

»1911 Royal Fleet Auxiliary Service blev etableret«.

»1916 FARNBOROUGH (Q.5) sænkede U.68 udfor Kerry«.

Fra anden verdenskrig er nævnt 5 begivenheder, der fandt sted den 22. marts.

Indgangsargumentet til bogen er flere omfattende registre, nemlig alment, skibsnavne (engelske og Commonwealth), udenlandske skibe, tyske undervandsbåde, personer, steder og hær- og flyverenheder.

Bogen vil normalt ikke være til hjemlån, men kan benyttes i bibliotekets åbningstid.

Colin White: The End of the Sailing Navy. Kenneth Mason, Hampshire 1981.

I dette første bind om »Victoria's Navy« omtales perioden

1830 til 1870 med 4 hovedafsnit: Den teknologiske udvikling, den nye type af professionelle søfolk, den kongelige families relationer til Royal Navy og endelig flådens virksomhed (fra kabel-lægning, arktiske ekspeditioner til søkrig). 2. bind vil dække perioden frem til Edward VII's død i 1910.

Bogens hovedværdi ligger i de mange illustrationer, samtidige malerier, stik og fotografier fra Royal Naval Museum's fine samling, af hvilke mange ikke har været offentligtgjort før.

Forfatteren er historiker og ansat som museumsinspektør ved Royal Naval Museum i Portsmouth.

Peter Wyden: Bay of Pigs. The untold Story. Jonathan Cape, London 1979.

Svinebugt-affæren i 1961 blev et nederlag for amerikansk politik og for præsident Kennedy. Som han senere sagde til sin rådgiver, Theodore Sørensen: »Hvordan kunne jeg være så dum at lade dem gå i gang?«.

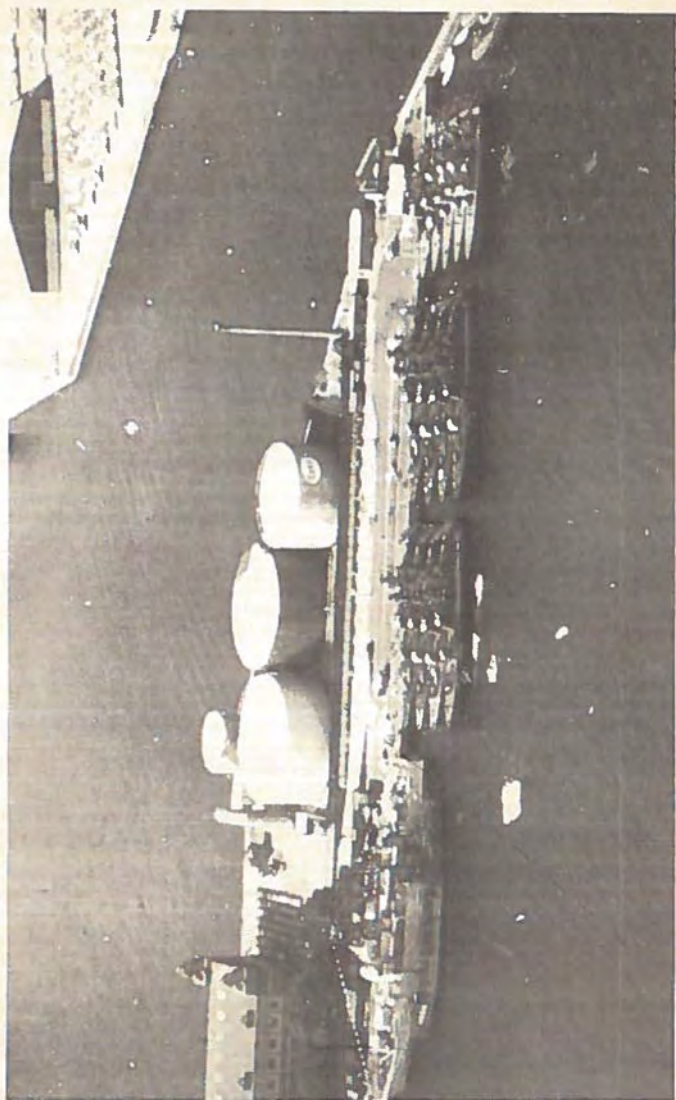
Baseret på øjenvidne beretninger, på interviews med deltagere på begge sider – herunder med Fidel Castro og en af lederne indenfor den amerikanske centrale efterretningstjeneste, CIA – og på et omfattende skriftligt materiale giver bogen et levende billede af spændingsforholdet mellem præsidenten/dennes rådgivere og CIA.

A. H.

Rettelse til kommentarer til tilvækster for Marinens Bibliotek marts/april 1981.

Sloan Wilson: Ice Brothers, 2. afsnit er p.g. af udfald af en linie gengivet på en meningsforstyrrende måde (s. 266). Rigtig version er således:

Der er tale om en roman, men måske også om en delvis selvbiografi; som forfatteren bl.a. siger i sit forord: »Dramaet i romanen er ren fiktion, men jeg har præsenteret Grønland fuldstændig, som jeg husker det. Denne bog blev skrevet i 1979, 36 år efter at jeg forlod Grønland, men jeg behøvede ikke at foretage mange undersøgelser i biblioteker«.



Torpedobådseskadren ved Langelinie i 1979.

TRYKSAGER

- til alt og alle...!

(03) 87 12 17 - (01) 14 41 55

danish Book Printing Co.

KØBENHAVN: Gernersgade 39, Kbh. K. Telefon (01) 14 41 55

NYSTED: Skansevej 1, 4880 Nysted Telefon (03) 87 12 17



Hans Buch & CO A/s

Svanevej 6 - 2400 København NV

Telefon (01) 83 12 12

DAGLIG LEDER

til

Sømandsstiftelsen Bombebøssen

Efter 15 års udmærket virke har stiftelsens daglige leder kaptajn C. W. Beck på grund af alder besluttet at fratræde sin stilling i løbet af sommeren 1982, og stiftelsens direktion ønsker derfor allerede nu at se sig om efter hans afløser, der vel bør være mellem 45 og 50 år gammel.

Af væsentlig betydning ved stillingens nybesættelse vil det være, at ansøgerens hustru på samme måde som fru Beck vil deltage i tilrettelæggelse og ledelse af stiftelsens daglige liv.

Bombebøssen huser på indeværende tidspunkt 24 enlige søens folk samt 4 ægtepar og 3 enker, der ligeledes ved deres arbejde og ægteskab har haft tilknytning til Danmarks koffardiflåde.

Der vil ved udvælgelsen af den nye daglige leder blive lagt afgørende vægt på, at han og hans hustru har en ægte interesse og forståelse for ældre mennesker og deres forhold og samtidigt et nært kendskab til de vilkår, hvorunder søens folk udfører deres gerning og generelt lever deres tilværelse.

Det er ønskeligt, men ikke en absolut forudsætning, at ansøgeren har sejlet til søs.

Samtidigt med de nævnte kvalifikationer ønskes kendskab til administration, regnskabsføring og økonomi.

Løn efter kvalifikationer. Tjenestebolig på 3 værelser og kontor er knyttet til stillingen.

Skriftlig henvendelse til:

**Sømandsstiftelsen Bombebøssen's direktion,
Dronningensgade 69,
1420 København K.**



NAVITRONIC

Markvangen 9 · DK-8260 Viby J · Denmark
Phone: (06) 14 13 00

DESIGNERS AND MANUFACTURERS OF HYDROGRAPHIC EQUIPMENT



PRODUCTION AND SALE OF

**ECHO SOUNDER
EQUIPMENT**

**DATA EQUIPMENT FOR
HYDROGRAPHIC SURVEY
TURN KEY INSTALLATIONS**



NAVIGATION EQUIPMENT

SYLEDIS · TORAN · OMEGA
DIFFERENTIAL OMEGA

SCANTER MIL SYSTEM Advanced Radar Systems

- Navigation
- Surveillance

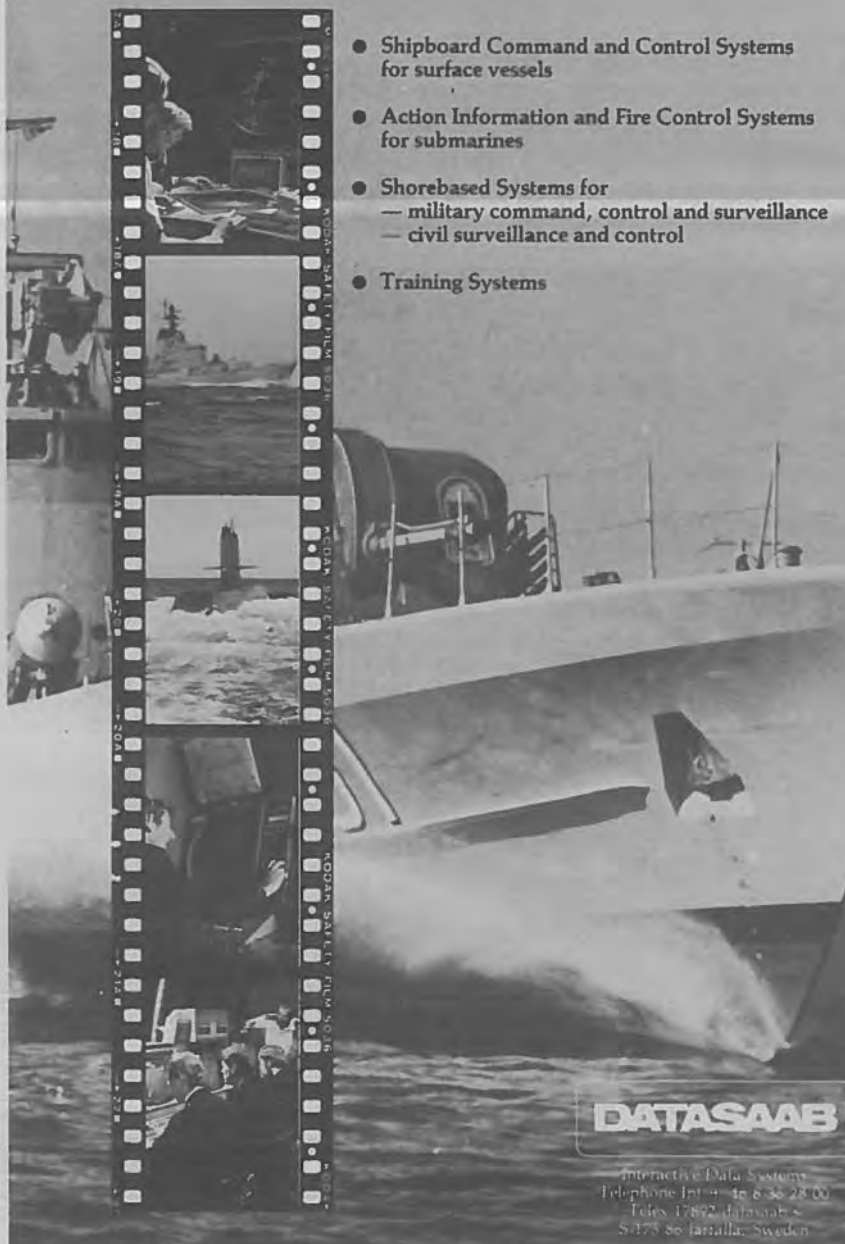


TERMA Elektronik AS

Højmarken 4 · DK-8520 Lystrup · Denmark
Telephone 06 · 22 20 00 · Telex 68109 terma dk · Cable terma

Complete Expertise in Interactive Data Handling for Naval Systems

- Shipboard Command and Control Systems for surface vessels
- Action Information and Fire Control Systems for submarines
- Shorebased Systems for
 - military command, control and surveillance
 - civil surveillance and control
- Training Systems



DATASAAB

Interactive Data Systems
Telephone Int +46 8 36 28 00
Telex 17892 datasaab S
S-173 86 Jantalla, Sweden

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn K. H. Winther



SEPTEMBER/OKTOBER 1981
152. ÅRGANG



BOFORS

-för ett effektivt försvar

57 mm fartygs- pjäs

för bekämpning av
både luftmål och
yt mål



BOFORS
FÖRSVARSMATERIEL

Box 500, 690 20 Bofors Tel. 0586/360 00

Represenat: Arne Hansen, Postbox 54, DK-2791 Dragør, tel. (01) 537900

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Redaktør:
Orlogskaptajn
K. H. Winther
Forsvarsstaben
Postbox 202
2950 Vedbæk
Telefon (02) 89 22 55 lokal 3124

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)
Orlogskaptajn J. WETHJE
Søe-Lieutenant-Selskabet,
Overgaden oven Vandet 62 B,
1415 København K
Telefon (01) 58 00 85
GIRO 11 91 96

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION
D.D.E. REKLAME
Gernersgade 39
1319 København K
Telefon (01) 14 41 55*
GIRO 5 27 52 10

Trykkeri:
NYSTED AVIS & BOGTRYK/OFFSET
Skansevej 1, 4880 Nysted
Telefon (03) 87 12 15*

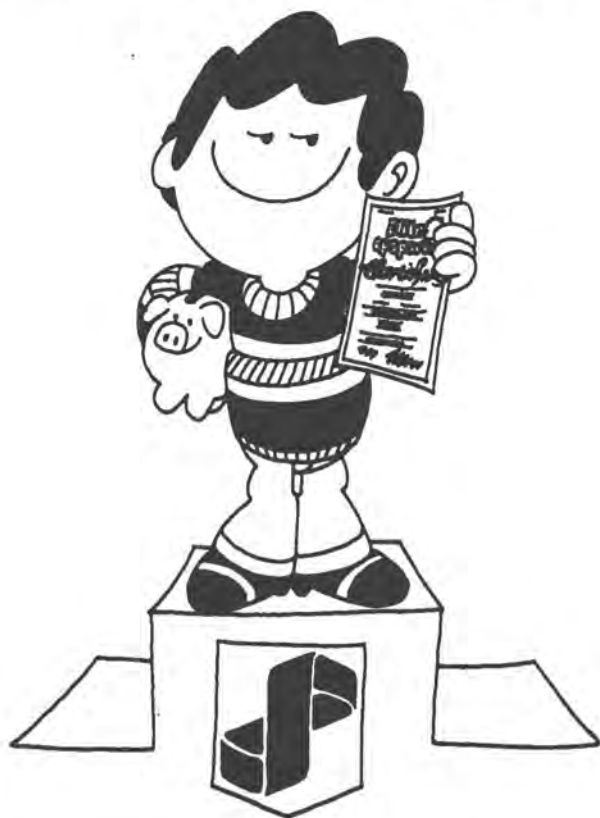
Forsidebillede: Fregatten HERLUF TROLLE

INDHOLD:

SIDE:

Sovjetisk flådestrategi i Det indiske Ocean af premierløjtnant Finn Hansen	329
MARITIM DEBAT	369
MARINENS BIBLIOTEK	373
RETTELSE	382
MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTNANT-SELSKABET	383

Helt på toppen. Elite-opsparring i Provinsbanken



PROVINSBANKEN

·til at tale med

SOVJETISK FLÅDESTRATEGI I DET INDISKE OCEAN

af premierløjtnant Finn Hansen

Den sovjetiske flådes tilstedeværelse i Det indiske ocean er i de senere år blevet flittigt omtalt. Der er delte meninger om årsagerne til, samt omfanget af tilstedeværelsen, hvilket har motiveret mig til at forsøge at klarlægge disse ting. Usikkerheden skyldes bl.a. oceanets store udstrækning. En enhed kan være borte i ugevis, uden at man får rapporter om den). Usikkerheden skyldes også manglen på kvalificerede militære iagttagere i området. F.eks. er destroyere blevet rapporteret som krydsere, hvilket yderligere har vanskeliggjort en analyse af årsagerne til tilstedeværelsen.*

Tidsgrænsen 1968 er lagt, fordi dette var første tidspunkt, hvor mere end én sovjetisk enhed var til stede i oceanet efter anden verdenskrig. Begrænsningen mod nyere tid - det vil sige 1975 - er sat, fordi materialet, der omhandler de sidste års begivenheder, ikke er så veldokumenteret som det øvrige kilde-materiale, jeg har benyttet.

Jeg har trods denne svaghed også analyseret perioden 1975-81, idet jeg mener, at den sidste tids begivenheder er så væsentlige, at man ikke kan tillade sig at se bort fra dem i en redegørelse som denne.

Tesen, jeg vil forsøge at eftervise er, at den

**) Dette gjaldt specielt tidligere, hvor man ikke havde samme muligheder for satellitovervågning som i dag.*

sovjetiske flådes tilstedeværelse i Det indiske Ocean primært tjener politiske formål, medens militære formål indtager en sekundær pladsering.

Geografiens betydning for sovjetisk sømagt

Sømagt kan ifølge den tyske admiral Wegener defineres som produktet af 3 faktorer: Flåden, søorienteret mentalitet samt maritim strategisk position. »Flåden« er her de militære midler, som udgør sømagten. Det er imidlertid ikke tilstrækkeligt at besidde en stærk flåde, hvis denne ikke har adgang til det område, hvor sømagten skal udøves. Endvidere skal den være i stand til at blive i området i et tidsrum parat til at gå i kamp. Dette kræver et vist minimum af basefaciliteter, havne og kommunikationslinier. For at opnå betegnelsen maritimt strategisk, må positionen være forbundet med hjemlandet enten ved landforbindelse eller ved sikker søforbindelse, det vil sige via et havområde, man selv har herredømme over. Flådebaser, der er spredt udover verden, afskåret fra hjemlandet af fjendens søherredømme, udgør – ifølge Wegener – ikke maritime strategiske positioner. Der er da tale om maritime positioner, som kun er anvendelige i fredstid.

Man kan sige, at USSR nu klart har de to faktorer for sømagt, nemlig flåden og den søorienterede mentalitet. Med hensyn til den geografiske position er USSR dog stadig stærkt hæmmet.

USSR har i øjeblikket en kystlinje på ca. 28.000 sømil, men kun en del af den er velegnet til havne. Mere end 90% af kystlinjen er så hjem søgt af is, at sejlads kun er mulig en meget begrænset del af året. Desuden har det russiske fastland kun forbindelse til søen fra 4 kystafsnit, der ligger fjernt fra hinanden. Dette har givet anledning til opdelingen i 4 separate flåder: Nordflåden, Stillehavsflåden, Østersøflåden og Sortehavsflåden. De to sidstnævnte opererer i næsten lukkede havområder, hvortil USSR ikke kontrollerer

adgangen. En anden faktor, der vanskeliggør sovjetisk sømagt er de store afstande mellem de 4 flåder. Dette medfører, at en koncentration af flådestyrkerne er meget vanskelig og tidskrævende.

Enheder, der opererer uden for de 4 flåders hjemhavne, siges at være på fremskudt deployering. Dette er altså tilfældet med styrken i Det indiske Ocean.

Det indiske Oceans geografi og klima

Det indiske Ocean er en kæmpemæssig bugt omgivet af kontinenterne Afrika, Asien og Australien. Mens oceanets grænser er veldefinerede mod nord, afhænger dets sydlige begrænsning af, hvorvidt man regner med et separat antarktisk ocean. Ses der bort fra et sådant, strækker Det indiske Ocean sig sydpå til det antarktiske kontinent.

Sædvanligvis regner man oceanets sydlige grænse som en tænkt linie mellem Kap det Gode Håb og Kap Leewin – Australiens sydvestspids.

Det indiske Ocean er det mindste af de 3 »hovedoceaner« selv hvis man regner med, at det strækker sig til Antarktis. Tager man Oceanet i dets snævre betydning, er arealet 40 mill. km² i modsætning til Stillehavets 150 mill. km² og Atlanterhavets 85 mill. km². Distancerne i Oceanet er dog stadig store: Mellem Kap det Gode Håb og Kap Leewin er der f.eks. 4.800 sømil, hvilket svarer til afstanden fra Danmark til New York.

I nord skyder den indiske halvø sig ned og deler oceanet i Det arabiske Hav og Den bengalske Bugt. Den persiske Golf og Det røde Hav er bugter i oceanet og regnes derfor med til dette. Via Det røde Hav har der siden 1869 været forbindelse til Middelhavet gennem Suezkanalen. Denne var dog lukket i perioden 1967–75*).

**) Kanalen blev i december 1980 uddybet fra 38 til 53 fod, således at de største amerikanske hangarskibe nu også kan besejle den. Før uddybningen var dette udelukket, medens samtlige sovjetiske enheder også tidligere kunne besejle kanalen (Lloyd's List, 12. DEC 1980).*



Kort over Det indiske Ocean (Internationale Wehr Revue, april 1973)

De vigtigste forbindelsesstræder mellem Stillehavet og Det indiske Ocean er Malaccastrædet mellem Malaysia og Sumatra med en bredde på 20 sømil og Sundastrædet, der er 12 sømil bredt og beliggende mellem Java og Sumatra.

Forbindelsen mellem Den persiske Golf og Det indiske Ocean kaldes Hormuz strædet. Det er 170 sømil langt, 21 sømil bredt og lægeste vanddybde i dybvandskanalen er 40 meter. Indsejlingen til Det røde Hav er 14 sømil bred og hedder Bab-el-Mandeb strædet.

Oceanet er et »rent« farvand med store vanddybder, som ikke lægger restriktioner på ubådsoperationer.

Det indiske Ocean ligger fjernt fra USA's og USSR's egne flådebaser. Fra oceanets strategisk vigtigste område, Det arabiske Hav, er der 6.000 sømil til den sovjetiske Stillehavsflådes hovedkvarter Vladivostok. Til Sevastopol, Sortehavsflådens hovedkvarter, er der gennem Suezkanalen 3.000 sømil.

Afstanden til den amerikanske base Subic Bay (Filippinerne) er 4.000 sømil, mens der til Norfolk (Virginia) er 11.000 sømil. Amerikanerne er dog i gang med at udvide deres basefaciliteter på den engelske ø Diego Garcia kraftigt, således at også hangarskibe og B 52 bombefly kan benytte disse. Diego Garcia faciliteterne ventes færdigbygget i løbet af 1981, men allerede i 1979 havde amerikanerne færdigbygget ny landingsbaner på øen, således at man nu opererer med en række flytyper.

Udover Diego Garcia, der ligger ca. 2.000 sømil fra Den persiske Golf, har amerikanerne indtil 1977 haft begrænsede basefaciliteter i Bahrein. Endelig har amerikanerne i løbet af det sidste halvandet år fået ret til udnyttelse af basefaciliteter i Oman samt i Kenya og Somalia.

Mere end 30 stater, med tilsammen ca. 25% af jordens befolkning, har kyster mod Det indiske Ocean. Hovedparten

af disse stater er tidligere koloniområder, der først har opnået selvstændighed efter 1945.

Oceanet er – for de vigtigste områders vedkommende – beliggende i det tropiske og subtropiske klimabælte. Dette betyder varmt vejr og vindforhold, der præges af passatvindene samt de årstidsbestemte monsunvinde.

Strategiske forhold af essentiel betydning for den vestlige verden*)

Man regner med, at mere end 20 af de 40 råstoffer, der har strategisk betydning for den vestlige verden, findes i lande, der støder op til Det indiske Ocean. Til disse stoffer hører bl.a. olie, kobber, mangan, bly, antimon, uran og jernmalm. Vigtigst er olien. Det blev i 1971 anslået, at 70% af den ikke-kommunistiske verdens oliereserver findes i området ved Det indiske Ocean. Som følge af store, nye fund andetsteds er tallet i dag nok noget lavere. Det land, der er mest afhængig af olien fra Den persiske Golf, er Japan, der får 90% af sit årlige forbrug fra området. Derefter følger de vesteuropæiske lande med gennemsnitligt 70%. USA's afhængighed er en del mindre, idet kun ca. 8% af forbruget stammer fra Den persiske Golf.**)

Hvis Vestens olieforsyninger fra Golfen afbrydes, regner man med, at en kritisk situation vil opstå efter 2–3 måneder.

Næsten al olien fra Golfen passerer Hormuz strædet. Dette gælder f.eks. 60% af den olie, der er bestemt for Europa. Trafikintensiteten svarer til 77 skibe om dagen eller et hvert 19. minut.

**) Hertil medregnes også vestligt orienterede lande som Japan og Australien.*

***) Tallene er fra 1971, men er stort set de samme i dag, bortset fra USA. Ifølge Newsweek 27. oktober 1980 kommer 25% af USA's olie i dag fra Den persiske Golf.*

20% af verdens skibstrafik foregår i oceanet. 10.000 skibe passerer hvert år Kap det Gode Håb. 50% af disse er på vej til Europa med mere end 1/4 af Europas fødevareimport.

Strategiske forhold af essentiel betydning for USSR

Sovjetunionen er i øjeblikket den eneste industrielle stormagt, der ikke er afhængig af importeret olie og gas. Golfens oliekluder har derfor ikke essentiel betydning for USSR i øjeblikket. Den amerikanske efterretningstjeneste CIA regner dog med, at USSR vil være tvunget til at importere olie i løbet af 80'erne, fordi egne oliereserver er svært tilgængelige.

Oceanet er karakteriseret ved dets relative nærhed til USSR, skønt der ikke er nogle direkte grænser. Afstanden fra Persergolfen til USSR's sydlige grænse er ca. 500 sømil. Fra Det arabiske Hav til Moskva er der ca. 2.500 sømil, hvilket svarer til rækningen af de amerikanske Polaris A3 missiler.

Det indiske Ocean har stor betydning for USSR's fiske- og handelsflåde. Den sovjetiske fiskeflåde er oceanets største. Den fanger årligt 2. mill. tons, hvilket svarer til 1/3 af USSR's totale fangst eller mere en oceanets kyststater tilsammen.

57% af den sovjetiske handelsflåde er hjemmehørende i Sortehavet. Heraf går halvdelen i regelmæssig fart over Det indiske Ocean. Handelsflåden har 3 typer transportopgaver i Det indiske Ocean:

1. Transport til og fra kyststaterne. *)
2. Leverancer til USSR's allierede i Sydøstasien.
3. Transport mellem Sovjets østlige og vestlige dele, idet søvejen nord om USSR er lukket 9 måneder om året af is. Transportbehovet mellem øst og vest klares normalt

**) Værdien af denne transport udgjorde i 1970 ca. 5% af USSR's samlede udenrigshandel.*

for langt den største del med den transsibiriske jernbane. *) I tilfælde af krig med Kina vil behovet for søtransport over Det indiske Ocean derfor stige eksplosivt, idet jernbanen må forventes ødelagt af kineserne. De sidste 3.000 km spor ud til Stillehavsflådens hovedkvarter Vladivostok ligger nemlig kun ca. 100 km fra den russisk-kinesiske grænse.

USSR har desuden en række skibe til videnskabelige formål stationeret permanent i Oceanet. Disse er dels beskæftiget med hydrografiske undersøgelser, dels med rumforskning.

Udviklingen af skibsbaserede amerikanske strategiske våbensystemer

Den første version af Polaris missilet, det såkaldte A1 misil, havde en rækkevidde på 1.200 sømil og var derfor kun velegnet til stationering i nordeuropæiske farvande. Fremkomsten af den forbedrede A2 version med en rækkevidde på 1.600 sømil i 1962 ændrede dette forhold, således at det østlige Middelhav nu også var et egnet deployeringsområde. Dette medførte, at russerne igen i 1963 begyndte at deployere til Middelhavet for at imødegå Polaris-truslen. Det indiske Ocean var stadig ikke noget attraktivt deployeringsområde i forhold til de netop nævnte områder og Stillehavet.

Polaris A3 missilet (december 1964) og det senere Poseidon misil med rækkevidder på henholdsvis 2.500 og 2.800 sømil bevirkede imidlertid, at Det arabiske Hav blev USA's næstbedste deployeringsområde efter Middelhavet.

Med fremkomsten af Trident missilet (rækkevidde ca. 4.000 sømil) i 1978 kan sovjetiske mål nu også rammes fra den sydlige del af Det indiske Ocean. Endnu er kun 2 af de 41

**) I 1967 (før lukningen af Suez-kanalen) var tallene 200.000 tons gods med skib og 24 mill. tons med jernbane (National Economy of the USSR, 1967).*

amerikanske SSBN'ere udrustet med Trident missilet (OHIO-klassen).*)

Hangarskibsbaserede fly udgør også en trussel mod USSR, idet disse er i stand til at medbringe nukleare våben. Rækningen af disse fly afhænger af deres flyvehøjde. Hvis de flyver højt både frem og tilbage (»Hi-Hi-Hi«), hvilket betyder større risiko for detektion og nedkæmpning, er deres rækkevidde op til 1.500 sømil. Hvis de derimod er nødt til at flyve lavt (»Lo-Lo-Lo«) er rækningen ca. halvt så stor. Rækningen af de hangarskibsbaserede fly har stort set været uændret siden begyndelsen af 1960'erne.

Historiske perspektiver

Mange studier af sovjetisk flådetilstedeværelse i Det indiske Ocean begynder med at se tilbage på Peter den Store's higen efter »varmtvands havne«. Denne søgen tilbage er misvisende på grund af ændrede omstændigheder. Dengang havde Rusland kun kystlinie mod Østersøen, og Peter den Store's ambitioner gik i retning af Sortehavet, hvis kyst dengang hovedsageligt var på tyrkiske hænder. Andre forsøg på at påvise en langtrækkende kontinuitet med hensyn til sovjetisk interesse i Det indiske Ocean er, efter min mening, ligeledes misvisende.

Først i slutningen af 50'erne indtraf begivenheder, som var medvirkende til sovjetflådens indrykken i Det indiske Ocean.

På dette tidspunkt var sovjetflådens primære opgaver afskrækkelse og kystforsvar. Flåden var lavt prioriteret i det sovjetiske forsvar. Dette ses bl.a. af Nikita Krushchev's tale til den øverste sovjet i 1960, hvor han talte om en »begrænset flåde«. To år senere viste Cubakrisen denne politik mangler, idet sovjetflåden ikke havde de fornødne

**) I modsætning til indrykningen i Det indiske Ocean synes der at være bred enighed blandt analytikerne om, at grunden til genindrykningen i Middelhavet var Polaristruslen.*

flådestyrker til at bryde den amerikanske blokade.*) Resultatet blev doktrinen om en »balanceret flåde«, der opstod efter Krushchev's fald i 1964. I 1967 udtalte Gorshkov, at en »balanceret flåde« skulle kunne udføre konventionelle og nukleare roller i krigstid og »garantere statens interesser i fredstid«.

I marts 1968, kun et år senere, rykkede den sovjetiske flåde ind i Det indiske Ocean, 2 måneder efter at den engelske regering havde udtalt, at den ville trække alle engelske styrker tilbage i området øst for Suez.

Generelle træk ved den sovjetiske tilstedeværelse

Efter krigen mellem Indien og Pakistan i 1965 havde USA og England skåret drastisk ned på leverancerne af militærmateriel til de to lande. Da den indiske flåde næsten udelukkende var sammensat af engelske enheder, ramte restriktionerne hårdt. En stor del af skibene stod for udfasning, og den indiske regering rettede forespørgsel til USSR om at få nye skibe derfra. Russerne indvilligede og leverede allerede i 1966 nogle landgangsfartøjer. Året efter leveredes 5 torpedobåde, mens den første af 6 ubåde blev leveret i 1968. Som følge af skibsleverancerne blev der arrangeret et sovjetisk flådebesøg i Indien i 1968. Dette var begyndelsen til den russiske flådes tilstedeværelse i Det indiske Ocean. Tidligere havde der kun været en destroyer fra

*) *Krushchev hævdede, at konventionelle flådestyrker var ubrugelige til moderne atomkrig, og at de derfor skulle udfases. (George E. Hudson, »Soviet Naval Doctrine and Soviet Politics 1953-75«. World Politics OKT 76, pp. 98-99. Australieren T. B. Miller mener, at der er direkte sammenhæng mellem Cubakrisen og den sovjetiske flådeopbygning samt i den diplomatiske interesse i hele området øst for Suez (»Soviet Policies in the Indian Ocean Area«. Canberra Papers on Strategy and Defense 1970, p.6).*

Sortehavsflåden på besøg i Etiopien i forbindelse med den »etiopiske flådedag« i årene 1965-67.

Den sovjetiske styrke bestod af en SVERDLOV, en KASHIN, en KRUPNY samt nogle tankskibe. Efter at have besøgt Madras og Bombay vendte KRUPNY'en tilbage til Vladivostok, mens de 2 andre enheder besøgte en række havne i Pakistan, Ceylon, Iran, Irak, Somalia og Sydyemen, inden de i juli 1968 vendte tilbage til Stillehavet.

Der var derefter ingen skibe i oceanet indtil november 1968, hvor to sovjetiske styrker ankom. Den ene styrke var en del af Stillehavsflåden, mens den anden bestod af enheder fra Nordflåden og Sortehavsflåden. Disse skulle overføres til Stillehavsflåden og foretog undervejs en rundtur i oceanet. De to styrker indeholdt tilsammen en KYNDA, en KOTLIN, en KRUPNY, to FOXTROT ubåde samt divers hjælpeskibe. Styrkerne forlod oceanet i slutningen af april 1969, hvor de blev afløst af en anden KRUPNY. Denne gang blev området altså ikke efterladt uden sovjetiske enheder, og det er aldrig siden sket.

I de følgende år fortsatte deployeringerne efter et forholdsvis fast mønster. En »større styrke«, sædvanligvis bestående af en krydser, to destroyere, en ubåd samt forskellige hjælpeskibe, ankom til området på et tidspunkt i december eller januar og returnerede til sin hjemstavn først på sommeren. En »mindre styrke«, der normalt bestod af skibe under destroyerstørrelse, ankom sædvanligvis, før den »større styrke« havde forladt området. Dette betød, at det største antal skibe kunne findes i månederne december-januar og maj-juli, hvor der var udskiftning.

I efteråret 1972 forsvandt dette sæsonmønster. Siden da har russerne i stedet opretholdt en lille kerne, der forstærkes efter behov. F.eks. øges styrken med SSGN'ere, når amerikanske hangarskibs task forces er deployeret til oceanet. I 1979 svingede den sovjetiske styrke i oceanet således mellem 12 og 30 enheder med en gennemsnits-

styrke på 21. Amerikanerne derimod er tilhængere af et fast antal skibe deployeret til et givet område.

I fig. 2 ses den sovjetiske flådes skibsdage i Det indiske Ocean.*) Man bemærker, at der gennemsnitligt kun har været ca. 7 egentlige krigsskibe i oceanet i perioden 1968-1979. Det store antal skibsdage i årene 1972-74 skyldes den indisk-pakistanske krig samt minerydningsoperationerne ved Bangladesh og Suez. Alene de 2 minerydningsoperationer tegnede sig for en tredjedel af skibsdagene mellem 1972 og 74. Nedgangen i 1975 skyldes altså princippet om »fleksibel deployering«, idet der ikke længere var akut behov for tilstedeværelse.

Flådekontingentet består hovedsageligt af enheder fra Stillehavsflåden. Siden Suezkanalens åbning i 1975 har der dog indgået 1-3 enheder fra de »vestlige flåder«, som, efter at have passeret Suezkanalen, opererer 4-5 måneder i oceanet, inden de overføres til Stillehavsflåden. Normalt er ca. 60% af skibene i oceanet hjælpeskibe.

Der foreligger meget sparsomme oplysninger om sovjetflådens aktivitet i oceanet, og det er en udbredt opfattelse, at enhederne en stor del af tiden ligger uden at gøre fart. Dette skyldes dels et ønske om at begrænse slid på maskineri og dermed antallet af reparationer, dels et ønske om at spare olie.

Forsyningsmetoderne adskiller sig fra de amerikanske ved,

*) Et skib til søs eller i havn en enkelt dag regnes for en skibsdag. I forbindelse med nedrustningsbestræbelserne i området har der været rejst kritik af denne beregningsmetode, idet den ikke tager hensyn til skibsstørrelse og armering. Et amerikansk hangarskib på 85.000 tons og 90 fly tæller f.eks. ikke mere end en russisk destroyer. Endvidere bør man være opmærksom på, om hjælpeskibe er medtaget i statistikken.

Fig. 2

DEN SOVJETISKE FLÅDES SKIBSDAGE I DET INDISKE OCEAN.

ÅR	SKIBSDAGE	SKIBSDAGE: 365 = ANTAL SKIBE I GENNEMSNIT.
1968	1200	3,3
1969	4100	11,2
1970	4900	13,4
1971	4000	11,0
1972	8900	24,4
1973	8900	24,4
1974	10500	28,8
1975	7100	19,5
1976	7300	20,0
1977	6700	18,4
1978	8400	23,0
1979	7600	20,8
1968/79	79600	18,2

Kilde: Soviet Armed Forces Review Annual vol. IV, p. 216.

Kun 40% af skibsdagene kommer fra egentlige krigsskibe.
 Dette betyder at der i perioden gennemsnitligt har været
 $18,2 \times 0,4 = 7,3$ egentlige krigsskibe i Oceanet.

Kilde: Soviet Armed Forces Review Annual vol. III, p. 96.

(De 40% er gennemsnittet for 1978. Jeg er i ovenstående gået ud fra, at tallet kan bruges for hele perioden da det ikke har været muligt at fremskaffe tal for de tidligere år).

at man i udstrakt grad anvender civile tankskibe. I 1974 blev 60% af flådens brændstofforbrug dækket på denne måde. Selve overførslen sker som regel stilleliggende eller efter »agtermetoden«. Dette medfører, at russerne ved replenishment bruger mere tid og lavere fart end f.eks. amerikanerne.*) I løbet af de sidste år har russerne forbedret deres forsyningsmetoder således, at amerikanernes forspring ikke er så stort længere. Efter min opfattelse lægger russernes forsyningsmetoder imidlertid stadig restriktioner på flådens anvendelsesmuligheder i en evt. krig, da enhederne er meget sårbare under replenishment.

De russiske enheder er normalt koncentreret i den nordvestlige del af oceanet (Det arabiske Hav). Der er flere årsager til dette:

- 1) Enhederne skygger amerikanske hangarskibs task forces, når disse befinder sig indenfor en afstand af 1.500 sømil fra USSR. Dette svarer til rækningen af de hangarskibsbaserede fly i en »HI-Hi-Hi« profil.
- 2) Polaristruslen er størst i denne del af Oceanet. Russerne har iøvrigt øget deres ASW øvelsesaktivitet siden 1974.
- 3) Mange enheder deltager i det sovjetiske rumfartsprogram med overvågning og opsamling af kapsler, og de sovjetiske satellitbaner går hen over netop denne del af oceanet.
- 4) Russerne kan fra dette område overvåge Bab-el-Mandeb strædet og Hormuz strædet. Ved sidstnævnte har man siden 1974 haft en patrulje. Dette var i starten en AGI, men er nu oftest en PETYA.

Siden gidseltagningen i Iran og invasionen i Afghanistan i efteråret 1979 er den amerikanske hangarskibsaktivitet

*) Medens amerikanerne kan levere brændstof til en destroyer på ca. en time med mere end 12 knobs fart, må russerne bruge 3 timer eller mere ved lavere farter eller måske endda stilleliggende.



NAVITRONIC

Markvangen 9 · DK-8260 Viby J · Denmark
Phone: (06) 14 13 00

DESIGNERS AND MANUFACTURERS OF HYDROGRAPHIC EQUIPMENT



PRODUCTION AND SALE OF:

**ECHO SOUNDER
EQUIPMENT
DATA EQUIPMENT FOR
HYDROGRAPHIC SURVEY
TURN KEY INSTALLATIONS**



RADIOLOCATION EQUIPMENT
SYLEDIS · TORAN · OMEGA
DIFFERENTIAL OMEGA

Ericsson LM

- FORSVARS-ELEKTRONIK
- TELEKOMMUNIKATION

L. M. ERICSSON

KIRKEBJERG ALLÉ 86 · 2600 GLOSTRUP
TELEFON (02) 96 61 33

TRYKSAGER

- *til alt og alle...!*

(03) 87 12 17 - (01) 14 41 55

danish Book Printing Co.

KØBENHAVN: Gernersgade 39, Kbh. K. Telefon (01) 14 41 55

NYSTED: Skansevej 1, 4880 Nysted Telefon (03) 87 12 17



SCANTER MIL SYSTEM

Advanced Radar Systems

- Navigation
- Surveillance



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4, DK 8520 Lystrup, Denmark
Telephone 06-22 20 00 Telex 68109 terma dk Cable terma

i Det indiske Ocean øget stærkt, og en stadig større del af den russiske aktivitet beskæftiger sig med denne.*) Den forøgede hangarskibsaktivitet i Det indiske Ocean belaster den amerikanske flåde hårdt. I 1980 måtte amerikanerne for første gang i 30 år efterlade havområderne ved Japan og Sydkorea uden hangarskibe, fordi de skulle indsættes i Det indiske Ocean.

Siden 1969 har russerne haft en LST enhed i den vestlige del af Oceanet, men de har aldrig afholdt landgangsøveler i Oceanet. Russerne synes derfor ikke at satse på storstilede amfibieoperationer. Evt. amfibieopgaver er mere beskedne og omfatter snarere:

- 1) Evakuering af sovjetborgere og vigtigt udstyr fra kriseområder.
- 2) Støtte til prosovjetiske styrker, der trues af indre uro.
- 3) Levering af militærmateriel til lande, hvis havne er krigsskadede.
- 4) Transport af fremmede tropper.**)

**) Fra slutningen af 79 har den amerikanske flåde i Det indiske Ocean bestået af 26 krigsskibe, heraf 2 hangarskibe. På et tidspunkt var man helt oppe på 38 krigsskibe, heriblandt 4 hangarskibe med 300 fly.*

***) Måske har en russisk ALLIGATOR transporteret 200 mand samt svært materiel fra Aden til Sydyemen's østlige del nær Oman's grænse i forbindelse med et angreb mod Dhofar provinsen i sommeren 1973.*

Endelig foretager de russiske enheder et stort antal havnebesøg. Under øvelsen OKEAN 70 var dette den eneste »øvelsesaktivitet«. 5 år senere under øvelsen VESNA*) havde russerne taget Det indiske Ocean med som øvelsesområde, men aktiviteten var ikke så høj som andre steder. Under øvelsen blev bl.a. trænet konvojangreb. Disse fandt dog ikke sted i Det indiske Ocean, hvilket efter min mening giver et fingerpeg om, at man også i krigstid vil foretrække at angribe konvojer andetsteds. I Det indiske Ocean anvendte man iøvrigt hverken angrebsfly eller missiler, men lagde i stedet vægt på kontrolprocedurer og overfladevarsling.

Sammenfattende må man sige, at øvelsesaktiviteten har været ret ringe, og at de afholdte øvelser hovedsagelig har haft et defensivt sigte.

Eksempler på brugen af Sovjetflåden

Hjælp til Siad-Barre regeringen

15. oktober 1969 blev Somalia's præsident snigmyrdet af en apolitisk civilist tilsyneladende på grund af personlige motiver. En uge efter overtog hæren og nationalpolitiet magten. Hæren, der hovedsageligt var trænet i USSR, lod derefter en prosovjetisk regering ledet af Mohammed Siad-Barre overtage regeringsmagten. I den ustabile periode, der efterfulgte kuppet, foretog en række sovjetiske enheder officielle besøg til de somaliske havnebyer Berbera, Mogadiscio og Chismaio. Blandt enhederne var en KASHIN og en KRESTA.

I april 1970 proklamerede Siad-Barre regeringen, at den havde opdaget forsøg på et modkup, der bl.a. havde omfattet etiopiske angreb i det nordlige Somalia. 10 dage før denne udtalelse, samtidig med rygterne om den planlagte

*) »Forår«, i vesten oftest benævnt OKEAN 75.

militæraktion, var en KYNDA ankommet til Mogadiscio sammen med en FOXTROT ubåd. Endvidere var en KRUPNY ankommet til Berbera på officielt besøg. Enhederne bevægede sig de næste 17 dage frem og tilbage mellem havnene.

Motiv: Besøgene blev brugt til at støtte en venligsindet regering. Specielt bør man bemærke længden (17 dage) af anden besøgsrunde, idet et typisk officielt besøg varer 5 dage. Dette viser tydeligt, at der ikke var tale om et normalt besøg.



Sovjetiske orlogsskibe i Det indiske Ocean (US. Navy)

Den indisk-pakistanske krig december 1971-januar 1972

Den indisk-pakistanske krig er et af de eneste tilfælde, hvor sovjetflåden har været direkte konfronteret med den amerikanske flåde. Ved krigens udbrud var England i færd med at trække en task force tilbage fra området som et led i tilbagetrækningen af styrker øst for Suez.

Styrken bestod af 2 hangarskibe samt 9 andre krigsskibe og var dermed klart oceanets største styrke. Det russiske kontingent var den »mindre styrke«, der stod umiddelbar for afløsning af den »større styrke«. Russerne besluttede imidlertid at lade den »lille styrke« blive, således at der i stedet for den normale 6 måneders turnus var tale om en forstærkning. Yderligere sendte russerne en ACW task group til Det indiske Ocean fra Stillehavsflåden. Denne styrke var i modsætning til de allerede tilstedeværende russiske enheder SSM bestykket. *)

10. december sendte amerikanerne Task Force 74 mod Det indiske Ocean fra Stillehavet. Styrken, hvis kerne var hangarskibet ENTERPRISE, bestod af 10 enheder. Englænderne beordrede det ene af deres hangarskibe mod Østpakistan for at hjælpe med evakueringen. 12. december stod det klart, at flygtningeproblemet var afklaret, hvorfor englænderne kaldte deres hangarskib tilbage. Task Force 74 blev imidlertid ikke tilbagekaldt, skønt den endnu ikke havde passeret ind i oceanet gennem Malacca strædet.

Russerne sendte nu endnu en task group, der i sammen-sætning mindede om den allerede tilstedeværende, mod oceanet.

Indtil ankomsten af ENTERPRISE havde russerne fulgt de engelske enheder. Da det blev klart, at englænderne var på vej bort fra kriseområdet, mens amerikanerne var på vej mod det, koncentrerede russerne sig i stedet om Task Force 74. 18. december fik ENTERPREIS sin første skygge, en minestryger. Samme dag passerede den anden sovjetiske task group Malaccastrædet. Dette var 3 dage efter ENTERPRISE's passage, to dage efter krigens slutning i øst og en dag efter våbenstilstanden i vest.

*) Styrken bestod af en KYNDA (8 langtrækkende »Shaddock« SSM), en JULIET ubåd (4 Shaddock) samt en FOXTROT ubåd (20 torpedoer, 10 rør).

I tiden indtil ENTERPRISE forlod Oceanet 8. januar 1972 foregik en del mere eller mindre tilfældige taktiske manøvrer. Hver side koncentrerede sig hovedsageligt om at holde rede på den anden parts skibe.

Motiv: Blandt analytikerne er der bred enighed om, at de sovjetiske flådemanøvrer ikke skyldtes frygt for angreb mod USSR. Dette kan bl.a. ses af den omstændighed, at russerne indstillede skygningen af den engelske styrke, da denne sejlede væk fra kriseområdet. Desuden havde den engelske styrke befundet sig flere måneder i Det indiske Ocean, uden at russerne havde fulgt den med en ACW task group.

Flådedeployeringerne ses i stedet som støtte til Indien, idet de to sovjetiske ACW task groups var beregnet til indsats mod styrker, der udgjorde en trussel mod Indien.

Havneoprydning i Bangladesh 1972-1974

I 1972 blev en styrke bestående af 6 minestrygere og mere end et dusin hjælpeskibe deployeret til Bangladesh for at rydde havnene, som var blevet ødelagt under krigen. Operationen, som oprindeligt var anslået til at vare 2 måneder, forsinkedes bl.a. på grund af materielle problemer, der resulterede i gentagne udsættelser. Forsinkelserne skyldtes dog også forældede russiske metoder samt en omfattende PR-aktivitet.

Motiv: Et ønske om at få adgang til havnene efter hjælpeaktionen. Desuden forsøgte russerne at gøre et godt indtryk i den nyoprettede stat ved at vise, at sovjetflåden også kunne bruges til fredelige formål. Det var specielt vigtigt, fordi Bangladesh sammen med Sri Lanka var fortalere for Det indiske Ocean som en »stormagtsfri zone«.

Irak-Kuwait grænsestriden 1973

20. marts 1973 angreb irakiske tropper en grænsepost i nabostaten Kuwait og besatte en stribe land. Angrebet

var et forsøg på at få kontrol over alle landområderne, der stødte op til indsejlingen ved den irakiske flådebase Umm Qasr.*) På trods af flere staters løfte om hjælp til Kuwait opretholdt de irakiske styrker besættelsen i 2 uger. Dagen efter angrebet rejste Irak's vicepræsident til Moskva, formentlig for at bede om sovjetisk støtte. USSR anklagede straks Kuwait for angrebet og sendte 3. april Gorshkov samt en flådestyrke på »venskabsbesøg« til UMM Qasr.

Motiv: Besøget skal ses som en støtte til en venligsindet regering, men det adskiller sig fra tidligere besøg ved at støtte en stat, som havde foretaget en aggressiv handling. I tidligere tilfælde af flådediplomati havde der været tale om støtte til klientstater, der var truet af angreb. Aktionen havde altså implicit den betydning, at USSR fra nu af også kunne ventes at ville støtte aggressive handlinger.

Minestrygning ved Gubal-strædet juli-november 1974

I forbindelse med genåbningen af Suez-kanalen sørgede russerne for minestrygningen af dens sydlige indsejling, Gubal-strædet, mens amerikanerne strøg den nordlige indsejling. Da den russiske styrke var størst, bestod den af 7 minestrygere, et antal hjælpeskibe samt LENINGRAD. Dennes helikoptere blev brugt til minehunting, mens amerikanerne i den nordlige ende af kanalen foretog egentlig minestrygning med deres helikoptere. Under forlægningen hjemover, efter genåbningen af kanalen, aflagde LENINGRAD officielt besøg på Mauritius. Under besøget fremhævede russerne flittigt dens rolle ved genåbningen af Suez-kanalen.

**) Tidligere havde Basra været flådens hovedbase, men den ligger ved Shat-el-Arab floden og er derfor sårbar overfor eventuelle iranske angreb.*

Motiv: Tilbuddet om hjælp, der i øvrigt blev ydet gratis, blev uden tvivl fremsat, fordi man ikke ønskede, at hele æren for genåbningen skulle tilfalde amerikanerne. Man fik endvidere lejlighed til endnu engang at vise en fredelig anvendelse af flåden og kunne samtidig demonstrere, at man var ved at indhente amerikanernes teknologiske forspring. Skønt der teknisk var tale om 2 forskellige anvendelsesformer af helikoptere, var propagandaværdien høj, idet kun få iagttagere bemærkede forskellen.

Havnebesøg

Jeg har valgt at se nærmere på havnebesøgene, idet besøgsstatistikken viser, at Det indiske Ocean her indtager en særstilling i forhold til andre fremskudte deployeringsområder. I perioden 1967-76 brugte de russiske enheder gennemsnitligt 18,4 dage i havn ud af hver 1000 skibsdage i Det indiske Ocean. De tilsvarende tal for øvrige deployeringsområder var 8,9 (Atlantehavet), 2,8 (Middelhavet) og 1,2 (Stillehavet).

Forklaringen er naturligvis delvis et forsøg på at finde egnede basefaciliteter til militære formål. Dette problem har russerne dog også i de øvrige områder, selvom de ligger tættere på »hjemmeflåderne«. Jeg tror i højere grad, at forklaringen skal findes i politiske formål. Havnebesøg har i den sovjetiske flåde næsten altid et politisk sigte frem for et rekreativt, som det er normalt i de vestlige flåder. En række faktorer karakteriserer sovjetisk besøgsaktivitet:

- 1) Ombord findes en speciel besøgsstab med omfattende beføjelser. Denne stab sørger for besøgets planlægning og gennemførelse og rangerer i visse henseender over skibets chef.
- 2) Besætningen er specielt udvalgt til besøget og inkluderer normalt folkedansere og musikere.
- 3) Offentligt besøg ombord er ikke en fast del af besøget. I stedet inviteres den politiske og militære elite.

- 4) Fremlagte brochurer omhandler udover fakta om det besøgende skib oplysninger om det sovjetiske system.
- 5) Landlov begrænses normalt til organiserede sightseeing- og indkøbsture under ledelse af befalingsmænd, og det er kun tilladt besætningen at omveksle små summer valuta.
- 6) Kontakt mellem besætningen og den lokale befolkning begrænses kraftigt, idet man frygter episoder med fulde søfolk etc.

Gorshkov udtrykker besøgenes formål således: »Sovjetiske søfolk er værdige repræsentanter for deres folk og bidrager i høj grad til øget sympati og venskabelige følelser for USSR og dets høje humanistiske idealer«.

Staterne ved Det indiske Ocean er, som tidligere nævnt, karakteriseret ved, for hovedpartens vedkommende, først at have fået selvstændighed sent. Dette betyder i visse tilfælde et lavt uddannelsesniveau, som bevirker, at enkelte politikere har svært ved at skelne virkelighed fra sovjetisk propaganda. F.eks. har russerne ved flere lejligheder hævdet, at deres flådestyrker har hindret imperialistiske aggressioner mod kyststaterne.

Med den omfattende besøgsaktivitet giver man kyststaterne en opfattelse af, at USSR er villig til at stille sine militærstyrker til disse staters rådighed, hvis det skulle blive nødvendigt. På den anden side er der et element af tvang i tilstedeværelsen, idet staterne er nødt til at regne med risikoen for sovjetisk indblanding, hvis udviklingen i landet tager en sovjetfjendtlig drejning.

Den geografiske fordeling af havnebesøgene viser, at de to første deployeringer (marts 1968-april 1969) formentligt blev foretaget for at opnå farvandskendskab, idet 15 havne fordelt over en stor del af oceanet blev besøgt. På de senere deployeringer har man koncentreret sig mere om, den nordvestlige del af oceanet. Den resterende del af oceanet

har dog fået forholdsmæssigt flere besøg end f.eks. Middelhavet. I perioden 1970-76 var der f.eks. 30 diplomatiske besøg i de øvrige dele af Det indiske Ocean, mens der kun var 28 besøg i Middelhavet.

Adgang til baser og ankerpladser

Da Det indiske Ocean ligger fjernt fra USSR's egne baser medfører tilstedeværelsen store logistiske problemer. Sovjetiske skribenter omtaler ofte disse. F.eks. udtalte Gorshkov i 1976, at den sovjetiske flåde har problemer i forhold til andre nationers flåder med hensyn til »rear support«. Genåbningen af Suezkanalen i 1975 afhjalp problemet noget, idet afstanden til Sortehavet derved blev reduceret med 70%. Siden har man delvis udnyttet denne fordel, men russerne foretrækker at være uafhængige af kanalen, der nemt kan blokeres.

Siden de første deployeringer i 1968 har USSR derfor forsøgt at få basefaciliteter i flere af kyststaterne. Sovjetunionen har ingen formelle traktater, der garanterer faciliteter, men i praksis råder russerne over faciliteter, fordi de har hjulpet visse kyststater med bygningen af flådebaser. Takket være manglen på formelle traktater hævder russerne i propagandaøjemed, at de slet ikke har baser i Det indiske Ocean.*)

Indtil november 1977 var de sovjetiske aktiviteter koncentreret i Somalia, hvor russerne i Baebera havde bygget omfattende faciliteter siden 1974. Disse omfattede bl.a. et kommunikationscenter, tankanlæg, flyveplads samt et »missil-servicecenter«. Flyvepladsen blev bl.a. benyttet af rekog-

**) F.eks. hævdede Præsident Ford 28 august 1974, at USSR havde 3 større baser i Det indiske Ocean. Han tænkte her på Aden, Berbera og UMM Qasr. det sovjetiske pressebureau TASS benægtede straks tilstedeværelsen af nogen sovjetiske baser i oceanet.*

nosceringsfly af typen TU 95 (BEAR). Havnen var uddybet til ca. 50 fod og forsynet med en tørdok, der kunne anløbes af skibe op til 12.000 tons. Som følge af USSR's støtte til Etiopien i krigen mod Somalia i efteråret 1977 beordrede Siad-Barre imidlertid russerne og cubanerne ud af landet. Russerne flyttede deres mobile faciliteter til Aden, hvor de blev udvidet kraftigt. Aden har siden overtaget Berberas rolle som sovjetflådens vigtigste base i Det indiske Ocean. Ifølge de seneste kilder er værdien af de tidligere sovjetiske faciliteter i Berbera iøvrigt stærkt overdrevet, hvilket man har opdaget efter, at amerikanerne er begyndt at benytte havnen.

I Etiopien har russerne til gengæld for hjælpen fået faciliteter ved Assab, Massawa samt Dahlak øgruppen ud for Etiopiens kyst.

USSR har desuden haft faciliteter i de irakiske havne Umm Qasr og Basra, men disse må i dag lades ude af betragtning som følge af den afkøling, der er sket af forbindelserne mellem USSR og Irak, samt krigen mellem Iran og Irak.

I Mozambique har USSR siden 1977 fået adgang til faciliteter ved Nacala og Sofala.

De sovjetiske enheder har siden 1968 haft adgang til de 4 indiske havne Bombay, Mormugao, Cuchin og Visakhapatnam. Den indiske regering har hele tiden hævdet, at der ikke er tale om basefaciliteter, men trods denne påstand gør de sovjetiske enheder flittigt brug af dem.

Udover de nævnte havnefaciliteter har russerne udlagt en række fortøjningsbøjer i oceanet. Disse findes ved Socotra, Seychellerne samt Mauritius, hvor den sovjetiske flåde ofte forsyner flådens skibe med brændstof.

Sammenfattende kan man sige, at russerne har fået opbygget et omfattende net af »baser« i Det indiske Ocean. Der er dog, ifølge Wegener, kun tale om »maritime positioner« og ikke maritime strategiske positioner, idet kommunikationslinierne til USSR i krigstid kan overskæres af over-

legne vestlige flådestyrker. Sovjetiske skibe i Det indiske Ocean »vil højst kunne håbe på at kontrollere et begrænset havområde i nærheden af deres positioner, de vil ikke være i stand til at udøve søherredømme.

Hvis russerne en dag rykker ind i Pakistan vil billedet imidlertid blive ændret kraftigt, idet russerne da på eget område vil få baser, der støder op til Det arabiske Hav. Dette vil betyde sikker kommunikationslinie og dermed en maritim strategisk position. Dette kan ifølge militæksperter gøre russerne til »Det indiske Oceans herre«.

Traktater og aftaler med kyststaterne

USSR har – formentlig også af politiske årsager – søgt at støtte den militære tilstedeværelse ved indgåelse af traktater med nogle af oceanets kyststater. Mest omfattende er de såkaldte »venskabs- og samarbejds-traktater«. For tiden (januar 1981) består sådanne med Indien (indgået 1971), Irak (1972), Mozambique (1977), Etiopien (1977) samt Sydyemen (1980).

Indonesien var en af de stater USSR først fattede interesse for. Formentlig skyldtes dette Indonesiens strategisk vigtige beliggenhed ved oceanets østlige indsejlinger. I 1956 indgik USSR en handelsaftale med Indonesien. En del af handelen var sovjetisk militærmateriel. I begyndelsen af 60'erne havde Indonesien – takket være de sovjetiske skibe – den mest moderne og talstærke flåde i Det indiske Ocean. De følgende år blev yderligere aftaler undertegnet, men efter et mislykket kommunistkup i 1965 vendte Indonesien sig mod Vesten. USSR stoppede til gengæld alle leverancer af krigsskibe og reservedele, hvilket hurtigt medførte flådens forfald. Den sovjetisk-indonesisk handelsaftale af 23. marts 1974 vidner dog om fortsat sovjetisk interesse i Indonesien.

Indiens prosovjetiske holdning efter 1965 er tidligere nævnt. Samarbejdet blev stadfæstet i en »venskabs- og samarbejds-traktat« af 9. august 1971 med en gyldighedspe-

riode på 20 år. I traktaten hedder det bl.a.: »Hver part erklærer højtideligt, at den ikke vil indgå eller deltage i nogen militær alliance rettet mod den anden part«.

Sovjets første aftale om våbenhjælp til Irak er fra november 1958. Siden da er aftaler af stedse større omfang indgået. 9. april 1972 indgik USSR og Irak en »Traktat om venskab og samarbejde« med en gyldighedsperiode på 15 år.

Somalia blev den tredje stat USSR sluttede traktat med. Undertegnelsen skete 11. juli 1974 og var øjensynlig et sovjetisk forsøg på at konsolidere sin indflydelse i Somalia. Dette lykkedes også i første omgang, hvilket den kraftige udvidelse af faciliteterne i Berbera efter 1974 tydeligt viser. Traktaten blev imidlertid brudt af Somalia i november 1977 som følge af den sovjetiske støtte til Etiopien.

Den fjerde venskabstraktat blev undertegnet med Mozambique 31. marts 1977. Den åbner bl.a. mulighed for sovjetisk militærbistand i tilfælde af angreb fra Sydafrika eller Rhodesia.

Endelig har Etiopien og Sydyemen indgået aftaler med USSR, som de foreløbig sidste henholdsvis 20. november 1978 og februar 1980.

Udover disse venskabs- og samarbejdsstraktater har USSR bilaterale aftaler med adskillige andre stater ved Det indiske Ocean f.eks. Sri Lanka, Bangladesh, Iran, Kenya, Singapo-
re, Tanzania, Sudan og Mauritius.

Sammenfattende kan man sige, at USSR har opnået aftaler med et stort antal lande og har derved rimelig mulighed for indflydelse. Udviklingen i Somalia i 1977 viser imidlertid, at russerne ikke kan tillade sig hvad som helst. Det er derfor nærliggende at antage, at også andre stater vil vende sig mod Vesten, hvis de ser fordel i dette. Dette er i øjeblikket tilfældet i Kenya, der netop har indvilliget i at stille basefaciliteter til rådighed for det amerikanske RDF.

Nedrustningsbestræbelser i Det indiske Ocean

Siden 1964 har der været fremsat en række nedrustningsforslag med hensyn til Det indiske Ocean. Endnu har ingen været kronet med held. Her følger en oversigt over de vigtigste forslag.

7. december 1964 fremlagde den sovjetiske regering et memorandum om »etablering af atomfri zoner« for FN. Man nævnte i denne forbindelse adskillige landområder, men kun 2 havområder, nemlig Det indiske Ocean og Middelhavet.

I september 1970 blev det på de alliancefri staters konference i Lusaka (Zambia) foreslået, at oceanet skulle være en »fredens zone« uden supermagtsrivalisering. Dette forslag blev taget op i FN's generalforsamling i 1971. Da USA, USSR, Frankrig og England imidlertid ikke var interesserede i forslaget gennemførelse, måtte det lades ude af betragtning.

Senere samme år foreslog Brezhnev offentligt begrænsninger af de permanente flådestyrker i Det indiske Ocean og Middelhavet. Forslaget blev aldrig fulgt op, og senere udtalelser af Gorshkov kritiserer tidligere forsøg på begrænsning af flådestyrker.

I 1976 genfremsatte den sovjetiske udenrigsminister en række tidligere nedrustningsforslag heriblandt et om Det indiske Ocean. Dokumentet fastslog, at hvis alle baser i Det indiske Ocean blev forbudt, ville USSR være parat til på gensidig basis at diskutere reduktion af militære aktiviteter i oceanet.

Det næste forslag kom fra amerikansk side. I marts 1977 bekendtgjorde Carter administrationen, at den ville forsøge at indgå en aftale med USSR om demilitarisering af oceanet. Det sovjetiske svar var i første omgang positivt, men der opstod hurtigt problemer. I løbet af foråret 1977 blev det klart, at man ikke kunne blive enige om demilitarisering, og målet blev i stedet fastfrysning på 1977

niveauet. Der var dog stadig uenighed om baser og antallet af skibsdage, og forhandlingerne brød i februar 1978 sammen, efter at russerne i efteråret 1977 var blevet forvist fra deres hovedbase Berbera.

Det foreløbig sidste »forsøg« på nedrustning blev fremlagt af Bresnjev i december 1980 som en 5 punkts »freds- og sikkerhedsdoktrin«. Doktrinen indeholdt bl.a. forslag om ikke at oprette militærbaser eller have masseødelæggelsesvåben i området. Doktrinen blev ikke taget alvorligt fra vestlig side, idet russerne krævede bl.a. Diego Garcia basen nedlagt uden selv at ville yde noget til gengæld.

Som det fremgår af ovenstående er det russerne, der har været mest aktive på nedrustningsområdet. Dette hænger sammen med, at det er dem, der har mest at vinde. Det indiske Ocean er uegnet som deployeringsområde for russiske SSBN's, mens det efter fremkomsten af Polaris A3 missilet er særdeles velegnet for amerikanske SSBN's. Det er således specielt bemærkelsesværdigt, at det første russiske nedrustningsforslag blev fremsat, netop som A3 missilet blev operativt. Efter at russerne selv begyndte at deployere til oceanet, og altså derved fik øjnene op for mulighederne for at øve politisk indflydelse i området, har deres forslag imidlertid ikke været præget af reel forhandlingsvilje. I stedet er der tale om propagandaforslag for at få USSR til at stå som en fredselkende nation.

Vurdering af årsagerne til tilstedeværelsen

Flådestyrkers formål

Flådestyrkers formål kan opfattes som en treenighed, hvis grundlæggende tanke er idéen om brugen af havet. Flådestyrker er et middel, hvormed en nation forsøger at bruge havet til egne formål, samtidig med, at man forsøger at hindre andre i at bruge det til formål, der skader nationen selv. Stater er interesseret i brugen af havet til tre formål:

- 1) Transport af personel og gods.
- 2) Transport af militærstyrker, for diplomatiske formål el-

ler til indsættelse af sømagt mod mål i land eller til søs.

3) Udnyttelse af ressourcer i – eller under havet.

Treenigheden viser de 3 måder flådestyrker kan udføre deres formål på. Disse er den militære rolle, den diplomatiske rolle og politirollen. Den militære rolle er treenighedens basis, idet det grundlæggende ved flådestyrker er deres militære karakter. Det er flådens mulighed for at true med vold, der danner grundlag for de andre roller.

Ved den diplomatiske rolle forstås brugen af flåden i politisk øjemed uden at bruge den i kamp.

Politirollen foregår hovedsageligt i statens territorialfarvand og omfatter opretholdelse af lov og orden i bred forstand. Det er den maritime version af politiets og grænsevagters arbejde, samt idéen om militærets hjælp til civile myndigheder. Da USSR ikke har grænser op til Det indiske Ocean, mener jeg ikke, at tilstedeværelsen kan tilskrives denne rolle, og den vil derfor ikke blive yderligere behandlet.

Militære årsager til tilstedeværelsen

Det har lige siden de indledende sovjetiske deployeringer i Det indiske Ocean været stærkt diskuteret, om den sovjetiske tilstedeværelse skyldes Polarisstruslen.*) Her følger kort argumenterne, der er brugt for og imod denne tese.

Argumenter imod:

- a) Polarisstruslen er næsten umulig at imødegå, fordi ubådene kan være skjult på meget store havområder. Ifølge kontreadmiral Levering Smith, der i 1971 var leder af Polarisprogrammet, er en »Polarisubåd« aldrig blevet opdaget på patrulje.**)

**) Hermed menes også truslen fra Poseidon og Trident missilerne.*

***) Citeret i Washington Post 31. maj 1971. I bl.a. Proceedings marts 1979 p. 37 hævdes det, at russerne stadig ikke har opdaget en SSBN.*

- b) Amerikanerne hævder, at de ikke har Polarisubåde i Det indiske Ocean. Dette underbygger de med beliggenhed af de amerikanske Polarisbaser. De to nærmeste er Rota i Spanien og Guam. Disse ligger begge så fjernt fra Det indiske Ocean, at deployering dertil på de normale 60 dages patruljer ikke er mulig. Endvidere har amerikanerne ingen ubådshjælpekibe i oceanet.
- c) Polaristruslen opstod i 1964, da A3 missilet blev operativt, men russerne deployerede først til Oceanet 4 år senere i 1968.
- d) En undersøgelse af det sovjetiske flådekontingent i Det indiske Ocean viser, at skønt man hele tiden har opretholdt en ASW-kapacitet, har denne ikke været stor. F.eks. havde styrken i hele perioden 1974-75 færre end 20% enheder med ASW-kapacitet.

Argumenter for:

- a) I 1963 indgik USA og Australien en aftale om at bygge en VLF kommunikationsstation i den nordvestlige del af Australien. Stationen blev færdigbygget i 1967. Endvidere anbefalede US Joint Chiefs of Staff i 1968 oprettelsen af en tilsvarende station på Diego Garcia. Bygningen af disse VLF stationer tyder på, at amerikanerne enten har ubåde i området eller påregner at deployere dem dertil.
- b) Selv om russerne endnu ikke har været i stand til at op-dage Polarisubåde, regner de med at blive i stand til dette. Dette håb får de til stadighed bekræftet, idet amerikanerne ofte opdager de russiske ubåde. Indtil russerne får tilstrækkelig godt materiel, kan de benytte tiden til at få farvandskendskab og indsamle hydrografiske oplysninger.

- c) Selvom amerikanerne ikke har ubåde i området ved en evt. atomkrigs start, vil de i løbet af krigen kunne deployere dem til oceanet. »Second strike« muligheden vil ikke miste sin troværdighed herved.
- d) At deployeringerne først begyndte i 1968 kan bl.a. forklares med en frygt for at provokere englænderne. Alleerede i 1964 overvejede den engelske regering at trække sine styrker »øst for Suez« tilbage. Hvis russerne på dette tidspunkt havde begyndt deployeringerne til Oceanet, ville englænderne måske have opfattet dette som en grund til alligevel ikke at trække styrkerne tilbage. I 1964 havde englænderne heller ikke besluttet, om de ville anskaffe 4 eller 5 Polarisubåde. Hvis det var blevet 5, frygtede russerne, at én af disse ville blive stationeret i Det indiske Ocean.
- e) Koncentrationen af den sovjetiske flådeaktivitet i den nordvestlige del af Oceanet, hvor Polaristruslen er størst.

Efter min opfattelse har Polaristruslen tidligere været en af årsagerne til den russiske tilstedeværelse. Truslen er til stede, så russerne kan ikke tillade sig at se bort fra den. Optrapningen af ASW-øvelsesaktiviteten i 74 viser også, at man ønsker at imødegå den. På den anden side, mener jeg ikke, at muligheden for at imødegå den er stor nok til alene at berettige deployeringerne. Ellers ville man jo som antydnet også udelukkende have anvendt ASW-enheder.

Med fremkomsten af Trident missilet er truslen i mine øjne blevet umulig at imødegå, indtil der sker en virkelig nyskabelse på ASW-området. Jeg tror altså, at Polaristruslen tidligere har været en medvirkende årsag til deployeringerne, mens den i øjeblikket bliver af stedse mindre betydning i forhold til f.eks. politiske årsager i takt med bygningen af OHIO-ubåde.

I dag skyldes tilstedeværelsen snarere truslen fra de amerikanske hangarskibe. Denne trussel bygger på realiteter og ikke blot formodninger. Russerne søger som nævnt at

imødegå denne trussel ved formeringen af specielle ACW task groups, der følger hangarskibene, når disse befinder sig indenfor en afstand af 1.500 sømil fra USSR. Samtidig – og dette er formentlig endnu vigtigere – begrænser man USA's muligheder (såvel politiske som militære) for at anvende hangarskibene mod neutrale eller pro-sovjetiske stater. Dette praktiseres i øjeblikket i Golf-området.

Truslen om afskæring af vestens olieforsyninger nævnes også som årsag til tilstedeværelsen. Denne trussel er i mine øjne stærkt overdrevet. Hvis USSR ønskede at afskære vestens olieforsyninger, ville det være lettere og billigere at afbryde forsyningerne ved udskibningsområderne f.eks. ved bombning eller femtekolonnevirksomhed. Hermed afskærer russerne naturligvis også sig selv for en evt. brug af disse olieklender. Dette betyder dog mindre, dels fordi USSR i øjeblikket ikke er afhængig af importeret olie, dels fordi man fra vestlig side kunne sabotere områderne, hvis først russerne benyttede sig af dem som eneste land.

Hvis russerne alligevel ikke ønsker at ødelægge udskibningsområderne, kan de f.eks. overskære forsyningerne i den nordvestlige del af Atlanten med fly.

Det er desuden umuligt at anvende skibsfartskrig i Det indiske Ocean selektivt, altså mod et enkelt land. Hvis olien stoppes i oceanet, vil det ramme hele den vestlige verden, og USSR vil være konfronteret med krig mod NATO og Japan.

Dette vil russerne næppe risikere, fordi de selv er afhængige af fri færdsel på havene. Det er efter min opfattelse mere sandsynligt, at USSR vil forsøge at lokke en af sine »klientstater« (f.eks. Sydyemen) til at angribe vestlige skibe. I en sådan situation kan man fra vestlig side dårligt tillade sig sanktioner mod USSR.

Endelig er ubåde de mest velegnede enheder til skibsfartskrig, da USSR som nævnt ikke kan forvente ubestridt søhærrædømme på grund af manglen på maritim strategisk position. Størsteparten af det russiske flådekontingent i Det indiske Ocean er imidlertid overfladeskibe.

Men hvis denne trussel mod vore olieforsyninger er så lille som jeg postulerer, hvorfor deployerer amerikanerne så flere hangarskibs task forces samt diverse andre krigs- og forsyningsskibe til området? Og hvorfor er amerikanerne så opsatte på at få en fælles NATO styrke til området? Svaret er ikke så fjernt, hvis de sidste års begivenheder betragtes nærmere.

4. november 1979 blev USA's ambassade i Teheran besat. Dette medførte et amerikansk ønske om at kunne øve pres mod iranerne med militærstyrker. Hertil var hangarskibene specielt velegnede f.eks. til blokade, og man sendte straks skibe til området.

27. december 1979 invaderede russerne Afghanistan. Amerikanerne frygtede, at russerne ville benytte sig af USA's engagement i Irankrisen og evt. fortsætte fremrykningen ind i Baluchistanprovinsen (grænseområdet mellem Iran og Pakistan) for på den måde at få havne ud til Det indiske Ocean samt mulighed for videre fremrykning mod Persergolfen. Carter fremsatte 29. januar 1980, hvad der senere er blevet kaldt Carterdoktrinen, og beordrede, som følge heraf endnu flere skibe til området. Ifølge samtidige artikler i New York Times var russerne meget tilbageholdne med også at optrappe deres flådestyrker i foråret 1980.

Man bemærker altså, at den amerikanske flådeopbygning ikke var en reaktion på en øget trussel mod olieforsyningerne fra søsiden, men derimod skyldtes ønsket om at kunne etablere blokade mod Iran, samt forhindre russisk fremtrængen mod Baluchistan. Den sidste funktion kunne teoretisk lige såvel tænkes udført af hærstyrker, der enten var i området eller kunne blive fløjet dertil. De politiske forhold i området udelukker imidlertid foreløbig en tilstrækkelig hurtig og storstilet indsats af nævnte karakter (der findes ingen baser tilstrækkelig nær), og amerikanerne er derfor nødt til at deployere flådestyrker til området.

Det er efter min mening vigtigt at understrege, at den trussel mod olieforsyningerne, amerikanerne taler om, primært kommer fra landsiden. Den sovjetiske flådeopbygning, der er sket – og som hævdes at udgøre en trussel mod olieforsyningerne – er en reaktion på den amerikanske flådeopbygning, og er først kommet efter denne. Jeg tror ikke, sovjetflåden har nogen militær chance mod de amerikanske flådestyrker i området. Denne antagelse bekræftes af følgende bemærkning fra den amerikanske admiral Harry D. Train (SACLANT) i januar 1981 nummeret af Proceedings: »Den amerikanske tilstedeværelse i Det indiske Ocean i dag er den dominerende maritime styrke, og der er intet den russiske flåde kan gøre for at ændre denne situation. Russerne må stille sig tilfreds med muligheder, som ikke kræver støtte fra søen«. Ønsket om at få en samlet NATO styrke til området er efter min opfattelse begrundet i et ønske om at vise enighed i NATO og ikke i militære årsager.

Beskyttelsen af russisk skibsfart er efter min opfattelse den vigtigste militære årsag til tilstedeværelsen. Efter forværringen af forholdet til Kina i løbet af 60'erne er krig mod Kina bestemt en mulighed, russerne regner med. Dette ses bl.a. af det faktum, at ca. 1/3 af de russiske hærheder er stationeret ved grænsen mod Kina. I tilfælde af krig er afbrydelsen af den transsibiriske jernbane næsten givet, og man må da forsyne østfronten via Suezkanalen og Det indiske Ocean. En anden mulighed er at anvende søvejen nord om USSR, men denne er, som tidligere nævnt, lukket af is en stor del af året. Et af de mest sårbare steder på ruten til østfronten er området ved Afrika's Horn. Her vil kinesiske enheder, der opererer fra »venligtsindede« stater, være i stand til at afbryde forsyningerne, hvis

de ikke beskyttes af sovjetflåden.*) Dette forklarer også, hvorfor russerne har været så ivrige efter at få støttepunkter omkring indsejlingen til Det røde Hav.



(Australian Navy)

Landgangsfartøjet Ivan Roger i Det indiske Ocean

**) Her tænkes f.eks. på Pakistan og tidligere Sydyemen.*

Beskyttelsen af russisk skibstrafik til oceanets kyststater tror jeg ikke er så væsentlig, fordi værdien af denne handel er forholdsvis begrænset og strategisk af mindre betydning. Det vil imidlertid være forkert at sige, at sovjetflåden ikke også har sin berettigelse her ligesom til beskyttelse af havundersøgelsesskibe og skibe i rumprogrammet. Truslen består måske ikke i så høj grad af en direkte angrebsfare, men snarere i provokationer længere nede i konflikt-spektret.



(Australian Navy)

Sovjetisk Il'yushin-klasse tankskib. Klassen kan levere olie m.v. under gang til begge sider og over hækken.

Som det vil være fremgået af ovenstående, mener jeg, at de militære formål med tilstedeværelsen har været ret begrænsede og af defensiv karakter. I perioden 1968-79 havde russerne gennemsnitligt kun ca. 7 egentlige krigsskibe stationeret i oceanet. Dette sammenholdt med manglen på maritim strategisk position ville have begrænset de

militære anvendelsesmuligheder i en eventuel krigssituation. Selvom russerne har øget styrken væsentligt i 1980-81, mener jeg stadig, de militære anvendelsesmuligheder er begrænsede, idet amerikanerne har øget deres styrker i måske endnu højere grad. Desuden mangler russerne stadig maritim strategisk position.

Russerne har imidlertid opnået militære fordele andre steder på grund af den sidste tids udvikling i Det indiske Ocean, idet amerikanerne har måttet fjerne hangarskibe fuldstændigt fra bl.a. det vestlige Stillehav. Det er dog tvivlsomt, om dette har indgået i sovjetledelsens planlægning, og det er under alle omstændigheder kun i et begrænset tidsrum denne overlegenhed andetsteds kan oprettholdes, idet Kongressen, som følge af udviklingen, har bevilliget flere penge til den amerikanske flåde.

Politiske årsager til tilstedeværelsen

Flådestyrkerne bruges også til at vinde indflydelse i oceanet's kyststater for at udbrede den sovjetiske ideologi på bekostning af den kapitalistiske og ikke mindst den kinesiske. Det må siges, at dette i vid udstrækning er lykkedes, medens der – som tidligere nævnt – må sættes spørgsmålstegn ved staternes solidaritet, hvis de ser fordele i at skifte til vestlig side. Denne del af verden er jo generelt præget af politisk instabilitet. Jeg har tidligere nævnt en række eksempler, der alle må karakteriseres som politisk udnyttelse af flåden. Russerne har formået at anvende flådediplomatiet i alle dets aspekter. Minerydningsoperationerne ved Gubal og Bangladesh var eksempler på brugen af flådediplomatiet i dets mere venlige form, mens deployeringerne i forbindelse med den indisk-pakistanske krig var, hvad man kalder tvangsdiplomati.

Det er dog ikke kun i konkrete tilfælde som disse, at flådetilstedeværelsen tjener politiske formål. Alene ved tilstedeværelsen i oceanet tilkendegiver man, at Sovjet har interes-

ser i området, og søger på denne måde anerkendelse som en global magt, hvis interesse må accepteres - også på andre områder.

I ovenstående diskuterede jeg, hvorvidt Sovjetflåden kunne tænkes indsat mod vestens olieforsyninger. Min konklusion var, at dette er utænkeligt. Blot dette, at truslen foreligger, samt at der regnes med den fra vestlig side, bevirker, at russerne opnår politiske fordele, fordi man regner med, at de forhandler udfra en magtposition.

Havnebesøgene er en effektiv metode til at understrege tilstedeværelsen på. Hvis flådestyrkerne havde tilbragt mere tid til søs, ville de ikke have tiltrukket så stor opmærksomhed, som tilfældet er. Også princippet om fleksibel deployering har været nyttigt til at få omverdenens opmærksomhed henledt på tilstedeværelsen, idet iagttagere har en tendens til at fokusere på forandringer frem for kontinuitet.

Jeg tror specielt flådediplomatiet har været søgt anvendt mod Kina. I løbet af 60'erne har USSR forsøgt at få den ubestridte lederstilling indenfor verdenskommunismen på bekostning af Kina. Samtidigt har man forsøgt en slags indkredsning af Kina langs dette lands syd- og sydvestgrænse ved at vinde indflydelse i landene langs denne. I 1969 var stridighederne mellem de to lande specielt heftige, og der var hyppige grænsekampe. I juni 1969 foreslog Brezhnev en form for asiatisk sikkerhedspagt, der ville have udelukket Kina. Han fik ikke succes med idéen, men tidspunktet for forslaget fremsættelse er bemærkelsesværdigt, idet der næsten var sammenfald med starten på den uafbrudte sovjetiske tilstedeværelse i oceanet.

En af årsagerne til tilstedeværelsen har nok været at gøre opmærksom på muligheden for eksistensen af amerikanske kernevåben i oceanet. På den måde har man forsøgt, dels at få amerikanerne bragt i et dårligt lys blandt kyststaterne, dels at få erklæret oceanet for atomfri zone og på den

måde få mindsket kernevåbentruslen mod USSR. Russerne fremkommer stadig med nedrustningsforslag. Disse er efter min opfattelse ikke udtryk for reel vilje, men snarere blot et ønske om at vinde prestige på USA's bekostning.

Endelig kan man sige, »at USSR søger at bruge Det indiske Ocean til at udmanøvrere enhver potentiel asiatisk modstander ved at konfrontere Asiens 'bløde underliv' samtidigt fra nord og syd«.

Alt i alt kan man kalde dette politiske offensiv brug af flåden.

Konklusion

Jeg mener med redegørelsen at have eftervist den opstillede teses gyldighed. Jeg konkluderer derfor, at den sovjetiske flådes tilstedeværelse i Det indiske Ocean primært skyldes politiske årsager, samt at disse har været af offensiv karakter. Russerne søger at fremme sovjetideologien på bekostning af andre ideologier samt understrege USSR's supermagtsstatus. Det må understreges, at tilstedeværelsen også har militære formål, men at disse er af sekundær og defensiv karakter. Dette skyldes manglen på maritim strategisk position. Tidligere var der tale om beskyttelse af egen skibsfart samt imødegåelse af truslen fra skibsbaserede strategiske våbensystemer. Efter fremkomsten af Trident missilet tror jeg ikke, at russerne kan imødegå SSBN-truslen, og der bliver derfor gradvis tale om blot at imødegå truslen fra hangarskibsbaserede fly samt beskyttelse af egen skibsfart.

Offensiv handling mod vestlige skibe – såvel civile som militære – synes at være udelukket.

Anvendte forkortelser og udtryk

ACW Anti Carrier Warfare = Krigsførelse mod hangarskibe.

AGI	Intelligence Collector = Skib beregnet til efterretningsvirksomhed.
ASW	Anti Submarine Warfare = Antiubådskrigsførelse.
LST	Tank Landing Ship = Skib til landsætning af tanks.
RDF	Rapid Deployment Force = Styrke beregnet til hurtig indsats.
SSBN	Submarine Ballistic Nuclear = Atomfremdrevet ubåd medførende strategiske missiler.
SSGN	Cruise Missile Submarine = Ubåd medførende taktiske missiler.
SSM	Surface to Surface missile = Overflade til overflade missil.
Task Group	Flådestyrke af forskellige enheder sammensat til et bestemt formål.
VLF	Very Low Frequency = Meget lav frekvens, bruges specielt til kommunikation med neddykkede ubåde.

MARITIM DEBAT

Coast Guard eller ej?

I Tidsskrift for Søværnen, maj 1981, redegør orlogskaptajn H. Muusfeldt for den opfattelse, at det vil være mest lønsomt at samle følgende særlige maritime opgaver under en central ledelse, fx et »Coast Guard«-element på eskadreniveau i søværnets operative organisation:

- Fiskeriinspektion i Nordsøen (p.t. under Fiskeriministeriet)
- Forureningsbekæmpelse (p.t. under Miljøstyrelsen)
- Isbrydningstjeneste (p.t. under Handelsministeriet)
- Søopmåling, redningstjeneste, lodstjeneste og fyrstjeneste (p.t. under Farvandsdirektoratet)

Der anføres tre hovedargumenter herfor:

- 1) Søværnet besidder den nødvendige kapacitet hvad angår personel og materiel,
- 2) opgaverne er beslægtet med de dagligt forekommende overvågnings- og varslingsopgaver, der koordineret af Søværnets operative kommando udføres af søværnets skibe og marinedistrikter med flere,
- 3) ved valg af skibstyper og andet materiel vil Søværnets Materielkommando ved centrale ledelsesdispositioner kunne demonstrere økonomiske fordele.

Jeg har ikke tilstrækkelige forudsætninger for at kommentere de to første argumenter, men finder grundlag for bemærkninger vedrørende det tredje.

Orlogskaptajn Muusfeldt fremdrager især Miljøstyrelsens fartøjsanskaffelser som konkret eksempel på dispositioner, som måske burde have været anderledes. Det burde måske have været overvejet at lade bygge 4 skibe af LINDORMEN-typen til Miljøstyrelsens formål i stedet for de 2 af SEA-TRUCK-typen og de 2 af SUPPLY-typen.

Dette eksempel er næppe særlig godt valgt for formålet, idet både investerings- og driftsomkostninger i forbindelse med valg af 4 LINDORMEN-type med overvejende sandsynlighed ville være blevet en god del større end investerings- og driftsomkostningerne som følge af de faktisk truffede dispositioner.

Orlogskaptajn Muusfeldt anfører, at det synes, som om LINDORMEN-typen er skibstypen midt imellem SEA-TRUCK og SUPPLY-typerne, og det ser da også nogenlunde således ud, når man alene betragter typernes tekniske karakteristika.

SEA-TRUCK-fartøjerne, som leveredes til Miljøstyrelsen i 1980, blev imidlertid bygget for prisen 6-7 mio. kr. pr. stk., og SUPPLY-fartøjerne, hvoraf det sidste netop er leveret, blev bygget for prisen 30-31 mio. kr. pr. stk.

Det er vanskeligt at sige præcist, hvad et skib af LINDORMEN-typen ville have kostet ved kontrahering og levering på nøjagtig samme tidspunkter som Miljøstyrelsens fartøjer, men det er helt sikkert, at skibets type og udrustning ville bringe prisen op vel over prisen på et fartøj af SUPPLY-typen. Et søsterskib til LINDORMEN ville idag ikke kunne kontraheres til en lavere pris end 50 mio. kr.

Det ville naturligvis have været muligt at opnå prismæssige fordele ved seriebygning, men LINDORMEN-typen ville under alle forhold have været dyrere i anskaffelse end de indtil nu dyreste miljø-skibe.

**Til
lykke!**



HEMPEL'S
SKIBSFARVER
- ER SØSTÆRKE

**SKIBS-
PUMPER**

MASKINFABRIKKEN

Generatorvej 10 . 2730 Herlev
Telf. (02) 916788 . Telex 35212



af enhver art
til ethvert
formål
og ethvert
skib
og ethvert
værft
over hele
verden



**DET NORSKE
VERITAS**

DANMARK



Nea-Lindberg A/S
Industriparken 39-43, DK-2750 Ballerup, Denmark
Telefon: (02) 97 22 00
Telex: 35338. Telegram: Nealin

- Computerized Process Automation Systems
- Complete Instrumentation
- Static No-Break Power Supply Systems
- Advanced Avionics
- Naval Electronics

Subsidiary companies in Norway and West Germany

SIEMENS

**Vælg den rigtige kurs -
vælg Siemens
telefonsystemer**



SIEMENS
Telekommunikation
Borupvang 3
2750 Ballerup
Tlf. 02-65 65 65

For alle de nævnte skibstyper gælder, at bemandingsomkostningerne udgør langt den største del af de årlige driftsomkostninger. Det er derfor væsentligt at bemærke følgende bemandingstal:

SEA-TRUCK-typen:	8 mand
SUPPLY-typen:	16 mand
LINDORMEN-typen:	27 mand



Miljøfartøjet GUNNAR THORSON (Supplytypen)

Det er selvfølgelig ikke således, at et skib af LINDORMEN-typen, der anvendes til forureningsbekæmpelsesformål, nødvendigvis behøver at være bemanded med 27 mand. Skal skibet anskaffes med forureningsbekæmpelse som et af eventuelt flere, sekundære formål og minelægning som primært formål, vil bemandingen imidlertid være 27 mand.

Konklusionen af disse betragtninger er, at LINDORMEN-typen navnlig ikke er skibstypen midt imellem SEATRUCK- og SUPPLY-typerne. Den placerer sig investerings- og driftsomkostningsmæssigt en god del over SUPPLY-typen, hvilket medfører, at den ikke umiddelbart kan remplacere de nævnte miljø-fartøjer et for et.

Dette udelukker naturligvis langt fra, at et antal af LINDORMEN-typen eller en anden skibstype kan remplacere et større antal forskellige minelægnings-, forureningsbekæmpelses-, fiskeriinspektions-, søopmålings- og fyr tjenestetyper, hvilket der synes at være al mulig grund til at undersøge mulighederne for, hvis der blot er nogen sandsynlighed for, at de tekniske typekrav er rimeligt sammenfaldende.

Uanset tilstedeværende eller manglende sammenfald af tekniske typekrav kan der jo også udmærket være selvstændige og identificerbare fordele ved samling af de særlige, maritime tjenester under én central ledelse, hvis sådan samling i øvrigt ikke medfører en reduktion af måleopfyldelsesgraden for de enkelte tjenester.

Jørn Hansen (1817)

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i juli/august 1981

HISTORIE.

Allison, R.S.: The Surgeon Probationers. Belfast 1979. 142 s. ill. index.

Bemandingsreglement (og delvis besætningsliste) for skruecorvetten DAGMAR. u.sted (Kbh.) 1864. 3 s. fotokopi. 4°.

Bäck, Birgit Arfwidsson: Visborgs fall. Karlstad 1980. 88 s. ill. kort. bibl.

Gregersen, Hans: Hirsholmene - en øgruppe i Kattegat. Frederikshavn 1980. 62 s. ill. kort.

Kaarsted, Tage (red.): Ministermødeprotokol 1929-33. Ministeriet Stauning-Munch. Århus 1981. 254 s. pers index.

Die Kaiserlich Deutsche Marine. Vierte, veränderte und vermehrte Auflage. Leipzig u.å. (1895). 48 s. ill. folio.

Liebe, P.I. & E. Borgstrøm (red): »Vort Forsvar« (1881-1908). (Indholdsfortegnelse). Kbh. 1981. 152 s.

Milne, J.M.: Flashing Blades over the Sea. The Development and History of Helicopters in the Royal Navy. Cornwall u.å. (1980). 104 s. ill.

Pope, Dudley: Life in Nelson's Navy. Annapolis 1981. 280 s. ill. index. bibl.

Den sjællandske øgruppes landmilitære domiciler (DOMICILER/ELK). Bind 1. Ringsted 1980. forsk. pag. (ca. 240 s.) ill. kort. bibl. 4°.

Suomen Puolustusvoimat. (Finlands forsvarsstyrker). Helsinki 1975. 300 s. ill. kort.

Søgaard, Knud: Vejen frem mod specialgruppen. Træk af vor personelgruppes og dens organisations historie. (Uddrag af Marinetidende marts 1957 - april 1958). Kbh. 1957/58. 40 s. ill. 4°.

Tervasmäki, Vilho: Puolustushallinto sodan ja rauhan aikana 1939-1978. (Forsvarsadministration i krig og fred 1939-1978). Hämeenlinna 1978. 508 s. ill. kort. index.

1. VERDENSKRIG

Mabire, Jean (dir.): La guerre sous-marine. Paris u.å. (1978). 162 s. ill.

2. VERDENSKRIG

Miller, Nathan: The Naval Air War 1939-1945. London 1980. 224 s. ill. kort. index. bibl.

Smith, Peter C.: Action Imminent. Three Studies of the Naval War in the Mediterranean Theatre during 1940. London 1980. 352 s. ill. kort. index.

Y'Blood, William T.: Red Sun Setting. The Battle of the Philippine Sea. Annapolis 1981. 258 s. ill. kort. index bibl.

PERSONALHISTORIE

Halpern, Paul G.(ed.): The Keyes Papers. Selections from the Private and Official Correspondence of Admiral of the Fleet Baron Keyes of Zeebrugge. Vol. III 1939-1945. NAVY RECORDS SOCIETY Vol. 122. London 1981. 398 s. ill. kort. index.

Hutcheon, Wallace, jr.: Robert Fulton. Pioneer of Under-sea Warfare. Annapolis 1981. 192 s. ill. index. bibl.

Laugesen, Mary m.fl.: Scandinavians in Siam. Bangkok 1980. 116 s. ill. 4°.

Litteratur om Vitus Bering. (1940-1981). Horsens 1981. 18 s. bibl.

Pontoppidan, F.C.: Fotoalbum og avisudklip 1923-1933. Kbh. 1923-1933. 162 s. ill.

Roskill, Stephen: Admiral of the Fleet Earl Beatty. The Last Naval Hero. An Intimate Biography. New York 1981. 430 s. ill. kort. index.

POLITIK, EFTERRETNINGSVÆSEN, m.m.

Alberchtsen, Svend & Michael Hesselholt Clemmensen: Debat om dansk forsvar. Vedbæk 1981. 56 s. ill. index. bibl.

Christensen, Johnny: Sovjetunionens udenrigspolitik. Personer og institutioner. Århus 1980 196 s.

Cline, Ray S.: World Power Trends and U.S. Foreign Policy for the 1980s. Boulder, Colorado 1980. 228 s. kort index.

Eklund, Sigvard: Nogle synspunkter om energispørgsmålet.
Levy, Walter J.: Olien og den vestlige verdens tilbagegang.
UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER, Serie 15 nr. 2/1981.
Kbh. 1981. 42 s.

Fiedler, A.: Kapruten. (Hovedopgave fra Stabskursus).
Kbh. u.å. (1981). 76 s. ill. kort. bibl. maskinskr. 4°.

Hansen, S.I.: Internasjonal terrorisme. (Hovedopgave fra
Stabskursus). Kbh. 1981. 98 s. kort. bibl. maskinskr. 4°.

Lindhardt, Bjarne Fr.: NATO - politisk og militær alliance.
Vedbæk 1981. 58 s. ill. kort. bibl.

The Report of the Royal Commission to investigate the
facts relating to and the circumstances surrounding the
communication, by Public Officials and other persons in
positions of trust of secret and confidential information to
agents of a foreign power. Ottawa 1946, 734 s.

Scheuer, P.F.: Atomvåbenspredning. (Hovedopgave fra
Stabskursus). Kbh. u.å. (1981). 68 s. bibl. maskinskr. 4°.

SKIBE, SKIBBYGNING, m.m.

Bock, Bruno & Klaus Bock: Soviet Bloc Merchant Ships.
Annapolis 1981. 270 s. ill. index.

Breyer, Siegfried & Norman Polmar: Guide to the Soviet
Navy. Second Ed. Annapolis 1977. 610 s. ill. index bibl.

Conference Proceedings of International Naval Technology
Expo 80. Genève u.å. (1981). 506 s. ill. 4°.

Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946. Lon-
don 1980. 456 s. ill. index. 4°.

Costa, Giancarlo: Figureheads. Carving on ships from ancient times to twentieth century. Hampshire 1981. 176 s. ill. bibl.

Friedman, Norman: Carrier Air Power. New York 1981. 192 s. ill. 4°.

Garzke, jr., William H. & Robert O. Dulin, jr.: Battleships. Allied Battleships in World War II. Annapolis 1980. 392 s. ill. kort. bibl. 4°.

Polmar, Norman: The Ships and Aircraft of the U.S. Fleet. Twelfth Ed. Annapolis 1981. 422 s. ill. index.

BJÆRGNING- OG REDNINGSVÆSEN, m.m.

Hoffer, William: Andrea Dorias forlis. Kbh. 1980. 232 s. ill. kort.

Maxwell, John: Mary Celeste. Kbh. 1980. 236 s.

Rute T - 17 m Transitrute - Sundet - Radiomeldetjeneste -SHIPPOS! Kbh. 1981. dansk 16 s. + eng. 16 s. kort.

VÅBENTEKNISKE HÅNDBØGER m.m.

Arendrup, A.E.: Militær Pædagogik. (Anvendt ved Undervisning på Reserveofficersskolen). u.sted (Kbh.) u.å. (i 1920'erne, 303 s. 4°).

Bjørnø, Leif (ed.): Underwater Acoustics and Signal Processing. Proc. of the NATO Advanced Study Institute held at Kollekolle Copenhagen, Denmark, August 18-29, 1980. Dordrecht, Holland 1981. 736 s. index.

Christensen, John: Materiale fra gennemgang af »Submarine Engineer Officers Course«, HMS Dolphin 26/3 - 18/9 1962. Del 1 & 2. u.sted 1962. upag. (ca. 130 + ca. 150 s.) ill. 4°.

Hodges, Peter: The Big Gun. Battleship Main Armament 1860-1945. Greenwich 1981. 144 s. ill. 4°.

Jørgensen, F.O.: Lærebog i Brugen af topografiske Kort og Kortprojektioner til Anvendelse ved Undervisningen i Officersskolens Officersklasse. Kbh. 1927. 78 s. kort. dupl.

Lauck, Friedrich: Der Lufttorpedo. Entwicklung und Technik in Deutschland 1915-1945. München 1981. 304 s. ill. kort index.

Rohbeck, A.J.: (Lærebog i) Folkeret. u.sted (Kbh.) u.å. (1934). 521 s. maskinskr. folio.

ARKTISK LITTERATUR

Norsk Polarinstitutt - 50 år i statens tjeneste. Oslo 1978. 72 s. ill. kort.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Allerede nu foreligger »Aktuellt från Föreningen Marinmusci Vänner 1981«, som indeholder en beskrivelse af Karlshamn værftet: »300 år och 400 fartyg«. Den historiske gennemgang slutter med en oversigt over de mere end 400 skibe, der siden 1682 er bygget på værftet.

R.S. Allison: The Surgeon Probationers. Blackstaff Press, Belfast 1979.

Ved 1. verdenskrigs udbrud havde Royal Navy ikke tilstrækkeligt antal læger, hvorfor man måtte rekruttere lægestuderende - hvoraf mange endnu ikke var fyldt 20 år - hurtig-uddanne dem og sende dem ombord i skibene.

Udover at behandle mere almindelige sygdomme, måtte de alene tage sig af mere specielle tilfælde og, hvis skibet kom i kamp, da også behandle syge og sårede.

Trods deres ungdom, mangelfulde uddannelse og dårlige forhold ombord gjorde de et stort arbejde, godt hjulpet af en medgivet håndbog: »Clinical Notes for Surgeon Probationers, R.N.V.R.«, som er gengivet i bogen.

Birgit Arfwidsson Bäck: Visborgs fall. Press Förlag, Karlstad 1980.

I bogen skildres det dansk styre på Gotland i årene 1676-79, idet der indledes med en redegørelse for tiden fra Brömsebrofreden 1645 til 1676 med hovedvægten lagt på Gotlands forvaltning, handel og forsvar. Herefter skildres Niels Juel's erobring af øen og Visborg og den efterfølgende dansk civile og militære forvaltning, og der slutes med Gotland efter freden i Lund oktober 1679.

Norman Friedman: Carrier Air Power. The Røthledge Press, New York 1981.

Bogen fortæller historien om skibs-baserede luftfartøjer og deres anvendelse, og indeholder en analyse af de særlige krav, der stilles til hangarskibe og såvel disse skibes som deres luftfartøjers operationelle roller.

Den beskriver hangarskibets funktioner - angreb, antiubådskrigsførelse og luftforsvar - og kommer ind på hvordan og hvorfor disse funktioner er udviklet. Amerikanske, engelske, de japanske og franske doktriner bliver diskuteret, ligesom mindre marinens hangarskibe nævnes.

Bogen slutter med omtale af den standende debat om den amerikanske »super-carrier«'s og om V/STOL's (»Vertical Short Take-Off/landing«) luftfartøjer.

Giancarlo Costa: Figureheads. Carving on ships from ancient times to twentieth century. Nautical Publishing Co., Ltd., Hampshire 1981

Callionsfigurer repræsenterer en særlig kunstart. De har været anvendt lige fra sejskibenes første historie og til moderne tider. Bogen beskriver deres historie med et væld af billeder i farver. Flere danske skibes figurer er omtalte og afbilledede.

Iøvrigt er hovedemnet krydret med lidt maritim historie og med anekdoter.

Maritim Kontakt 2.

I 1979 udskrev Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning en priskonkurrence i samarbejde med Danmarks Rederiforening og Foreningen til Søfartens Fremme med det formål at fremme og opmuntre den nyeste forskning inden for det maritime felt i Danmark. (jvnf. iøv-

rigt anmeldelsen af det første nummer af Maritim Kontakt i Tidsskrift for Søværnen 1980 pag. 246)

Blandt 13 indkomne besvarelser vandt orlogskaptajn S.A. Saugmann den ene af 2 førstepræmier for sin besvarelse af prisopgaven: »Vikingerne tidsregning og kursmetode«, som er eneste bidrag i nærværende udgave af Maritim Kontakt.

I forordet anfører Saugmann, at vikingernes udrejser fra omkring år 787 til England, sluttende med Grønland omkring år 989 er beskrevet i kirkebøger og sagaer. Samtiden berømmer vikingernes evne til at finde vej over havene, men hvordan de bar sig ad eller hvilken tidsregning de anvendte synes at være glemt. Forfatteren har derfor søgt at påvise deres metoder for tidsregning og navigering, idet bl.a. nordiske helleristningers skåltegn er lagt til grund.

Peter C. Smith: Action Imminent. Three Studies of the Naval War in the Mediterranean Theatre during 1940. William Kimber, London 1980

Forfatteren gennemgår tre begivenheder i Middelhavet i 1940: Slaget udfor Kalabrien 9. juli 1940 mellem admiral Cunningham's Middelhavsflåde og den italienske admiral Campione,

den franske krydser-eskadres udløb fra Middelhavet i september 1940, for hvilken den engelske admiral Sir Dudley North blev syndebuk,

slaget ved Spartivento (Sardinien) i november 1940 mellem admiral Somerville og ovennævnte italienske admiral.

Sjöhistorisk Årsbok 1979-1980

Årbogen, der udgives af »Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum« i Stockholm, har undertitlen »Kisteförnjelse«.

Kisteförnjelse talte søfolk ofte om i gamle dage. Den bestod i en temmelig regelbunden gennemgang af skibskistens

indhold, ofte på frivagten, men i visse skibe kunne det tillades at bruge et par timer i arbejdstiden til denne syssel. I orlogsskibe har det været almindeligt i lange tider, i Sverige kaldet »beklædningsvård«. Hvem husker ikke vore tøjeftersyn, ofte fredag eftermiddag.

Nogle af Sjöhistoriska Museet's medarbejdere har det sidste halve år beskæftiget sig med, hvad man kunne kalde en museal kistefornøjelse, og har udvalgt nogle emner, som de specielt har interesseret sig for. Resultatet er blevet kortere eller længere artikler med hovedoverskrifter som:

Modelbyggere og deres mesterværker.

Fra bak til hytte.

Minder fra søen.

Sælsomme skibe og berømte både og,

Finde vej over havet.

At omtale alle artiklerne er umuligt, men følgende emner skal dog nævnes: Søtøj - hængekøjer - anker fra jernalderen - skibsklokker og gamle og nye navigationsinstrumenter.

A.H.

Rettelse til jul/aug. nummer.

Redaktøren beklager mangelfuld korrekturlæsning af artiklen vedrørende Søopmåling, der bevirkede at flere kedelige stavfejl forekommer. Redaktionen undskylder endvidere at have givet forfatteren til artiklen navneforandring, idet denne selvfølgelig er orlogskaptajn Johan Martin Kilt.

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Bestyrelse og embedsmænd for det 198. forsamlingsår.

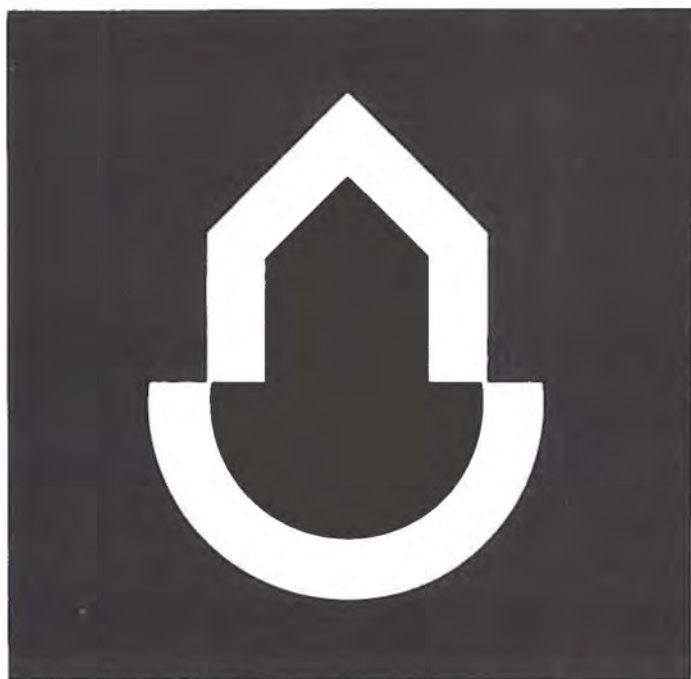
Ved § 32-mødet den 15. oktober 1981 valgtes følgende bestyrelse og embedsmænd for det 198. forsamlingsår.

Bestyrelse:	Kaptajnløjtnant	B. Fabricius	formand
	Kaptajnløjtnant	C. B. Johansen	næstformand
	Kaptajnløjtnant	H. H. Lieberoth	kasserer
	Premierløjtnant	H. B. Kudsk	suppleant
Voldgiftsråd:	Kommandør	P. Wessel-Tolvig	
	Kommandør	O. J. Odder	
	Kaptajnløjtnant	B. Fabricius	
Det stående udvalg:	Viceadmiral	F. Heisterberg-Andersen	
	Kommandørkaptajn	P. Broberg	
	Orlogskaptajn	P. Kofoed	
Redaktør:	Orlogskaptajn	K. H. Winther	
Redaktionsudvalg:	Orlogskaptajn	H. Garde	
	Orlogskaptajn	A. Sørensen	
	Orlogskaptajn	H. Muusfeldt	
	Orlogskaptajn	K. T. Madsen	
Revisorer:	Kommandørkaptajn	K. Thygesen	
	Orlogskaptajn	J. P. Bonde Petersen	
Revisorsuppleant:	Orlogskaptajn	G. N. Andersen	

Møde i Søe-Lieutenant-Selskabet.

Næste møde i Søe-Lieutenant-Selskabet finder sted torsdag den 10. december 1981 kl. 19.30 med følgende dagsorden:

1. Meddelelse om bedømmelse af prisspørgsmålsbesvarelse.
2. Fremsættelse af forslag til prisspørgsmål or 1982
3. Forsvarskommandoen og dens fremtid, ved chefen for Forsvarsstaben, generalløjtnant G. K. Kristerisen.



Forsikring af skibe

01-14 16 18



Dansk Søassurance

Danish Marine Insurance

Niels Juels Gade 11, 1016 København K.

P/F FØROYA BANKI

STIFTET 1906



Bankforretninger af enhver art udføres

HOVEDKONTOR: TÓRSHAVN

Telefon: 1 13 50

Telegramadr.: BANKEN

Telex: Tórshavn 81227

 **LITEF**
(Litton Technische Werke)



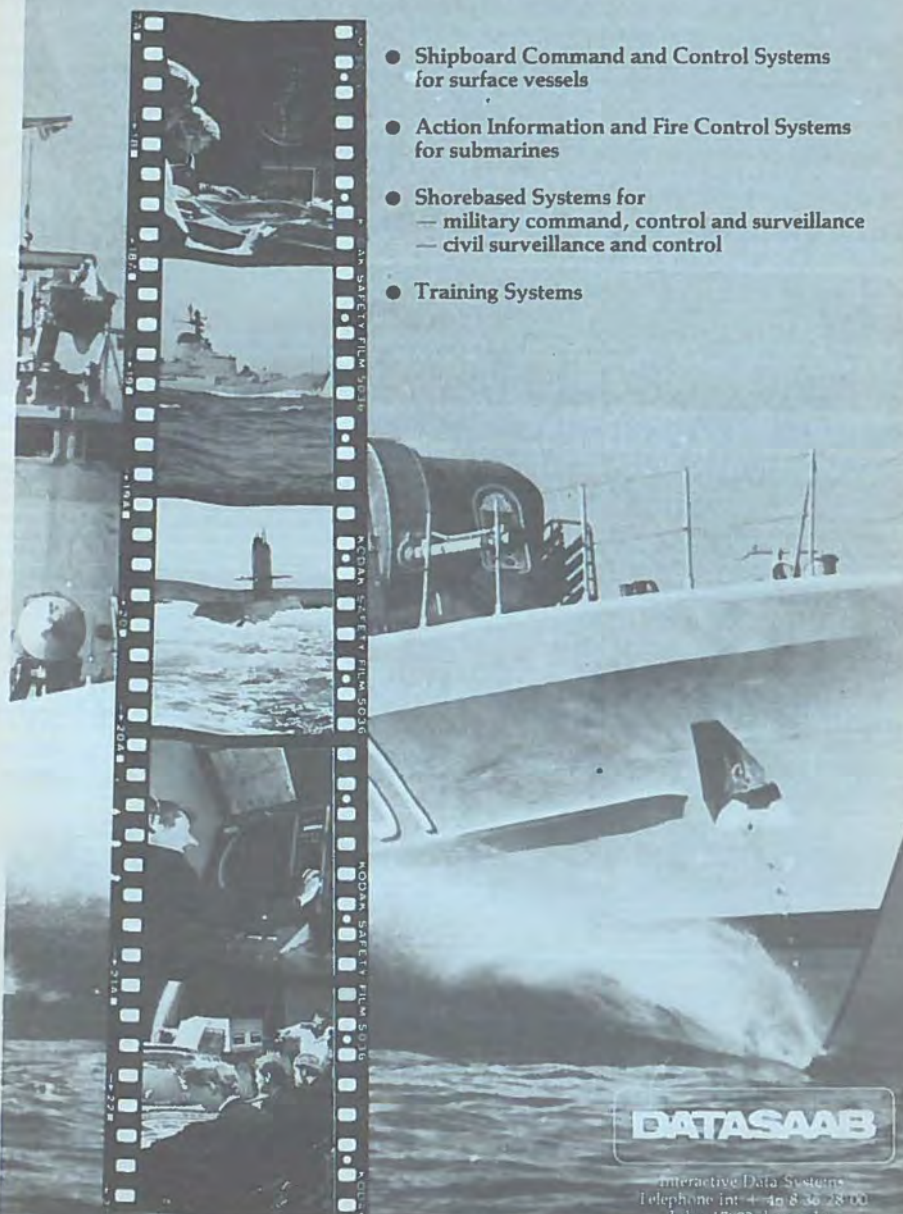
PL-41D Inertial Marine Navigation System.



Aage Hempel International A/S
Havnegade 39 - 1058 København K

Complete Expertise in Interactive Data Handling for Naval Systems

- Shipboard Command and Control Systems for surface vessels
- Action Information and Fire Control Systems for submarines
- Shorebased Systems for
 - military command, control and surveillance
 - civil surveillance and control
- Training Systems



DATASAAB

Interactive Data Systems
Telephone int: +46 8 36 28 00
Telex 17892 datasaab s
S-175 86 Järfälla, Sweden

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn K. H. Winther



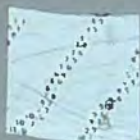
NOVEMBER/DECEMBER 1981
152. ÅRGANG



NAVITRONIC

Markvangen 9 · DK-8260 Viby J · Denmark
Phone: (06) 14 13 00

DESIGNERS AND MANUFACTURERS OF HYDROGRAPHIC EQUIPMENT



PRODUCTION AND SALE OF
**ECHO SOUNDER
EQUIPMENT**
**DATA EQUIPMENT FOR
HYDROGRAPHIC SURVEY**
TURN KEY INSTALLATIONS

NAVITRONIC AGENCY



RADIOLOCATION EQUIPMENT
SYLEDIS · TORAN · OMEGA
DIFFERENTIAL OMEGA

SCANTER MIL SYSTEM Advanced Radar Systems

- Navigation
- Surveillance



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4, DK-8520 Lystrup, Denmark
Telephone (06) 22 20 00, Telex 68109 terma dk, Cable terma

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Redaktør:
Orlogskaptajn
K. H. Winther
Forsvarsstaben
Postbox 202
2950 Vedbæk
Telefon (02) 89 22 55 lokal 3124

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)
Orlogskaptajn J. WETHJE
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B,
1415 København K
Telefon (01) 58 00 85
GIRO 11 91 96

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION
D.D.E. REKLAME
Gernersgade 39
1319 København K
Telefon (01) 14 41 55*
GIRO 5 27 52 10

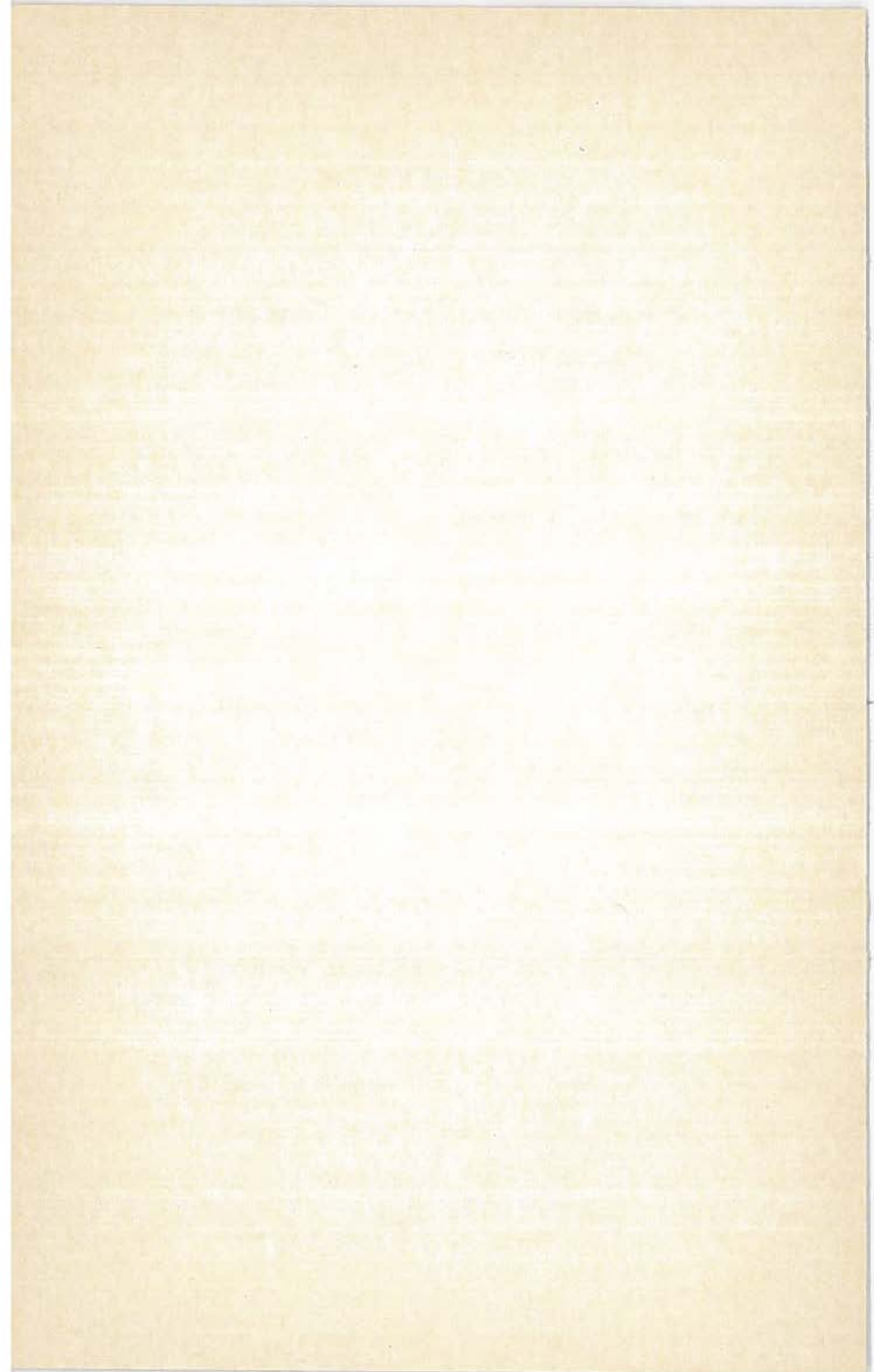
Trykkeri:
NYSTED AVIS & BOGTRYK/OFFSET
Skansevej 1, 4880 Nysted
Telefon (03) 87 12 15*

Forsidebillede: Torpedobåden WILLEMOES,
affyring af HARPOON sømålsmissil.

INDHOLD

SIDE:

Forholdet mellem den danske hær og det danske søværn 1932-1934. Forhandling eller konflikt? af cand. phil. Gunnar Bo Clausen.....	385
NEKROLOGER.....	430
MARINENS BIBLIOTEK.....	435
MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET	442



Forholdet mellem den danske hær og det danske søværn 1932-1934

FORHANDLING ELLER KONFLIKT?

af cand. phil. Gunnar Bo Clausen

Den følgende artikel har til formål at belyse det indbyrdes forhold mellem hær og søværn i en udvalgt periode før Forsvarsstabens oprettelse i 1950, en periode, hvor hvert værn havde sit ministerium, for hærens vedkommende tillige en deraf uafhængig Generalkommando, hvor hvert værn havde sit eget luftvåben, og hvor det eneste fælles bindeled var den politiske myndighed, forsvarsministeren, der var politisk ansvarlig for begge værn.

Historisk har det indbyrdes forhold mellem hær og søværn sjældent været præget af gode relationer, dertil har værnenes forskellige forsvarsopgaver og deraf afledte forskellige syn på Danmarks forsvar for hyppigt medført udtalt rivaliseren værnene imellem. Især ved de parlamentariske forhandlinger i forbindelse med revision af forsvarslovene kom uenigheden mellem hær og søværn vedr. valget af strategien og dermed midlerne for et dansk forsvar tydeligt frem, accentueret af den økonomiske rivaliseren, der på et sådant tidspunkt naturligt beherskede de 2 værn, specielt ved udsigt til nedskæringer på det samlede forsvarsbudget (1).

Bevillingerne til forsvaret havde siden forsvarsordningen af 1909 været fordelt med ca. 2/3 til hæren og ca. 1/3 til søværnet, men sidst i 1920'erne var der kræfter indenfor søværnet der arbejdede for en ændring heri. Kontreadmiral Rechnitzer, der fra 1923 havde været Direktør for Marineministeriet, var fra 1926 optaget af at søge at ændre denne fordeling i tilfælde af en revision af forsvarsordningen af 1922 ved påvirkning af politikerne. I et udkast til en ny forsvarsordning fra november 1929 var søværnets budget ansat

til halvdelen af det foreslåede forsvarsbudget på ca. 32 mill. kr., mens resten fordeltes nogenlunde ligeligt mellem hær og luftværn. Halvandet år senere, i marts 1931, offentliggjorde Rechnitzer et revideret forslag, hvor værnenes driftsudgifter excl. materielanskaffelsesudgifter fordeltes med søværnet 10,2 luftværnet 3,4 og landværnet (hæren) 10,0 mill. kr. (2). Viceadmiral Amdrup og dennes chef for Marinestaben, kontreadmiral Wenck, var begge imod Rechnitzers skrivelser, især offentliggørelsen, både på grund af uenighed med Rechnitzers flådesammensætning og hans bevogtningsformål for flåden, men vel også fordi de kunne forudse problemer med hæren ved at marinen arbejdede for ensidigt at reducere det andet værn. Indenfor hæren blev modstanden mod Rechnitzers tanker især anført af oberst With. Som chef for generalstabens taktiske afdeling imødegik han i januar 1929 på eget ansvar Rechnitzers forsvarspolitiske ideer, der underhånden havde cirkuleret i politiske kredse, ved at benytte samme fremgangsmåde (3). Han afviste kategorisk Rechnitzers strategiske overvejelser og hævdede modsat denne, at hæren var det naturlige tyngdepunkt i Danmarks forsvar. Efter at være blevet udpeget som efterfølger for den kommanderende general i april 1931 bevirkede Generalmajor With, at Kaptajn Hoffmann i en artikel i Militært Tidsskrift i maj 1931 imødegik Rechnitzers forsvarsplan (4). Hoffmann gik heri som tidligere With heftigt imod Rechnitzers tankegang og fastslog, at tyngdepunktet i Danmarks forsvar lå hos hæren.

De forskellige stridspunkter, der i 1930-31 blev trukket skarpt op mellem hæren og søværnet, var følgende: Hvilke opgaver skulle fastlægges som forswarets militære opgaver? Med hvilke midler skulle disse opgaver løses? På hvilket tidspunkt skulle et fjendtligt angreb imødegås - og af hvem? Med hensyn til forswarets militære hovedopgave - at holde Danmark udenfor en evt. krig subsidært at afværge et militært angreb på Danmark - herskede der ingen uenighed mel-

lem de 2 værn; men de enkelte værns argumentation førte til at der blev lagt vægt på forskellige punkter: I søværnet anså man neutralitetsbevogtning som den væsentligste militære opgave, idet man ved en opfyldelse heraf kunne forhindre neutralitetskrænkelser i at udvikle sig til krigshandlinger. I hæren betragtede man forsvaret af Danmarks landterritorium, herunder specielt af Sjælland, som den væsentligste militære opgave. Denne divergens hang selvfølgelig nøje sammen med de 2 værns forskelligartede sammensætning og de forskellige elementer hvori de opererede.

De midler, man anviste til imødegåelse af et angreb på Danmark, specielt et angreb på Sjælland, var også forskellige: Bortset fra angreb over landegrænsen mod området Jylland-Fyn måtte et angreb komme over havet, og søværnet mente naturligvis, at flådens torpedobåde og u-både, støttet af artilleriskibe og af fly fra Søværnets Flyvevæsen, udgjorde det bedste forsvar ved at være i stand til at angribe en landgangsflåde, der samtidig måtte være på vagt overfor miner udlagt af den danske flåde. Hæren derimod satte sin lid til beskydning af en landgangsflåde fra mobile kanonbatterier, og man hævdede i modsætning til flådens ledelse, at sådanne både var mere effektive og billigere end de dyre og politisk omdiskuterede artilleriskibe. Med hensyn til hvornår en evt. landgangsoperation mod Sjælland skulle imødegås herskede der derfor også uenighed: Hæren ville beskyde den, men iøvrigt vente med at angribe til landsætningen var i gang, mens søværnet ville angribe en landgangsflåde til søs, helst så nær afsejlingshavnen som muligt. Og hvert værn mente deres fremgangsmåde var den bedste. Hele denne skitserede uenighed bundede selvfølgelig i en forskellig opfattelse af hvilket værn der burde udgøre tyngdepunktet i Danmarks forsvar: Hæren fandt at tyngdepunktet med uforandret styrke skulle udgøres af hæren, mens søværnet fandt at tyngdepunktet burde forskydes i retning af søværnet.

I løbet af efteråret 1931 nedsatte Landstingets Forsvarsudvalg et underudvalg, som med Venstrepolitikere som drivkræfter søgte at tilvejebringe et politisk acceptabelt kompromis omkring forsvaret mellem regeringens afrustningsforslag og oppositionspartiernes mere forsvarsvenlige grundholdning. Underudvalget anmodede chefen for generalkommandoen, generaløjtnant With, og chefen for Marinestaben, viceadmiral Amdrup, om at udarbejde lovforslag for hæren henholdsvis for søværnet på et givet økonomisk grundlag, der indebar en væsentlig reduktion i forhold til de gældende budgetter: Den økonomiske ramme var fastlagt til 21,5 mill. kr. for hæren (excl. kystforsvar og materielanskaffelser), for søværnet 9,5 mill. kr. (incl. kystforsvar, men excl. nybygningskonto) - kystbefæstningen skulle overgå til søværnet, flådens artilleriskibe skulle dermed ikke fornyes (5). Mens general With efter konsultationer hos ledende Venstrepolitikere udenfor underudvalget følte sig overbevist om, at en økonomisk ramme fremsat på et senere tidspunkt på grund af den økonomiske krise, ville medføre større reduktioner, hvorfor han for at bevare sin indflydelse gik ind på at udarbejde hærlovudkast, så valgte søværnets nye chef, viceadmiral Wenck, delvis støttet af sin forgænger, den stik modsatte kurs. Wenck anså det for en uløselig opgave at opstille en til forsvarsformål anvendelig flåde indenfor den givne reducerede budgetramme hvorfor han erklærede, at han »ikke så sig i stand til« at udarbejde det ønskede udkast, og da end ikke flere overtalelsesforsøg fra underudvalget fik ham til at ændre opfattelse, blev opgaven med at udarbejde et udkast til en søværnsordning derfor overdraget Marineministeriets direktør, kontreadmiral Rechnitzer (5a).

Såvel Rechnitzers som Withs udkast til lov om søværnets henholdsvis hærens ordning var såkaldte tekniske udarbejdelser. Den økonomiske ramme var jo på forhånd fastlagt; men indenfor denne var chefen for Generalkommandoen og

Marineministeriets direktør fritillet med hensyn til udformningen af de enkelte værns organisation. Chefen for generalkommandoens udkast, der delvis blev fulgt i lovforslaget, udgjorde en lille, men kvalitetsmæssig god hær, bestående af 8 regimenter fodfolk m.v. Mens With ikke fik lov til at koncentrere hovedparten af styrken på Sjælland, fulgtes hans forslag om at styrke overledelsen, d.v.s. Generalkommandoen, ved at placere Generalstaben helt og de 5 generalinspektører delvis under chefen for Generalkommandoen. Kontreadmiral Rechnitzer søgte i sine udkast i første omgang forgæves at øge den økonomiske ramme for søværnet. Det organisatorisk væsentligste i hans udkast var en radikal ændring af søværnets overledelse indbefattende oprettelse af en Søværnskommando, hvis chef tillige skulle være direktør for Marineministeriet. Der opereredes med en anden nyskabelse, Kystflåden, mens kystbefæstningen, der ifølge direktivet skulle overgå til søværnet, af økonomiske årsager foresloges reduceret ved nedlæggelse af de dårligste af befæstningsanlæggene. Den sidstnævnte ændring medførte en resultatløs protest fra chefen for Generalkommandoen, der beklagede sig over den foreslåede reduktion af kystbevogtningen og det ringe budget, Marineministeriet syntes rede til at ofre herpå, og han mente derfor det under de foreliggende omstændigheder var bedst at bevare kystbefæstningen underlagt hæren (6).

Der forhandlede mellem Underudvalget og Marineministeriet henholdsvis Generalkommandoen indtil et par dage før forelæggelsen af lovforslagene den 16/3-1932, og under forhandlingerne forsøgte hvert værn at slippe så billigt som muligt gennem forsvarsnedskæringerne. Søværnet søgte tidligt at ændre direktivets fordeling af beløbene 9,5-21,5 mill. kr. Inden Viceadmiral Wenck stillede sig udenfor indflydelse havde han plæderet for en 50-50% fordeling, men forgæves, og da udarbejdelsen af et udkast blev lagt i hænderne på Marineministeriets direktør, Kontreadmiral Rechnitzer,

*Viceadmiral Hjalmar
Rechnitzer, der fra
1. april 1932 var
både direktør i
Marineministeriet
og chef for Søværns-
kommandoen.*



(Foto: Orlogsmuseet)

modtog denne en grundig redegørelse af Wenck, der korrekt påpegede, at søværnet i stedet for som i 1922-ordningen at opnå 34% af forsvarsbudgettet nu reelt ifølge direktivet ville få reduceret sin andel til 27%, hvorfor han erindrede om sit 50-50%-fordelingsforslag (7) Rechnitzer forfulgte øjensynlig ikke dette i forhandlingerne, men søværnets forhandlere understregede, at direktivets økonomiske ramme var utilstrækkelig for søværnet. Kort inden lovforslagenes forelæggelse forsøgte Underudvalget derfor angiveligt at overføre 1/2 mill. kr. fra hæren til søværnet, men efter General-løjtnant Withs energiske protester blev kravet frafaldet (8). I hærledelsen var man optaget af overfor Underudvalget at argumentere for den eksisterende økonomiske fordeling mellem værnene. Især Kapt. af Artilleriet Hoffmann, som

With tidligere havde benyttet til arbejde af militærpolitisk karakter, var på Withs ordre travlt beskæftiget med at udarbejde interne memoranda vedrørende marinens forhold, der tilsigtede at begrunde, hvorfor hæren burde slippe billigst gennem den foreslåede forsvarsreduktion (9): Hæren var det vigtigste og mest effektive værn, hvorfor søværnet burde bære hovedparten af forswarets reduktion. Da hæren angiveligt i modsætning til søværnet var blevet kraftigt beskåret ved 1922-ordningen var det nu søværnets tur. Hæren havde forvaltet de bevilgede midler bedre end søværnet - hæren havde f.eks. formået at bygge flere fly end søværnet for tilsvarende midler - og der stilledes spørgsmål ved, om ikke artilleriskibene burde erstattes af de mere økonomiske motoriserede artilleribatterier.

Men på trods af begge værns indirekte og direkte forsøg på at ændre den foreslåede budgetramme til gunst for eget værn forblev resultatet af 1932-ordningen stort set uden afvigelse fra direktivet: Hæren fik tildelt 24,0 mill. kr. (incl. 2 mill. kr. til materielanskaffelser), søværnets militære del 11,5 mill. kr. (incl. kystdefensionen 0,67 og nybygningskontoen 2,0 mill. kr.). Dette betød for hæren at antallet af fodfolksregimenter reduceredes fra 12 til 8, men i forhold til 1922-ordningen udgjorde linieformationerne nu 75% mod da kun 25%, hærens ledelse blev organisatorisk en enhed samlet i Generalkommandoen - Krigsministeriet eksisterede i modsætning til Marineministeriet stadig selvstændigt, men dets magt var svækket - og hærens motoriseringsgrad blev forøget - alt i alt var hæren blevet moderniseret, men den var ifølge Chefen for Generalkommandoen »for lille«. For søværnet betød lov om søværnets ordning af marts 1932, at en fornyelse af artilleriskibene måtte opgives - de eksisterende skulle opretholdes så længe det var forsvarligt, men der var ikke afsat midler til deres fornyelse - men loven medførte på den anden side, at Kystbefæstningen blev overført til søværnet, og at søværnets overledelse centraliseredes i over-

ensstemmelse med Rechnitzers forslag; imidlertid betød den økonomiske reduktion masseafskedigelser blandt visse underofficerskategorier samt i mindre grad blandt ældre søofficerer, deriblandt Wenck, der erstattedes af Rechnitzer (10).

Efter vedtagelsen af forsvarslovene af 1932 fandt der kontakt sted mellem hær og søværn på flere forskellige planer. På det uofficielle plan gennem søværnets forsøg på at vinde landmilitær forståelse for sømilitær taktik og strategi: Man inviterede fra februar 1933 hærofficerer til at deltage i semi-officielle søkrigsspil, ledet af chefen for Søværns-stabens Operationssektion, 1932-34, Orlogskaptajn Vedel, og især chefen for Generalstabsafdelingen, Oberst Gørtz, deltog flittigt og angiveligt med voksende forståelse for sømilitær tankegang (11). Udveksling af foredragsholdere mellem værnenes krigsvidenskabelige selskaber var derimod en endnu ukendt foreteelse, der holdt sit første sporadiske indtog senere i 1930'erne.

Der var således klart på det officielle plan, de fleste kontaktflader mellem hær og søværn forefandtes. Værnene var gennem Marinestaben og Generalstaben repræsenteret i flere kommissioner, der beskæftigede sig med spørgsmål af interesse for begge værn. Dette gjalt bl.a.» Kommission til evt. Sammendragning af Hærens og Søværnets Virksomheder til Fremstilling af Krigsmateriel samt til disse Virksomheders Bortflytning fra København« - nedsat 12/8 1932 ophævet 22/10 1937 - og »Den militære Telegraf - og Telefonkommission«, men uden at det indbyrdes forhold mellem hær og søværn bar hovedskylden kan det konstateres, at førstnævnte kommission ophævedes uden at være kommet den fra politisk side stærkt ønskede sammendragning nærmere, måske fordi begge værn var modstandere heraf, og at den sidstnævnte kommission nærmest var hvilende i 1930'erne (12).

Hovedparten af de officielle kontakter mellem de to værn

fandt dog sted på de ministerielle plan/stabsplanet, specielt med henblik på forberedelse af strategisk samarbejde i en evt krigssituation. Dette samarbejde mellem hær og søværn kanaliseredes efter 1932-ordningernes gennemførelse gennem den nu oprettede Søværnskommando og dennes modpart Generalkommandoen - sagerne skulle dog oftest ekspederes gennem Marineministeriet og Krigsministeriet - idet kontakt med det modsatte værn og dets myndigheder skulle gå gennem disse organers stabe (13), oftest med Generalstaben som den udfarende part, mens Marinestaben derimod var henholdende, beskyttende søværnets interesser fremfor alt. Der skal i det følgende kort refereres de sager vedrørende strategisk samarbejde i en krigssituation, ovennævnte myndigheder forhandlede om.

Allerede under forsvarsforhandlingerne havde værnene opprioriteret samarbejdet om planlægning af havnespærringer, der i tilfælde af mobilisering/krigsudbrud tænktes placeret ud for en række havneindløb m.v. På foranledning af Generalkommandoen, der af hensyn til landforsvaret med stor iver gik ind for sådanne spærringer, var der siden 1927 ført lange og seje forhandlinger mellem Generalkommandoen og Marinestaben, og i maj 1932 havde man nået en løsning: Fra Marineministeriets side erklærede man sig indforstået med, at Generalkommandoen planlagde forberedelse af de forskellige spærringer, forudsat at der forinden førtes forhandlinger om disses placering mellem Generalstaben og Marinestaben, og forudsat at spærringerne såvidt muligt ikke etableredes før efter forudgående forhandlinger med Søværnskommandoen og før regeringens bemyndigelse forelå (14). Efter aftalen begyndte derpå selve udarbejdelsen af spærringsinstrukser: Generalstaben og Marinestaben forhandlede om placering af hver enkelt havnespærring, hvorefter Generalstaben udarbejdede instruksen. Forhandlingerne forløb gnidningsløst, og fra december 1932 - juli 1933 udsendtes der instrukser vedr. evt. havnespærring

på 28 lokaliteter på Sjælland, Falster, Fyn og i Jylland - hovedsagelig ved større provinshavne, men også ved afspærring af fjorde (15).

I september 1932 fik Marineministeriet orientering om, at Jyske Division havde truffet forberedelse til med kort varsel at kunne formere en bevogtningsstyrke til Sønderjylland. Generalkommandoen foreslog derfor, at Marineministeriet traf forberedelse til at kunne stationere marinefartøjer i Sønderborg i forbindelse med formering af bevogtningsstyrken med henblik på en bevogtning af Flensborg fjord. Marineministeriet svarede, at forberedelser var overflødige: På grund af de stadige udrustninger samt ved udrustning af flådens oplagte skibe med kort varsel var det muligt hurtigt at forlægge en flådestyrke til det sønderjyske område (16).

I januar 1933 videresendte Generalkommandoen til Søværnskommandoen et forslag til bestemmelser for de i København garnisonerede tunge artillirifdelingens evt. deltagelse i artilleriforsvaret af København til søs. Kystflåden, der af Søværnskommandoen blev bedt om en udtalelse, anførte, at det i modsætning til det foreslåede principielt burde være Søværnskommandoen, der skønnede over alle taktiske og strategiske forhold til søs, hvorfor det måtte være Søværnskommandoen, der - evt. på initiativ fra Kystdefensionen - henstillede til Armékommandoen at stille skyts til rådighed. Efter en mundtlig forhandling mellem souschefen i Marinestaben og Chefen for Generalstabens Generalstabsafdeling udarbejdedes i juni 1933 de endelige bestemmelser for de nævnte artilleriafdelingers deltagelse i artilleriforsvaret af København mod søsiden (17).

Endelig fremsendte Chefen for Generalkommandoen i januar 1934 et udkast til »Plan for Sjællands Forsvar« til Søværns-staben til udtalelse. Udkastet berørte forskellige emner for samarbejde mellem de 2 værn: Beordring af kystudkigsstationerne til særlig meldepligt overfor visse landmilitære myndigheder ved iværksættelse af planen, bestemmel-

ser for samarbejde mellem Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen, forhandling vedrørende spærring af havne, bestemmelser om samarbejdet mellem hæren og søværnet, herunder specielt med Kystdefensionen. Specielt med hensyn til bestemmelserne vedr. det generelle samarbejde foreslog Søværns-staben ændringer, og den endelige plan forelå ikke før i november 1935 (18).



(Foto: Vor hær i krig og fred)

Landgangsovelse under hærens efterårsmanøvre. Første bølges fortrop lander. Til højre i billedet civile pressefotografer.

Udover de refererede forhandlinger vedr. forberedelser af forsvaret optog man i enkelte akutte tilfælde kontakt med modparten. I april 1934 tog Søværnskommandoen på opfordring fra Orlogsværftet kontakt med Krigsministeriets direktør med henblik på evt. at få overflyttet arbejde fra

Flyvertroppernes Værksteder, der angiveligt var mere end travlt optaget af produktion af militærfly, til Orlogsværftets Flyvemaskineværksteder, der led af mangel på beskæftigelse. Krigsministeriets direktør henviste imidlertid sagen til en sandsynlig »begravelse« i den tidligere nævnte »Kommission« til sammendragning og evt. flytning af de militære virksomheder til produktion af krigsmateriel, hvorfor Marineministeriet i stedet udarbejdede en indstilling om overflytning af flyvemaskineproduktion i form af et referat til Stats- og Forsvarsminister Stauning. Men det ønskede resultat opnåedes ikke, idet sagen herefter blev henlagt (19).

Det var således såre beskedent, på hvilke områder indenfor forberedelse af det strategiske samarbejde mellem hær og søværn der blev etableret forhandlinger eller kontakter. I det følgende par år efter 1934 øgedes samarbejdet indenfor dette felt derimod væsentligt, og foruden de allerede refererede emner kom der et tæt samarbejde i stand om forhold som Københavns luftforsvar, kystudkigsstationernes meldetjeneste m.v.

Øvelsesniveauet med deltagelse af begge værn lå ligeledes meget lavt for perioden 1932-1934. I 1933 var der kun fællesdeltagelse omkring en hærafdelings beskydning af mål til søs - søværnets deltagelse bestod i at slæbe målet - og hærafdelingens skydningsresultater blev sønderlemmende kritiseret af repræsentanter for de involverede sømilitære myndigheder, specielt at træfprocenten ved beskydning af langsomtgående mål uden kurs- og fartskifte kun havde været 2,5%, og Søværnskommandoen tilsluttede sig loyalt de undergivne myndigheders kritik. Ved øvelsen det følgende år var resultatet af skydningen bedre, men det var Chefen for Kystdefensionens vurdering - senere tiltrådt af Søværnskommandoen - at »det motoriserede Skyts i sin nuværende Form formentlig kun kunne løse ret begrænsede Skudopgaver paa Søen« (20). Endelig deltog hærstyrker som landobservationsposter i en flådeøvelse i Smålandsfarvandet i sep-

tember 1934. Den af øvelsesstyrkelederne, der havde hærens observationspost underlagt sig, fandt ikke, at hærens deltagelse havde været en succes, hvorfor han uddrog følgende konklusioner: Hærens batterier kunne ikke deltage i beskydning af søgående mål om natten, eller når der var begrænset sigt, men kunne være en værdifuld assistance, når fjenden var indenfor synsvidde. På baggrund af de indhøstede erfaringer ønskede Søværnskommandoen, at den kommanderende til søs fik kommando over en evt. tilkommanderet artilleriafdeling med henblik på foretagelse af evt. stillingsskift, et spørgsmål, der optoges forhandlinger om i 1935 (21).



*(Foto: Vor hær i krig og fred)
10,5 cm tung kanon under klargøring. Røret er så langt og tungt, at det ikke kan gøres skudklar på lavetten.*

Det er egentligt symbolsk, at den første taktiske samvirken i øvelsessammenhæng mellem hæren og søværnet i form af søværnets deltagelse i hærens efterårsmanøvrer i september 1934 blev forpurret på grund af vejrets ugunst (22). Den

fælles øvelsesaktivitet mellem hær og søværn forøgedes væsentligt i årene 1935-36, hvor der foruden de allerede nævnte øvelsestyper blev afholdt luftværnsøvelser, kystudkigsstationernes meldelinie afprøvedes ved en efterretningsøvelse, der afholdtes en landsætningsøvelse, der blev afprøvet bombekastning mod det kasserede panserskib Olfert Fischer, og der afholdtes adskillige kombinerede luftværns- og luftmeldeøvelser. Med den øgede øvelsesaktivitet forøgedes samarbejdet og forståelsen mellem de 2 værn, hvilket tydeligst aflæses af den positive tone, der fra dette tidsrum beherskede de gensidige vurderinger af øvelserne.

For at tage temperaturen på det indbyrdes forhold mellem hær og søværn er det imidlertid udover institutionelt samarbejde og øvelsesaktivitet nødvendigt desuden at betragte dels de aktioner, der udgik fra hvert af de 2 værn for overfor offentligheden at gøre opmærksom på deres forhold, dels på de aktioner, de 2 værn hver foretog overfor den politiske myndighed med samme formål for øje.

Værnene var som tidligere nævnt langt fra tilfredse med forsvarslovene af 1932. Generaløjtnant With havde taget forbehold overfor hærens størrelse, og i en autoritativ artikel, der vurderede hærloven af 1932, anførte Chefen for Generalstaben, Generalmajor W. W. Prior, de samme betænkeligheder: Hæren var ikke stærk nok til et egentligt forsvar af Jylland, men ville dog kunne beskytte Sønderjylland mod et angreb fra irregulære styrker af et betydeligt omfang; hæren kunne derimod sandsynligvis løse sin del af forsvarrets hovedopgave, forsvaret af Sjælland, hvis der i god tid formeredes en sikringsstyrke, og hvis Chefen for Generalkommandoen fik fuld frihed til forlægning af styrker fra Jylland til Sjælland i en krisesituation (23).

Viceadmiral Rechnitzer havde i sine bemærkninger til lovforslaget om søværnets ordning påpeget, at søværnet kun ville være i stand til at løse begrænsede opgaver. Men dette forbehold fremtrådte ikke med samme styrke som Withs

forbehold. Så meget desto hårdere vurderedes ordningen af redaktøren af Tidsskrift for Søværnen, kommandørkaptajn Ipsen, i en halvofficiel artikel i søofficerernes fagtidsskrift: »At Flaaden er blevet reduceret in absurdum og at Kystbefæstningen - i Forvejen forældet - er blevet overdraget til Søværnet med et fuldstændigt utilstrækkeligt Budget« (24). Ipsen lod det mere end skinne igennem, at søværnet havde måttet betale broderparten af værnenes samlede nedskæring, en holdning, de fleste af hans kolleger delte. Samtidig fremkom der i forbindelse med behandlingen af regeringens Statsmarineforslag i Rigsdagen i oktober 1932 en artikel i Berlingske Tidende (25), der indeholdt en sønderlemmende kritik af den nye søværnsordning samt administrationen af denne: Personelt var den blevet dyrere end ventet, udrustningerne havde derfor måttet beskæres, hvorfor uddannelsen forsømtes - søværnets militære kampkraft var således ved at blive udhulet. Artiklen fulgtes op af indlæg fra søofficerer (26) af hvilke kommandør Barfod fremhævede, at på trods af den forbedrede hærordning var svækkelsen af flåden ødelæggende for dansk forsvar.

Dette blev anledningen til en debat i december 1932 - januar 1933 mellem Kaptajn Hoffmann, Generaløjtnant Withs trofaste våbendrager, og Kommandør Barfod (27).

Hoffmann betvivlede, at flåden som anført af marinekredse var helt fallit, men mente, at det indenfor den eksisterende lov ved loyal og hensigtsmæssig administration måtte være muligt at skabe en anvendelig flåde. Han påpegede, at også hæren var blevet reduceret ved 1932-ordningen. En forbedring af begge værn i forholdsmæssig samme grad var ifølge Hoffmann ønskelig, men næppe politisk mulig - en forbedring af søværnets kår ville antagelig gå ud over hæren, hvilket ifølge Hoffmann ville være katastrofalt, da hærens forsvarsværdi angiveligt var større end søværnets. »En saadan Forringelse ville derfor i dobbelt Forstand svække det samlede Forsvars Ydeevne, saa vist som Kernen - Tyngdepunk-

tet - i Landets Forsvar ubestrideligt ligger om maa ligge i Hæren«.

Barfod angreb Hoffmanns fastholden af den eksisterende fordeling af midler mellem hær og søværn - at forbedringer i lige høj grad måtte komme begge værn til gode - ligesom han med henvisning til historien benægtede, at flådens forsvarsværdi kun var sekundær i forhold til hærens. Heroverfor gentog Hoffmann sin advarsel mod »den ensidige Agitation for en forbedring af Flaadens Kaar«, der kun kunne tænkes gennemført på hærens bekostning.

Der herskede derpå fred på avisfronten et par måneder, men et heftigt indlæg af Kommandørkaptajn Augsburg, der bebrejdede Venstre, at dette parti havde medvirket til vedtagelsen af en søværnsordning, der havde bevirket, »at man med rette kan tale om den fallerede Flaade« (28), medførte en genopblussen af debatten. Efter ordre og instruktion fra den kommanderende general svarede Kaptajn Hoffmann (29). Han beklagede, at den etablerede pressefred mellem de 2 værn var blevet brudt, men gentog iøvrigt indholdet af sit december-indlæg: Han betvivlede, at flådens skibsmateriel var umoderne og uanvendeligt, han fastslog, at hæren var det vigtigste værn, og han hævdede, at en evt. genopbygning af søværnet kun ville ske på hærens bekostning og med skade for det samlede forsvar, idet søværnet ikke kunne udføre hærens opgaver.

På dette tidspunkt begyndte værnscheferne at søge 1932-ordningerne forbedret. På baggrund af Hitlers magtovertagelse og specielt på baggrund af den slesvig-holstenske agitation i marts-april 1933 om Nordslesvigs tilbagegivelse til Tyskland, kaldet Påskestormen (30), afleverede Chefen for Generalkommandoen den 24. april 1933 et forslag til en forøgelse af hærens beredskab. With foreslog, at fredsstyrken af fuldt uddannet mandskab vest for Storebælt skulle forøges ved oprettelse af et Sønderjydske Grænsekommando for at skabe et værn for sydgrænsen og derved forhindre en

overrumpling ved irregulære nazistiske korps. Forslaget bestod af en styrke på 1800 mand, den årlige udgift 3,1 mill. kr. afholdt udenfor hærloven af 1932 (31). Regeringen afsløgte at drøfte en ordning udenfor hærloven af 1932 og lod i stedet Krigsministeriet udarbejde en plan for tilvejebringelse af en grænsestyrke i Sønderjylland på ministerens direktiv. Der kunne ved denne plan ikke opretholdes fuldt uddannet mandskab i Sønderjylland hele året, hvorfor Chefen for Generalkommandoen fastslog at han ikke kunne tage ansvaret for denne løsning. Men i juni 1933 vedtoges planen stort set uændret (32) trods fornyede indvendinger fra Generalløjtnant With (33). Der skabtes en beskeden improviseret og geografisk usammenhængende grænsestyrke indenfor 1932-lovens rammer.

Generalløjtnant Withs første alvorlige forsøg på at opnå en udvidelse af de i 1932 opnåede rammer for hæren var dermed slået fejl, og avisinterviews, hvori generalen plæderede for en udvidelse af hæren, gjorde intet indtryk på regeringen (34).

Søværnet, der endnu ikke var fremkommet med ønsker om ændringer af 1932-ordningen ad de officielle kanaler, fik i løbet af efteråret 1933 sin chance. Under finanslovsdebatten efterlyste den konservative ordfører Rechnitzers vurdering af 1932-ordningen (35), og dette benyttedes af Chefen for Søværnskommandoen til at fremsætte en redegørelse overfor Stats- og Forsvarsminister Stauning vedrørende søværnets tilstand med særlig henblik på en fremhævelse af manglerne (36). Idet Rechnitzer henviste til, at han i januar 1932 var fremkommet med et mere omfattende forslag til søværnsordning end det senere vedtagne lovforslag, og idet han gennemgik de økonomiske forringelser, søværnet havde været udsat for på grund af 1932-ordningens nedskæringer samt disses følgevirkninger, fastslog han, at normalbudgettet burde forøges med 3,8 mill. kr. for at svare til hans forslag fra januar 1932 foruden en bevilling af ekstraordinære



Ebbe Gørtz, i 1934 som chef for Generalstabens Generalstabsafdeling en af hærens forhandlere i forhandlingerne med Søværnet. Senere generalløjtnant.



Erik Andersen Hoffmann, i 1934 som kaptajn i artilleriet til rådighed for Generalstaben. Senere Generalmajor.



Erik With, 1931-39 som General­løjtnant chef for Generalkommandoen.



*W. W. Prior, i 1934 som Generalmajor chef for Generalstaben.
I 1939 udnævnt til General­løjtnant og kommanderende general.*

beløb »til Erstatning for forældede Skibe og Fartøjer«. Den nye ordning af 1932, anførte Rechnitzer, indeholdt gode muligheder for en rationel udnyttelse af de bevilgede midler, for selvom der vel var mangler ved denne lov, var de dog »af en saadan Art, at der med relativ faa Ændringer i Loven kunne raades Bod paa dem«.

Samtidig hermed fremkom Orlogskaptajn Westermann i sin jomfrutale i Folketinget den 17/10-1933 med en meget detailleret kritik af 1932-søværnsloven, der betegnedes som slet og uærlig, idet flåden ikke i en overskuelig årrække ville komme op på det i loven forudsatte skibsmateriel: I 1935 ville der kun være halvdelen af de i loven forudsatte 16 torpedo- og u-både i linien. Årsagen var ifølge Westermann bevillingsmæssig forsømmelse af søværnet gennem en årrække, samt at 1932-ordningens normalbudget ikke havde kunnet holde - hvorfor nybygnings-, vedligeholdelses- og udrustningskonto ialt havde måttet beskæres med ca. 1 mill. kr. på grund af kronens fald reelt endnu mere. Der var ikke fornødent personel på de altfor få skibe, uddannelsen var ganske utilstrækkelig, og Kystdefensionens budget katastrofalt ringe - anvendelsen af de få midler, der var afsat til søværnets drift, stod ikke i et rimeligt forhold til udgifterne. Kun »en Ændring af Loven i Forbindelse med overskuelige Ekstraudgifter« ville skabe et fuldt betryggende forsvar (3). På baggrund af indlæggene fra Chefen for Søværnskommandoen og fra en søofficer fra Folketingets talerstol, der beggede stillede i udsigt, at der kun behøvedes overskuelige ekstraudgifter til afhjælpning af søværnets mangler, påbegyndte et i Marineministeriet den 30/10 nedsat internt udvalg til gennemgang af søværnsloven 1932 - formodentlig efter anmodning fra Forsvarsminister Stauning - at udarbejde en redegørelse indeholdende konkrete tal for udgifterne ved en forbedring af den gældende søværnslov (38), og som resultat af udvalgsarbejdet kunne Chefen for Søværnskommandoen den 20/10-1933 til Stats- og Forsvarsminister

Stauning fremsende 1 ex. af statsmarineforslaget af 1932 og 1 ex. af søværnsloven af 1932, begge forsynet med rettelser og tilføjelser (39), indeholdende såvel normalbudget som størrelsen af de ekstraordinære udgifter (Se fig. 1, række 2 og 4)

	Statsmarine 1932	Rev. Statsmarine 1933	Søværnslov 1932	Rev. Søværnslov 1933
Normalbudg. (Søværnet)	10,7	12,05	10,85	14,0
(Kystdef.)	—	—	0,65	1,45
Ialt	10,7	12,05	11,5	15,45
Ekstraord. Udg. ialt (15 år)	—	8,7	—	25,9
Ekstraord. Udg. pr. år	—	0,55	—	1,7

FIG. 1.

Mens det reviderede Statsmarineforslags normalbudget kun lå $\frac{1}{2}$ mill. kr. over Søværnsloven af 1932, indeholdt det reviderede Søværnslovsforslag en forøgelse af normalbudgettet på ca. 3,9 mill. kr. samt en årlig ekstraordinær bevilling på 1,7 mill. kr., hvoraf ca. $\frac{1}{3}$ var beregnet til Kystdefensionen. Rechnitzer anbefalede, at der på baggrund af den betydning, marinen havde for gennemførelsen af Danmarks neutralitetspolitik, tilvejebragtes en personelt og materielt forsvarlig løsning, og han pegede indirekte på det reviderede søværnslovsforslag, der foruden de konti, der havde vist sig utilstrækkelige ved 1932-ordningen, tillige indebar større udrustninger samt fremfor alt fornyelse af de 2 artilleriskibe. De ekstraordinære udgifter var afsat til nyt skibsmateriel og modernisering af Kystdefensionen, mens flyvevæsenet var prioriteret meget lavt.

Chefen for Kystflåden, Kontreadmiral Bastrup befrygtede imidlertid at regeringen muligvis ville genoptage Statsmari-

neforslaget og forrelægge det for Rigsdagen, da udgiften kun var en beskednen forøgelse af søværnsloven af 1932 og væsentlig mindre end udgiften til det reviderede søværnslovsforslag, hvorfor han gjorde Marineministeriet bekendt med sine betænkeligheder desangående (40). Hæren var for lille, men trods alt i stand til at yde kraftig modstand i tilfælde af angreb, hvorimod flåden i statsmarineforslagets skikkelse på grund af mangelen på artilleriskibe og u-både var »saa godt som værdiløs som Forsvarsmiddel mod en angribende Flaadestyrke«. Rechnitzer forelagde disse betænkeligheder overfor forsvarsministeren, men pr. 1/3-1934 var søværnet ikke nået længere end hæren i retning af en genopbygning.

Men den 7/3-1934 ville rygter vide, at regeringen i løbet af en uge ville fremsætte forslag om en revision af 1932-ordningen, enten i form af et økonomisk forbedret afrustningsforslag eller i form af et forslag til økonomisk forbedring af den bestående ordning; forsvarsminister Stauning benægtede imidlertid, at søværnsordningen skulle være brudt sammen (41). Heroverfor anførte Orlogskaptajn Westermann, at ordningen var brudt sammen både økonomisk og personelt (42), hvilket bekræftedes af Chefen for Kystflåden, samt af Kommandør Gad, der anførte, at et par millioner ikke ville rette særligt op på tingene, der var behov for betydeligt større beløb (43).

Disse rygter og indlæg fra søofficerer fik hæren til at gå til modangreb. Internt udarbejdede Kaptajn Hoffmann en redegørelse vedrørende marinens forhold, bygget op som kommentarer til Westermanns tale i Folketinget i oktober 1933 og til artiklerne i Berlingske Tidende 7/3-1934. Hoffmann betvivlede heri søværnets administrationsevne til effektiv forvaltning af de tildelte økonomiske midler, og han fandt søofficerernes klager over flådens mangler overdrevne og uforståelige, da manglerne angiveligt var selvforskyldte (44). Den 12/3-1934 udkom derpå en piece af Kaptajn Hoffmann, nu tjenstgørende i Generalstaben (45), der byggede

på Generalløjtnant Withs memorandum fra december 1931 »Forsvarets Formaal og organisatoriske Krav« (46), hvorved piecen fik sit autoritative stempel, hvilket indirekte bekræftedes i et interview med With den følgende dag (47). Hoffmann anførte i sin piece, at de forsætlige neutralitetskrænkelser altid var de farligste, og at disse altid involverede benyttelse af landterritoriet. Den farligste situation udgjorde et forsædigt angreb på hovedstaden med den hensigt at slå det politiske beslutningsapparat ud. Det forebyggende forsvar måtte derfor være i stand til at kunne afværge luftbombardement af hovedstaden, bombardement fra søsiden, landgangsforetagende rettet mod Sjælland, samt desuden angreb gennem Jylland-Fyn, subsidiært kun mod Sønderjylland. Dette medførte følgende krav til hærens organisation: En forøgelse af hæren, så der ved et fredsudbrud var placeret en tilstrækkelig styrke til at forsvare sig selv både øst og vest for Storebælt, men med et tyngdepunkt på Sjælland af ca. 20 batailloner fodfolk samt dertilhørende artilleri; eksistensen af et grænseværn, der altid besad en tilstrækkelig stor uddannet styrke til at kunne imødegå et angreb indtil forstærkninger ankom; en stærkere udvikling af flyvevåbnet; en rationel gennemførelse af luftforsvaret, primært ved København; samt en stærkere motorisering af hæren. Piecen postulerede, at forsvaret i land var forsvarets tyngdepunkt - »da man som en overvejende Sandsynlighed, der næsten grænser til Sikkerhed, maa regne med, at vore svage Flaadekræfter, under Sammenstød med overlegne Flaadestyrker, vil blive besejret eller tvunget til at vige ud for Overmagten og vore Kyster da vil være lagt blot for Landgangsangreb« - hvorfor hæren måtte styrkes mest muligt. »Dette vil for os blive den solideste Garanti, den bedste Sikkerhed mod alvorlig Krænkelser af vor Neutralitet«.

I avisinterviewene dagen efter prioriterede Generalløjtnant With overfor Berlingske Tidende luftforsvaret, en udvikling af Hærens Flyvertropper, men først og fremmest kravet om

grænsens sikring. Overfor Dagens Nyheder tilføjede han desuden ønsket om et hjemstavnsforsvar for Lolland og Langeland (47). Han understregede, at Hoffmanns piece var et led i hærens oplysningsarbejde, der udførtes på hærledelsens initiativ, og han angav direkte årsagen til piecens fremkomst - »Rygterne om, at man har fundet nogle Millioner til Marinen«.

Men allerede i samme udgave af avisen afkræftedes forlydenderne om et regeringsforslag til en ny søværnsordning - med forhøjet budget (48), hvorfor man da også i lederen næste dag kunne afkræfte Withs håb for hæren - flåden ville ikke få noget, og hæren derfor heller ikke (49).

Striden mellem hær og flåde om at fremhæve betydningen af sit eget værn og behovet for forbedringer til dette kulminerede omkring 1. april 1934 med en anonym, men i sin fremtræden redaktionel offentliggørelse i Tidsskrift for Søværnen af et flådeprogram (50), der i virkeligheden var udarbejdet af flere af søværnets fremtrædende officerer, bl.a. flere i Marinestaben (51). Flådeprogrammet plæderede for behovet for at få opbygget en flåde bestående af 4 artilleriskibe, 12 torpedobåde, 12 u-både, 4 mineskibe, 12 minestrygere samt motortorpedobåde, inspektions- og hjælpeskibe foruden et flyvæsen bestående af ca 75 fly - et søværn, der ansloges at ville koste ca 25 mill. kr. i årlig drift, åbenbart excl. ekstraordinære nybygningsudgifter. Dette bragte General With i harnisk. Han tilsendte Venstremanden Steensballe papirer vedrørende ovennævnte artikel, vedrørende marinens administration - sandsynligvis i form af Hoffmanns tidligere omtalte interne udarbejdelse - samt papirer vedrørende artilleriskibe kontra motoriseret artilleri, og Steensballe overbevistes hermed om, at artilleriskibe burde erstattes af motoriseret artilleri, samt at Marineministeriet burde nedlægges og en enhedskommando oprettes (52).

Så sent som den 3/4 1934 modtog Marinestaben et artikel-

manuskript af kommandør Barfod, som havde udarbejdet en sømilitær pendant til Hoffmanns piece. Rechnitzer havde i første omgang ingen betænkeligheder ved at lade den offentliggøre, men i svaret den 11/4 fik Barfod besked på, at artiklen ikke »for Tiden« burde offentliggøres (53). Der var i begyndelsen af april 1934 sket en opblødning af fronterne mellem hær og flåde.

På baggrund af den debat, der havde været ført mellem sø-officerer og hærofficerer om de enkelte værns forsvarsevne, deres betydning og deres behov for at blive genopbygget først - en debat, der var egnet til at svække værnenes arbejde for en forøgelse af forsvaret - tog Viceadmiral Rechnitzer, opfordret af Forsvarsligaens formand, Ingeniør J. Hansen, et initiativ til at skabe en afklaring omkring dansk forsvars opgaver og de dertil påkrævede midler.

Den 28/3 1934 skrev Rechnitzer til Chefen for Generalkommandoen Generaløjtnant With, og opfordrede til forhandling mellem Søværnskommandoen og Generalkommandoen for »at klarlægge de Opgaver, der kan foreligge til løsning for dansk Forsvar, og de Midler, der i Hovedsagen må anses for påkrævet hertil«. With fandt forslaget om forhandling hensigtsmæssigt, men han advarede mod at nære for store forventninger til de resultater, der kunne opnås ved en sådan forhandling: Omkring klarlæggelse af de ønskelige opgaver for hær og for søværn kunne der næppe opstå større uenighed, men når man indenfor et snævert afgrænset budget skulle stille spørgsmålet enten - eller, ville der formentlig opstå uløselige vanskeligheder. Rechnitzer svarede hertil, at han heller ikke havde tænkt sig forhandlinger om budgetmæssige spørgsmål (54). Da With imidlertid den 10/4 rejste til Sverige på en længe planlagt rekreationsrejse, udpegede han inden da Chefen for Generalstabten, Generalmajor Prior, til at repræsentere sig under de indledende forhandlinger samt overlod denne at bestemme tidspunkt for forhandlingernes påbegyndelse samt deres form (55).

Prior og Rechnitzer fik i løbet af kort tid etableret forhandlinger. Fra søværnets side udpegedes som forhandlere sous-chef i Marinestaben, Kommandørkaptajn Hammerich, samt lederen af Marinestabens Operationssektion, Orlogskaptajn Vedel, fra hærens side udpegedes som forhandlere Chefen for Generalstabens Generalstabsafdeling, Oberst E. Gørtz, samt Kaptajn Hoffmann, der var stillet til rådighed for Generalstabens.

Møderne indledtes den 18/4, og der afholdtes 6 møder fordelt over 3 uger (56). På de første 3 møder fra den 18/4 - 24/4 drøftedes der krigsopgaver. Der var enighed om, at formålet for forsvaret i tilfælde af krig dels var at bevare regeringens selvbestemmelsesret, dels bestod i at dække landterritoriet - specielt gjaldt det om at forsvare Sjælland og København. Man var derfor enige om, at det ville være strategisk rigtigt at koncentrere hærens styrker, ligesom man var enige om at et landforsvar var nødvendigt for at opnå en præventiv virkning overfor landgangsforsøg samt for at kunne imødegå sådanne på landsætningsstedet. Der var ligeledes enighed om, at flådens væsentligste krigsopgave var at rekognoscere og eventuelt angribe eventuelle landsætningstransporter mod Sjælland undervejs, under opankringen, samt at afskære fjendens forbindelseslinier - luftvåbnet kunne kun supplere flåden ved rekognoscering, men ikke ved angreb på grund af dets ringe muligheder om natten - landrekognoscering skulle foretages af Hærens Flyvertropper, rekognoscering til søs af Marinens Luftvæsen. Flådens øvrige krigsopgaver bestod i: Imødegåelse af landgang udenfor Sjælland, imødegåelse af søværts bombardement af København, opretholdelse af forbindelse mellem landsdelene, forsvar af minespærringer samt støtte til hærens flanker.

Det blev fastslået, at ubestridt dansk søherredømme under en krig med Tyskland (England) ikke var tænkeligt, men at et herredømme kunne oprettes indenfor et begrænset områ-

de i kortere tid. Man var enige om, at artilleriskibe var nødvendige til fremføring af lettere skibsmateriel overfor lettere fjendtlige styrker samt til forsvar af minespærringer, der formentlig i snævrere forvande dog effektivt kunne kontrolleres af landbaserede batterier.

Så langt havde man formået at bygge bro over hidtidige uoverensstemmelser. Men fra det 4. møde - den 30/4 - blev det sværere. Der diskuteredes her neutralitetsopgaver, hvis betydning blev fremhævet af søværnets repræsentanter, hvorimod hærens repræsentanter ikke tillagde dem større betydning. Man kunne enes om, at hærens neutralitetsopgaver især forelå ved grænsen, mens flådens neutralitetsopgaver forelå overalt i danske farvande, specielt ved gennemsejlingsfarvandene. Men da hærens og søværnets synspunkter med hensyn til neutralitetsopgavernes betydning ikke kunne forenes (57), gik søværnets repræsentanter ind på at anvende krigsopgaverne som udgangspunkt ved fastsættelsen af søværnets mål og midler.

I det 5. møde - 5/5 - deltog som eksperter Chefen for Søværnets Flyvevæsen, Kommandørkaptajn Grandjean, og Chefen for Hærens Flyvertropper, oberstløjtnant Førslev, for at belyse værdien af luftforsvaret. Den sidste nævnte så modsat den førstnævnte luftfartøjerne som en mulig erstatning for skibene og mente, at søværnets budget burde fordeles til luftfartøjer, tanks, luftværnsartilleri og et søpoliti.

På det 6. møde - den 8/5 - indledtes en diskussion af budgetmæssige spørgsmål, »idet man - for at nå til et positivt Resultat - måtte sætte sig som Mål at fremkomme med en fælles Indstilling om den Rækkefølge, i hvilken Hæren og Søværnet bør forbedres«. Dette var klart et område fyldt med militær-politisk sprængstof. Man diskuterede spørgsmålet om Københavns luftforsvar, nødvendigheden for søværnet af en forøgelse af det årlige, lovfastsatte budget, grænseværn i Sønderjylland m.m., og enedes om at søge at opstille en fælles rækkefølge for de 2 værns ønsker.

SØE-LIEUTENANT-SELSKABETS VIRKSOMHED

527

Aar og Dato		Ordn. Nr.	Tidskr. f. Søv. Aarg. Aar
1932			
26. Jan. Tirsdag	Møde i Sø-Officersforeningen med Fore- drag af: Kapt. i Artilleriet <i>C. Raabye</i> : Det motori- serede Skyts Anvendelse i Kystforsvaret. (Om et mobilt Kystforsvar.)		I Arkivet
28. Jan. Torsdag	Strategisk Søkrigsspil afholdtes. Tilstede 45 Medlemmer.		
3. Febr. —	Strategisk Søkrigsspil afholdtes. Tilstede 50 Medlemmer. 5 Officerer af Hæren til Stede.		
9. Febr. Tirsdag	10. Møde. Tilstede 56 Medlemmer. Dagsorden Komm. <i>Gyldenkrone</i> : Artilleriskibenes tak- tiske Anvendelse. (Diskussion, se Forh. Prot.)		I Arkivet
16. Febr. 1. Marts	11. Møde. Tilst. 88 Medl. Kapt. <i>Wester-</i> 12. — — 69 — <i>mann</i> : Om Torpedobaadens taktiske Anvendelse. (Diskussion, se Forh. Prot.)		I Arkivet
8. Marts —	13. Møde. Tilstede 51 Medlemmer. Dagsorden Komm. <i>F. H. Trap</i> : Om den taktiske An- vendelse af kunstig Taage.		I Arkivet
15. Marts —	14. Møde. Tilstede 67 Medlemmer. Dagsorden 1. Meddelelser fra Formanden (ang. den nye Søværnslov). 2. Komm. kapt. <i>J. Wolfhagen</i> : Om vore Un- dervandsbaades taktiske Anvendelse. (Diskussion, se Forh. Prot.)		I Arkivet
17. Marts Torsdag	Ekstraordinært Møde. Tilstede 107 Med- lemmer. Kl. 1600. Dagsorden: Se den indklæbede Indby- delse til Mødet (i Forh. Prot.). (Diskus- sion, se Forh. Prot.) Forslag til Sø- værnslov. Nogle Betragtninger til Over- vejelse. Søe-Lieutn.-Selskabet den 18. Marts. Særtr. af "Tidsskr. f. Søv.". (Se Forh. Prot.)		

(Fra Søe-Lieutenant-Selskabets historie 1934)

*Senere Viceadmiral
A. H. Vedel var som
Orlogskaptajn og chef for
Marinestabens
Operationssektion
engageret i
Søe-Lieutenant-Selskabets
bestræbelser på at
fremme forståelsen af
søværnets rolle i det
samlede forsvar.*



»Efter vedtagelsen af forsvarslovene af 1932 fandt der kontakt sted mellem Hær og Søværn på flere forskellige planer. På det uofficielle plan gennem søværnets forsøg på at vinde landmilitær forståelse for sømilitær taktik og strategi: Man inviterede fra februar 1933 hærofficerer til at deltage i semi-officielle søkrigsspil ledet af chefen for Søværnsstabens Operationssektion, 1932-34, Orlogskaptajn Vedel, og især chefen for Generalstabsafdelingen Oberst Gørtz, deltog flittigt og angiveligt med voksende forståelse for sømilitær tankegang«.

Søkrigsspil og taktiske studier, der også omfattede andres »nytænkning« om for eksempel anvendelse af feltartilleri i kystforsvaret var ikke fremmed for selskabet, hvilket ses af oversigten over virksomheden i januar-marts 1932.

Forhandlerne for de 2 værn udarbejdede derpå separat trangfølgeorden for de krav, deres respektive værn fandt nødvendige. Søværnet, hvis udkast er dateret den 15/5, ønskede 1), en sanering af søværnsordningen af 1932 2), en forøgelse af Marinens Flyvevæsen 3), en udvidelse af søværnet med 50% 4), en udvidelse af søværnet med yderligere 40%. Søværnets højestprioriterede krav var en tro gengivelse af Chefen for Søværnskommandoens forslag af 20/12 1933 til forsvarsministeren, fremsendt til Folketingets Finansudvalg så kort forinden som den 4/5 1934. Søværnets krav var således i overensstemmelse med søværnets hidtidige politik.



*(Foto: Vor hær i krig og fred)
15 cm motoriseret haubitx batteri på Store Bælts Færge.*

SØVÆRNETS TRANGFØLGE AF 15/5-1934

	Ordinær	Extraord. (årlig)	Extraord. (ialt)
1. Sanering af søværnsloven	4,0	1,7	25,5 (15 år)
2. Forøgelse af Søværnets Flyvevæsen	1,5	0,95	0,95 (1 år)
3. Gen. udvid. af søværnet	5,0	—	—
4. Gen. udvid. af søværnet	4,0	—	—

(Beløbene angiver forøgelse i mill. kr. i forhold til søværnsloven af 1932)

FIG. 2.

Hærens forhandlere udarbejdede ligeledes et udkast, der blev godkendt af Generalmajor Prior. Udkastet, der for alle 4 punkters vedkommende var i overensstemmelse med de ønsker, Chefen for Generalkommandoen enkeltvis havde forelagt forsvarsministeren i perioden 1932-1934 indeholdt følgende prioritering:

HÆRENS TRANGFØLGE (medio maj 1934)

	Ordinær	Extraord. (årlig)	Extraord. (ialt)
1. Københavns luftforsvar	1,65	3,0	15,0 (5 år)
2. 3- dobling af Flyvertroppernes materiel	5,0	—	—
3. Forøgelse af Sjællands forsvar (1 Reg. + 1 Art. afd.)	1,55	—	—
4. Grænseværnet i Sønderjylland	2,0	—	—

(Beløbene angiver forøgelse i mill. kr. i forhold til hærloven af 1933.)

FIG. 3

Derpå mødtes hærens og søværnets forhandlere mellem den 15/5 og den 19/5 for at udarbejde et enigt økonomisk helhedsforslag til en forsvarsordning, medbringende ovennævnte prioritering af deres egne værns ønsker. Hærens repræsentanter fremførte, at en fælles trangfølgeorden måtte skabes ved at vise ansvarlighed overfor helheden, idet man skulle stille sig udenfor de enkelte værn og kun betragte disse som en del af helheden. Hæren havde derfor lavet følgende helhedsprioritering:

- a, sikring af Sjællands forsvar forud for Jyllands
- b, sikring af København mod luften og søen samt sikring af Sjælland til lands
- c, skabelse af det stærkest mulige luftvåben
- d, skabelse af søstridskræfter til bevogtning af Sundet, til afværgelse af bombardement mod København samt til afværgelse af landgangsforsøg på Østsjælland
- e, videre udbygning af helhedens forskellige led i tilsvarende rækkefølge

Dette medførte, at hærens repræsentanter krævede hærens pkt. 1 og 2 prioriteret højest, hvorefter Gørtz personligt mente søværnets pkt. 1 og 2 burde komme, efterfulgt af hærens pkt. 3 og 4 samt af hærens ikke-anførte ønsker, der burde komme før søværnets pkt 3 og 4. Men Gørtz mere end antydede, at det var tvivlsomt, hvorvidt hærens ledelse ville rangere hærens pkt. 3 og 4 efter søværnets pkt. 1.

Ud fra dette oplæg ville søværnets repræsentanter under ingen omstændigheder diskutere rækkefølgen nærmere, selv om de ifølge hærens referat erkendte berettigelsen i at se sagen fra et fælles standpunkt og erkendte, at hærens pkt. 1 egentlig burde prioriteres øverst. De fastholdt imidlertid, at det var nødvendigt at placere søværnets pkt. 1 øverst for at

forhindre flådens forfald og for at sikre en personel og materiel genopbygning. Da hærens repræsentanter imidlertid ikke ville afbøje deres synspunkter i videre omfang end skitseret af Oberst Gørtz, brød forhandlingerne sammen.

Efter pinsen udarbejdede Gørtz og Hoffmann et referat af forhandlingerne, der konstaterede dette, til brug for deres foresatte General Prior overfor Chefen for Generalkommandoen, General With, der netop var vendt hjem den 22/5 1934.

Den eneste mulighed for at få et positivt resultat ud af forhandlingerne nu, anførte hærens forhandlere den 22/5, afhæng derfor alene af, om værnene ville love hinanden gensidig borgfred og støtte, medens hvert værn uden at bekymre sig om den fælles følgeorden på deres krav arbejdede for deres egne krav indenfor en ramme, der omfattede:

Søværnets pkt. 1 og 2 samt Hærens pkt. 1, 2, 3 og 4 og således, at intet af værnene gik ud over denne ramme før begge værns krav indenfor rammen var fuldt ud opfyldt. »Vil man ikke gå ind for en sådan Aftale og derpå støtte den fra officielt Sted hver Gang Løsgængerne indenfor Værnene går udenfor de afstukne Linier, synes intet positivt opnåeligt«, sluttede Gørtz og Hoffmann.

Det har ikke været muligt positivt at konstatere, hvorvidt en sådan aftale om borgfred, der indenfor den afstukne ramme gensidigt skulle forpligte værnenes officielle politik, er blevet indgået mellem de 2 værns repræsentanter: Der er ikke fundet en skriftlig aftale eller blot så meget som henvisninger til eksistensen af en aftale eventuelt i mundtlig form. Der er derimod konstateret forhold i værnenes politik, der taler imod en sådan aftales eksistens; fra 1934 og frem fortsatte værnene arbejdet for deres egne ønsker, men de fortsatte tillige - specielt i resten af 1934 - med at forsøge at obstruere det andet værns politiske muligheder for at få opfyldt sine krav. Der synes dog i hvert fald at have eksisteret en slags borgfredsaftale med hensyn til offentligheder i

aviser m.v., hvilket naturligvis især kan konstateres i selve forhandlingsperioden, men iøvrigt synes at have virket op i 1936. Rechnitzers forbud i april 1934 mod offentliggørelse af en artikel af kommandør Barfod er omtalt tidligere, et lignende eksempel er Generaløjtnant Withs indgreb mod en af oberst Førslev i maj 1934 udarbejdet artikel, der i anledning af en artikel i Tidsskrift for Søværnen fandt, at konsekvensen måtte blive »Ophævelsen af Flåden som selvstændigt Værn« (58).

Samtidig med at forhandlingerne mellem hæren og søværnet fandt sted, var der imidlertid sket en ny udvikling omkring søværnets forslag vedrørende revision af søværnsloven af 1932. På baggrund af anmodning fra Marineministeriet til Folketingets Finansudvalg om tilladelse til at foretage nogle lønreguleringer udbad udvalget sig »en sagkyndig Udtalelse angående Søværnets nuværende Tilstand«, hvorfor Stats- og Forsvarsministeren den 4/5 oversendte udvalget en indberetning fra Chefen for Søværnskommandoen af 2/5. Indberetningen var i alt væsentligt identisk med Chefen for Søværnskommandoens skrivelse af 20/12-1933 (59), og da Finansudvalgets anmodning om at få en sagkyndig vurdering af søværnets tilstand var usædvanlig - regeringspartierne havde flertallet i udvalget - kan det formodes, at forsvarsminister Stauning stod bag anmodningen for at få lejlighed til at få drøftet Søværnskommandoens forslag i et bredere politisk forum.

Behandlingen i Finansudvalget foregik således samtidig med den sidste fase i forhandlingerne mellem hæren og søværnet i maj 1934 og efter disses sammenbrud indbød forsvarsministeren den 19/6 partierne til deltagelse i et Udvalg til Undersøgelse af Søværnsordningen. Staunings kommissorium levnede ikke meget spillerum:



Thorvald Stauning, Statsminister 1924-26 og igen fra 1929-42. Stauning var som statsminister tillige ofte leder af andre ministerier, således var han også forsvarsminister 1933-35.

Undersøgelsen skulle begrænses til mangler i forhold til hvad der var forudsat i søværnsloven af 1932 - ikke til mangler, der var en følge af lovens tekniske udformning - og forslag til udbedring af mangler og ændringer i søværnets organisation måtte ikke overstige de ved søværnsloven af 1932 fastsatte finansielle rammer (60). Der var således ikke megen udsigt til at søværnet ad denne vej kunne opnå den ønskede genopbygning, ejheller en egentlig udbedring af de mangler, 1932-ordningen indebar.

Den 9/7-1934 nedsattes udvalget under forsvarsministerens

ledelse med repræsentanter fra Rigsdagens 4 gamle partier samt fra søværnet Viceadmiral Rechnitzer og souchefen i Marinestaben, Kommandørkaptajn Hammerich (61). Udvalgets nedsættelse genoplivede imidlertid hos hærledelsen den ængstelse, der havde været så udtalt i marts 1934, nemlig at kun søværnet skulle opnå en forbedring, muligvis endda på hærens bekostning. Den 25. august understregede Generalløjtnant With i forbindelse med et af sine mange forslag om et grænseværn (62), at hærens krav på trods af den nedsatte marinekommission under ingen omstændigheder burde vige for søværnets krav. Han var bekendt med, at Søværnskommandoen til udbedring af manglerne ved 1932-ordningen havde stillet forslag, hvis gennemførelse »i væsentlig Grad vil forrykke de økonomiske Forudsætninger og de Vilkaar, hvorunder Forsvarslovene af 1932 blev til«: Hvis udvalgets forhandlinger drejede sig om budgetmæssige forhøjelser, anmodede hærledelsen om lejlighed til at deltage i overvejelser om afhjælpning af det samlede forsvars mangler.

Men i Søværnsudvalget arbejdedes der videre, og With, der sandsynligvis modtog informationer herom fra Venstres medlem af udvalget, Steensballe, følte sig i november 1934 presset til at udarbejde endnu en skrivelse til Stauning (63). Årsagen var klart angivet: På grund af den påståede virksomhed fra maritim side, der siden 1927 havde påpeget mangler ved søværnsordningen af 1922 og siden 1932 havde hævdet, at søværnet var blevet forfordelt gennem de seneste 2 forsvarsordninger - og som »på forskellig Vis havde trådt Hæren for nær« havde søværnet dels opnået nedsættelse af et søværnsudvalg, hvori der ifølge Withs oplysninger forhandlede om Søværnskommandoens forslag om 50% budgetforøgelse, dels var opnået en særbevilling på 0,4 mill. kr. for finansåret 1934/35 til omnormering af søværnets lønninger. With ønskede at imødegå denne maritime virksomhed for derigennem at kunne påpege, at hæren var fuldt så



Middelgrunden, 17 cm batteri (Foto: Orlogsmuseet)
Ved forsvarsordningen af 1932 overførtes Kystdefensionen fra hæren til søværnet uden tilstrækkelige midler til modernisering af de forældede og nedslidte anlæg.

berettiget som søværnet til at fremlægge sine krav. Øjensynlig ved at benytte oplysninger fra Hoffmanns udarbejdelser fra marts 1934 påpegede With, at søværnet siden 1922 til stadighed havde modtaget 31-32% af de samlede forsvarsudgifter, hæren 68-69%, samt at søværnets store nybygningsmangler var selvforskyldte, fordi man havde opretholdt et for stort personel. Hærens krav, anførte With, var derfor lige så vægtige som søværnets, hvorfor han henstillede, at hæren enten blev inddraget i Marinekommissionen eller fik oprettet en særlig Hærkommission. »I Realiteten drejer det sig om et helt nyt Grundlag for Forsvaret - herunder Spørgsmålet om Fastsættelsen af en samlet Trangfølge af de 2 Værns opstillede Krav - der ikke kan drøftes med Søværnet alene, men som retteligen bør tages op til Behandling i Relation til det samlede Forsvar«. Muligvis på grund af dens skarpe polemiske tone overfor søværnet blev skrivelserne, der ønskedes omdelt til Søværnsudvalgets medlemmer, imidlertid aldrig afsendt af de officielle kanaler (64). Generalløjtnant Withs angst for at Søværnsudvalget skulle vise sig som søværnets genvej til en genopbygning viste sig at være overflødig - søværnet opnåede kun en beskedet forøgelse af sine bevillinger, som knapt nok rokkede ved fordelingen af de samlede forsvarsbevillinger, og som ikke berørte den absolutte størrelse af hærens budget. Generalløjtnant With var ligeledes fejlinformeret med hensyn til den postulerede eksistens af en systematisk marineagitation, idet en sådan ikke eksisterede. Ganske vist var der forskellige søofficerer, såvel enkelt personer - især kommandør Barfod og orlogskaptajn Westermann - som grupper af søofficerer - især Den Søe-militære Oplysnings Kreds (DSOK), som talte indflydelsesrige søofficerer, der bl.a. stod bag flådeprogrammet af april 1934 - der uafhængigt af hinanden kæmpede for en genopbygning af søværnet uden at være styret af Chefen for Søværnskommandoen, viceadmiral Rechnitzer. With kontrollerede derimod qva sin autoritet anderledes

stærkt sit officerskorps, og hans systematiske brug af kap-
tajn Hoffmann som talerør for Generalkommandoen min-
der snarere om en centralt dirigeret hær agitation.

Hvordan forholdt det sig reelt med det spørgsmål, der do-
minerede de fleste indlæg fra militære i perioden 1932-1934,
nemlig fordelingen af midler mellem hær og søværn?

De militære budgetter for hær og søværn for
finansårene 1931/1932 - 1934/1935 (65)

	1931/1932	1932/1933	1933/1934	1934/1935
Hær	24,58	23,52	24,21	24,70
Søværn	13,32	11,00	11,20	12,09
Hær i %	64,85	68,2	68,4	67,2
Søværn i %	35,15	31,8	31,6	32,8

(Beløbene er angivet i mill. kr).

FIG. 4.

Tallene bekræfter, at søværnets klager om at skulle bære de
største reduktioner ved ændringen af forsvarslovene var
korrekte omend overdrevne, selvom udgangspunktet blev
taget i finansåret 1930/1931, hvor fordelingen var ca. 68%-
32%, og selvom reduktionen ikke blev så mærkbar som
frygtet af viceadmiral Wenck i januar 1932, så fandt der re-
elt en reduktion sted af søværnets andel af de samlede for-
svarsudgifter: Søværnet overtog Kystbefæstningen uden af
få afsat ekstra midler hertil, og selvom søværnet mere end
halverede befæstningens budget fra 1,5 til 0,67 mill. kr., be-
tød det, at søværnet til sine traditionelle opgaver fik sin an-
del af fordelingsstallet nedskåret en smule til ca. 30%.

Hvordan skal man karakterisere det indbyrdes forhold mel-
lem værnene i perioden 1932-1934? Var det præget af for-
handling eller af konflikt? Svaret herpå er ikke et
enten/eller, men et nuanceret både-og. Det økonomiske for-
hold, der radede mellem de 2 værn, var spændt og præget af
konflikt: Enkeltstående overordnede forhandlinger som i
april-maj 1934 førte ikke til det ønskede resultat, den øko-



(Foto: Orlogsmuseet)
Artilleriskibet NIELS JUEL's 4 agterste 15 cm kanoner (1940) Hærens talsmand argumenterede for, at det skibsbårne artilleri skulle erstattes af motoriseret feltartilleri, der vurderedes som mere effektivt og billigere.

nomiske fordeling mellem de 2 værn smittede derimod af på det generelle klima værnene imellem og medførte den konfliktfyldte offentlige debat, der førtes i dele af perioden. Underordnede forhandlinger, der i enkelte, men i forhold til de mange uafklarede problemer værnene imellem i alt for få tilfælde førtes mellem de 2 værn, endte derimod oftest med et brugbart resultat, omend forhandlingsprocessen til tider var temmelig langstrakt.

Hvilke årsagssammenhæng lå bagved dette? Perioden 1932-1934 var en overgangsperiode - 1932-ordningerne skulle udmyntes i praksis: Begge værn havde fået opbygget en delvis ny overledelsesstruktur, og det tog tid for disse at finde hinanden - hvilket givetvis ikke lettedes på grund af den animositet, Generalløjtnant With og hele hærens officerskorps nærede overfor Chefen for den nyoprettede Søværnskommando, viceadmiral Rechnitzer. Hæren mistroede generelt søværnets motiver - søværnets neutralitetsbevogtningskoncept opfattedes i bedste fald som uforståelig og i værste fald som dødsens farlig for hæren, der helt og fuldt bekendte sig til eksistensforsvaret. Den politiske situation for forsvaret var usikker nok i forvejen - ville regeringen forsat afrustning? Eller ville regeringen langsomt opbygge et forsvar? De økonomiske signaler var tydelige nok: Økonomisk krise og dermed små forsvarsbudgetter, manifesteret ved vedtagelsen af 1932-ordningerne - og når krybben er tom, bides hestene. Der manglede et centralt militært overledelsesorgan til at koordinere og afbalancere værnenes ønsker efter hinanden - det ville egentlig have været et mindre mirakel, hvis man ved første forsøg - forhandlingerne i foråret 1934 - var fremkommet med et resultat.

Hvordan gik det så efter 1934? Samarbejdet forgrenedes langsomt: På det praktiske område især, f.eks. styrkedes øvelsessamarbejdet, men også på visse felter indenfor det militær-politiske område, blandt andet udarbejdedes et fællesforslag vedrørende Københavns luftforsvar. Men der var

fortsat store områder - fællesoverledelse, prioritering af krav, en fælles strategisk koncept - hvorom enighed forblev uopnåelig.

Denne fortsatte principielle uenighed på væsentlige områder var givetvis medvirkende til at hindre en genopbygning af forsvaret i sidste halvdel af 1930'erne. På trods af hærens frygt for Søværnsudvalget opnåede søværnet kun en beskedne budgetmæssig forbedring på 0,9 mill. kr., småpenge i forhold til de ønskede store summer. Heller ikke ved gennemførelsen af forsvarslovene af 1937 skete der nogen politisk opfyldelse af værnenes krav - ganske vist forbedredes forsvarets samlede budget for de rent militære dele af de 2 ministerier fra 38,8 mill. kr. til 50,2 mill. kr., men dette imødekom langt fra værnenes ledelser. Større ekstraordinære forbedringer i 1938 og 1939 i skyggen af den forværrede internationale situation havde samme karakter og hjalp i ledelsernes øjne ikke værnenes basale problemer, subsidiært hjalp dem kun delvis - og i alle tilfælde for sent: Det bevilgede materiel kunne på dette tidspunkt ikke skaffes.



(Foto: Orlogsmuseet)

Artilleriskibet NIELS JUEL, 1939. Armeringen omfattede 10 stk. 15 cm kanoner, 2 stk. 5,7 cm kanoner, 10 stk. 20 mm maskinkanoner, 14 stk. 8 mm rekylgeværer og 2 torpedoudskydningsapparater. Bescætningen var på 365 mand.

NOTER

- (1) Se herom vedr. 1922-forsvarslovene K. Larsen, Forsvar og Folkelørbund, Århus 1975, samt M. Bune, Forsvarsforliget 1922, Kbh. 1979, begge passim.
- (2) jvf. G. B. Clausen, Danske søofficerere indlæg 1932-1940 vedr. søværnets størrelse og sammensætning. (utrykt speciale, Odense 1979), s.17-19.
- (3) Ob. E. With, Forsvarsbetragtninger, januar 1929 (E. Withs privatarkiv, pk 17 (RA)).
- (4) E. A. Hoffmann, Admiral Rechnitzers Forsvarsplan (Militært Tidsskrift, maj 1931, s.169-188).
- (5) Landstingets Udvalg ang. Forsvarslovene. Underudvalget - Forsvarsministeren, 11/11-1931. 2 skrivelser vedr. søværn henholdsvis hær (kopier i Marinestabens arkiv, 1073/1933 (RA), skrivelsen til hæren i kopi i bl.a. E. Withs privatarkiv, pk 4 (RA)).
- (5a) jvf. Åbenhjertigt interview med general Erik With (Folk og Forsvar maj 1954, s.14-19, sp.s.17), samt Viceadmiral Wencks Dagbog vedr. de militærpolitiske Forhandlinger i Vinteren 1931-1932, passim (Håndskriftsamlingen, RA) (under udg. af H. Chr. Bjerg).
- (6) Chefen for GK's Bemærkninger af 19/2 til Udkast til Søværnsordning af 9/2-1932 (Marinestabens arkiv, 1073/1933).
- (7) VA Wenck - Forsvarsministeren, 4/12-1931, samt Viceadmiralen - MM 16/1-1932 (kopi) (Marinestabens arkiv, 1073/1933).
- (8) jvf Withs »Redegørelse til Kongen gennem Dahlberg« (kl,u.d. (marts 1932) (E. Withs privatarkiv, pk 4 (RA)).
- (9) Hoffmann, Lidt om Artilleriskibe her - og andetsteds, samme, Nogle Tanker om Flaadens Forfald og nogle positive Ting, samme, Lidt Historie til Eftertanke. Den danske Flaade under vore to sidste Krige, samt samme, Nogle maritime Udtalelser om Flaadens Evne til at løse visse Opgaver (alle dec. 1931) (E. Withs privatarkiv, pk 17 (RA)).
- (10) Vedr. søværnets overledelsesorganisation 1932-1940, se G. B. Clausen, Det danske søværns kamp 1932-1940 for søværnets genopbygning (TIS, dec. 1980, s.417-446, sp. s.419f.).
- (11) jvf Referat af samtale med KD P. A. Mørch, 6/8-1980 (eget arkiv), Vedr. dateringen, se TIS, 1933, s.274f.
- (12) Se herom GK. Indkomne skrivelser. Garnisonssager: Den militære Telegraf- og Telefonkommission, pk. 263-266 (Hærens arkiv, RA).
- (13) Specielt tydeligt udtrykt i SVK-GK, 30/12-1937 (Marinestabens arkiv, 358/1935 (RA)).
- (14) Vedr. havnespærringer 1932-34, se Marinestabens arkiv, 254/1932 (RA). Omkring aftalen af 1932, se især MM - KM, 14/1-1932, Generalstaben, Havnespærringssagen, 26/4-1932, MM - KM, 21/5-1932, samt KM - MM, 26/5-1932 (Marinestabens arkiv, 483/1939 (RA)).
- (15) jvf Marinestabens arkiv, 254/1932 (RA).
- (16) jvf Marinestabens arkiv, 328/1932 (RA).
- (17) jvf Marinestabens arkiv, 120/1933 (RA).
- (18) jvf Marinestabens arkiv, 232/1934 (RA).
- (19) jvf Marinestabens arkiv, 296/1934 (RA). Vedr. hærens syn på Orlogsværftets effektivitet som flyproducent, se Hoffmann, Nogle Tanker om Flaadens Forfald og nogle positive Ting (dec. 1931) (E. Withs privatarkiv, pk. 17 (RA)).
- (20) jvf Marinestabens arkiv, 120/1933 og 354/1934 (RA).
- (21) jvf Marinestabens arkiv, 707/1934 (RA).
- (22) Berlingske Tidende, 24/9-1934.
- (24) P. Ipsen, Nogle Forsvarsbetragtninger (TIS, okt. 1932, s.429-444). Citatet fra samme, s.435.

FORHOLDET MELLEM DEN DANSKE HÆR OG DET DANSKE SØVÆRN 1932-1934. FORHANDLING ELLER KONFLIKT?

- (25) Den nye Søværnsordnings Fallit (Berlingske Tidende, 17/10-1932, m) Anonym, men efter stilen at dømme skrevet af OK Westermann.
- (26) KD G. Hansen, Være eller ikke være - Flaadens Tragedie (Berlingske Tidende, 18/10-1932, m), og KD H. Barfod, Uden Flaade intet Forsvar (Berlingske Tidende, 20/10-1932, m).
- (27) Debattens indlæg, alle med titlen »Forsvaret - Hær og Flaade«, var at finde i Berlingske Tidende, 28/12 og 30/12-1932 samt 5/1 og 11/1-1933, aft.).
- (28) KK Augsburg, Venstre og Flaaden (Berlingske Tidende, 7/3-1933, m).
- (29) Kapt. Hoffmann, Venstre og Flaaden (Berlingske Tidende, 14/3-1933, m).
- (30) Se herom V. Sjøqvist, Danmarks Udenrigspolitik 1933-1940, Kbh. 1966 s.44-52.
- (31) Chefen for GK - Forsvarsministeren, 24/4-1933 (E. Withs privatarkiv, pk 4 (RA).
- (32) Se vedr. drøftelserne omkring Withs forslag Hærløvsarkivet, pk 33: Hærløve og Mand skabsfordeling 1934-1937 (Hærens arkiv RA).
- (33) Chefen for GK - Forsvarsminister Th. Stauning, 17/6-1933 (E. Withs privatarkiv, pk 4 (RA).
- (34) Se f.eks. Vestkysten, 14/6-1933, samt Silkeborg Avis, 24/6-1933.
- (35) jvf Rigsdagstidende 1933-1934, F.F., sp.72.
- (36) Chefen for SVK - Statsministeren, 16/10-1933. Her refereret efter kladde af 15/10-1933 (Marinestabens arkiv, 1073/1933).
- (37) Talen er aftrykt i Rigsdagstidende 1933-34, F.F., sp.180-189.
- (38) jvf beslutningsreferat fra Udvalget til gennemgang af Søværnsloven 1932, 1. Møde, 31/10-1933, kl. (Marinestabens arkiv, 1073/1933).
- (39) Chefen for SVK - Stats- og Forsvarsministeren, 20/12-1933 (Marine Med 10 Bilag (Marinestabens arkiv, 1073/1933 (RA).
- (40) Chefen for Kystflaaden - MM, 28/2-1934 (Marinestabens arkiv, 1073/1933 (RA).
- (41) jvf Berlingske Tidende, 7/3-1934.
- (42) Søværnsordningens personelle Forudsætninger er brudt fuldstændig sammen (Berlingske Tidende, 7/3-1934, aft.).
- (43) Admiral Bastrup hører ikke med til Statsminister Stauings Sagkundskab (Berlingske Tidende, 8/3-1934, m).
- (44) Hoffmann, orlogskaptajn Westermanns Tale i Folketinget 17/10-1933 (kommenteret) (u.d.men efter 7/3-1934), samt Berlingske Tidende, 7/3-1934, m, og 7/3-1934, aft (kommenteret, u.d.) (E. Withs Privatarkiv pk 17 (RA).
- (45) Kapt. E. A. Hoffmann, Hvilke Krav stiller den nuværende Situation til vor Hærorganisation (Tillægshæfte til MT) kbh. 1934.
- (46) General With, Forsvarets Formaal og de organisatoriske Krav (Bilag 4 til Withs hærløvsudkast af 9/12-1931) (E. Withs Privatarkiv pk 4 (RA).
- (47) jvf Berlingske Tidende, 13/3-1934, m, og Dagens Nyheder, 13/3-1934. Citalet er fra artiklen i Berlingske Tidende.
- (48) jvf Intet forslag til en ny Flaadeordning (Berlingske Tidende, 13/3-1934).
- (49) General Withs Haab (Berlingske Tidende, 14/3-1934).
- (50) Betragtninger over et Flaadeprogram (TfS, april 1934, s.164-173).
- (51) jvf G. B. Clausen, Danske søofficerers indlæg 1932-1940 vedr. søværnets størrelse og sammensætning. (udtrykt speciale, Odense 1979), s.55-60.
- (52) jvf Steensballe - With, 5/4-1934 (E. Withs privatarkiv, pk 1 (RA).
- (53) H. Barfod, Hvilke Krav stiller Nutiden til vor Forsvarsordning (marts 1934), KD Barfod - VA Rechnitzer, 3/4-1934, Rechnitzer - KD Barfod, 11/4-1934 (Marinestabens arkiv, 285/1934 (RA).

- (54) Den indledende brevveksling: VA Rechnitzer - Chefen for GK, 28/3-1934, Chefen for GK - Chefen for SVK, 4/4-1934, samt Chefen for SVK - Chefen for GK, 10/4-1934 (Marinestabens arkiv, 285/1934 (RA)).
- (55) jvf Dagens Nyheder, 10/4-1934, der tillige angiver, at Københavns Kommandant, Generalmajor Rørdam, i Withs fravær formelt var konstitueret chef for GK. Priors fuldmagt er omtalt i Chefen for GK - Chefen for SVK, 4/4-1934 (Marinestabens arkiv, 285/1934).
- (56) Referater fra møderne findes i Marinestabens arkiv, 285/1934 (RA) Marinestaben, Referat af 1. Møde... 3. Møde (udsat), Marinestaben, Referat af 4. Møde... 6. Møde (udsat), samt sammenfattende E. Gørtz og E. A. Hoffmann, Referat af Drøftelser mellem Søværnets og Hærens Repræsentanter (22/5-1934). Forhandlingerne er omtalt kort i V. Sjøqvist, Danmarks Udenrigspolitik 1933-1940, Kbh. 1966, s.79f. Der er ikke fundet materiale fra forhandlingerne i Generalkommandantens arkiv.
- (57) En levende og ufriseret skildring heraf findes i Hoffmann - B. Holstein, 29/7-1934 (B. Holstein-Holsteinborgs privatarkiv, pk 12 (RA)).
- (58) Førstelevs ikke-offentliggjorte artikel findes i Militært Tidsskrifts korrektur i E. Withs privatarkiv, pk 17 (RA).
- (59) jvf Marinestabens arkiv, 1073/1933 (RA).
- (60) jvf Marinestabens arkiv, 1073/1933 (RA).
- (61) jvf Marineministeriets Kundgørelser A for Søværnet for Aaret 1934, Kbh. 1935, s.117f.
- (62) Chefen for GK - Stats- og Forsvarsminister Stauning, 25/8-1934 (E. Withs privatarkiv, pk 4 (RA)).
- (63) Chefen for GK - Stats- og Forsvarsminister Stauning, /11-1934 (GK. Indkomne Skrivelser, Garnisonssager, pk 260: Hærlovsarbejder 1937 II (Hærens arkiv, RA)).
- (64) Skrivelsen, der forelå færdig den 6/11-1934, blev ikke afsendt (jvf Generalstabens O-Sektion, Korrespondancebog (1932-1935), pk 3 C, overstreget indførsel 6/11-1934 (Hærens arkiv, RA)).
- (65) jvf Statistisk Aarbog, 1933-1936, passim.

NEKROLOGER

Kommandør Johannes Harald Jensen Jegstrup

Kommandør Johannes Harald Jensen Jegstrup blev født den 4. maj 1899 på Kokkedal, Hørsholm sogn, som søn af forpagter Anders Jensen Jegstrup og hustru Martine f. Madsen.

Han blev kadet i 1916, sekondløjtnant 1921, premierløjtnant 1922 (søløjtnant 1 1923), kaptajnløjtnant 1931, orlogskaptajn 1938, kommandørkaptajn 1946, midl. kommandør 1950, kommandør 1951.

I 1921, 22 og 23 var han næstkommanderende i torpedobåde, 1923 med inspektionsskibet FYLLA til Island, gennemgik 1924 undervandsbådsskole og var næstkommanderende i undervandsbåd til England, Skotland og Færøerne, gennemgik 1924-25 og 25-26 Søværnets Officersskole, 1926 observatorskole ved Flyvevæsenet og gjorde i 1926 og 27 tjeneste der som observator.

Han kom i 1927 tilbage til Undervandsbadsdivisionen, hvor hans længste tjenesteperiode faldt, idet han i de næste 10 år - kun afbrudt af ½ års togt til Island med inspektionsskibet HVIDBJØRNEN - dels var chef for forskellige undervandsbåde og dels efter gennemgang af dykkeruddannelse var forstander for Søværnets Dykkerskole og chef for Jennes øvelsesskibe.

1937-39 var han vagter- og skibsinspektør ved Fyr- og Vagervæsenet og vinter 1938-39 fører af statsisbryderen TYR under Statens Istjeneste.

I øvelseseskadren maj-september 1939, i I-eskadre i sikringsstyrken og under Marinestation Slipshavn januar - maj 1940 til vagttjeneste ved minespærringerne i Storebælt var han chef for torpedobåde af GLENTEN og DRAGEN-klasse. Maj - august 1940 chef for GLENTEN under oplæg-

ning i Svendborg. Modtog i 1940 Marineministeriets anerkendelse og en stor sølvcigaretæske med inskription for i Svendborg at have reddet en dreng, der var faldet i havnen. 1940 til tjeneste ved Kystdefensionen og under denne chef for den nyoprettede kystbevogtning, 29. august 1943 ledede de enheder af denne, det lykkedes at undslippe, til Sverige, og havde kommandoen over de danske marinefartøjer der i to perioder. Sendtes november 1944 til London til tjeneste i SHAEF Mission to Denmark og kom maj 1945 med denne til København.

1945-48 var han næstkommanderende ved Søofficersskolen, 1945 chef for mineskibet LINDORMEN, kadetskib, og tillige for skolegruppen for kadetter m.fl., 1947 chef for fregatten HOLGER DANSKE, kadetskib, og i øvelsesdeling. 1949-50 chef for Marinestabens kommandosektion, 1950-53 marineattaché ved ambassaden i London, 1953-56 stabschef ved Kystflåden og tillige chef for dennes øvelsesgruppe I/55 og øvelsesdeling II/56.

1956-57 chef for Nordsøens og Kattegats Marinekommando i Frederikshavn, 1957-59 med midlertidig grad som kontre-admiral chef for Grønlands Kommando og Grønlands Marinestrikrt samt NATO Island Commander Greenland, 1959-61 hjemmefærnsflotilleinspektør, 31/5 1961 afsked p.g.a. alder.

Kommandør Jegstrups tjenesteforløb var, som det vil ses, meget smukt og afvekslende med interessante og betroe de poster i land i Danmark, Sverige, England og Grønland og megen tjeneste til søs som chef og gruppechef.

Han var en dygtig og repræsentativ officer og en god sømand, og hans væsen og indstilling var sådan, at han var vellidt og respekteret af alle.

1958-61 var han formand for Søofficers-Foreningen. Efter sin afsked 1961-69 ansat i Søværnsstabens historiske sektion, og han foretog til det sidste maritime studier i Rigsarki-

vet. 1962-69 var han medlem af Sø- og Handelsretten og 1963-70 medlem af Overskibstilsynet.

J. blev gift 24/1 1924 i Sct. Ansgars Kirke i Ordrup med Ida Julie Marie Bredholt, datter af proprietær K. B. og hustru, Edelslund ved Løgten. Han var dekoreret med Dannebrogordenens kommandørkors, Dannebrogsmændenes Hæders-tegn og flere udenlandske ordener og medaljer.

Han døde 25/8 1981 og blev bisat fra Søndermarkens Krematorium. Urnen nedsat på Hørsholm Kirkegård.

S.E.P.

Kommandørkaptajn Helge Johannes Jørgensen

Kommandørkaptajn Helge Johannes Jørgensen (1872) blev født på Østerbro i København den 25. august 1918 som søn af toldkasserer, reserveintendant Alexius Jørgensen og hustru Hermine Marie f. Nielsen.

Han voksede op på Østerbro og blev student fra Øster Søga-des Gymnasium 1937. Antoges som søkadettærling samme år, og hans sømilitære karriere udviklede sig herefter som følger:

- 1938 søkadet
- 1/8 1941 søløjtnant II
- 1/8 1942 søløjtnant I
- 1/4 1947 kaptajnløjtnant
- 1/11 1951 orlogskaptajn
- 1/1 1961 kommandørkaptajn
- 31/8 1978 afsked p.gr.a. alder

Fra november 1942 til 29. august 1943 var han næstkom-manderende i torpedobåden »HAVØRNEN« (chef dav. kaptajnløjtnant A. O. Schulze). Efter interneringen efter-året 1943 blev Helge Johannes Jørgensen medlem af søvær-nets del af modstandsbevægelsen i København, først Told-bodkompagniet - senere distrikt I Københavns havn. Sidelø-

bende hermed havde han fra 1944 ansættelse som beregner i Østifternes Kreditforening. Det første år efter krigen var han chef for minestrygere, og fra november 1946 til maj 1949 gennemgik han geodætisk kursus ved hærens officersskole. 3 sommermåneder i 1949 og 5 måneder i 1950 var han chef for opmålingsskibet »FREJA« i danske farvande, og vintermånederne tjenestegjorde han ved søkortarkivet.

I 1949 tiltrådte Helge Johannes Jørgensen endvidere som lærer i navigation på søofficersskolen (fra 1951 benævnt søværnets officersskole - SOS) og overtog dermed en gerning, som han med få afbrydelser varetog, indtil 1970, og påny efter afskeden i 1978. Fra 1951-54 som skoleofficer, fra 1954-60 med tjeneste ved søværnets navigationsvæsen (NAV), og fra 1960-64 som næstkommanderende ved SOS og SRS. Påny ved NAV fra 1964-70, de sidste 3 år som midlertidig chef og navigationsinspektør. Årene som skoleofficer ved SOS omfattede 3 sommertogter med fregatten »HOLGER DANSKE« som kadetskib, suppleret med søopmåling som chef for »LÅLAND« i 1953 og sejlads som chef for 6. minestrygerdivision (1. skolebådsdivision) sommeren 1954. Kadetskibets togt gik i 1952 bl.a. til Grønland som eskorte for kongeparret i »DANNEBROG«, et togt han altid mindedes med stor glæde.

Fra oktober 1970 til juni 1972 var Helge Johannes Jørgensen chef for stationsafdelingen ved flådestation København og fra 1. august 1972 indtil afskeden 31. august 1978 chef for søværnets sergent- og reserveofficersskole i Frederikshavn. Som chef for denne skole lykkedes det ham ikke blot at etablere en udmærket ånd og tone på selve skolen, men også at skabe og udbygge et glimrende forhold til byen og lokalbefolkningen. Han var bl.a. et meget interesseret og aktivt medlem af Rotary i Frederikshavn og var iøvrigt også et højagtet medlem - og eneste sømilitære expert - i »Det militære Læseselskab«, Rendsburg, der udgiver »Krigshistorisk Tidsskrift«.

Som pensionist genoptog han sin tidligere lærervirksomhed i navigation ved SOS, et job som han varetog indtil få måneder før sin død. Lejlighedsvis hjalp han også til på sin gamle »illegale« arbejdsplads i Østifternes Kreditforening.

Dette sidstnævnte kapitel af Helge Johannes Jørgensens karriere er udtryk for den trofasthed, som var en markant del af hans personlighed. En trofasthed, som - kombineret med hans menneskelighed, fine karakteregenskaber og sans og respekt for det gode i traditioner - gjorde ham til en storartet skoleofficer, senere næstkommanderende ved SOS og til slut chef for skolen i Frederikshavn.

Det er dog først og fremmest som navigationslærer - som NALAGAQ - den hvide mand, der kan finde vej over havet - at Helge Johannes Jørgensen vil blive husket. Hans solide teoretiske baggrund kombineret med udmærkede pædagogiske evner og engagement i sit fag gjorde ham til en fremragende navigationslærer, afholdt og respekteret af de over 20 årgange søofficerer, han lærte at finde vej over havet.

Sideløbende med den praktiske lærervirksomhed var han iøvrigt alle årene ved NAV primus motor i udarbejdelsen af den endnu i dag på SOS anvendte »Lærebog i Navigation«, hvoraf bind I og II udkom i 1960.

Han var søværnet en overordentlig loyal medarbejder og en hjælpsom, glad og interesseret kammerat og kollega, der næsten altid var at finde ved søløjtnantselskabets møder og senere også ved pensionisternes sammenkomster i søofficersforeningen.

Han blev i 1942 gift med Doris Witt Petersen, datter af handelsrejsende Kristian Witt P. og hustru Elna f. Nielsen.

Kommandørkaptajn Helge Johannes Jørgensen døde den 23. februar 1981 og blev bisat fra Holmens Kirke 4. marts.

O.J.O.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i september/oktober 1981

BIBLIOGRAFI & RETSVÆSEN.

Bibliographie internationale d'histoire militaire. Sélection 1976-1979. Troisième année - Tome 3. Bern 1981. 92 s.

Sørensen, Max: Folkeret. Nogle hovedproblemer i det internationale retssystem. Kbh. 1971. 168 s. index. bibl.

HISTORIE.

Dunmore, John (ed.): The Expedition of the St. Jean-Baptiste to the Pacific 1769-1770. From Journals of Jean de Surville and Guillaume Labé. HAKLUYT SOCIETY, SECOND SERIES NO. 158. London 1981. 310 s. ill. kort. index. bibl.

Henningsen, Henning: Sømanden og kvinden. Et kapitel af sømandslivet i sejskibstiden. (Søhistoriske skrifter XII). (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg). Kbh. 1981. 112 s. ill. bibl.

Rapport vedrørende Christiansø. (Udarbejdet af en arbejdsgruppe fra Forsvarsministeriet og Rigsrevisionen). Kbh. 1979. 28 s. + 7 s. bilag. 4°.

Szafranowa, Alina (red.): Marynarka Wojenna 1945-1970. (Krigsmarinen 1945-1970). Gdansk 1971. upag. (162 s.) ill.

Uddrag af Provianteringsdagbog fra firmaet Kjær & Sommerfeldt 1892-1897. Kbh. 1892-1897. 22 s. 4°. fotokopi.

Understanding Soviet Naval Developments. Fourth Ed. Washington, D.C. 1981. 140 s. ill.

2. VERDENSKRIG.

Aiken, Alex: In Time of War. Glasgow 1980. 430 s. + 4 kort og 1 plan. ill. kort.

Brice, Martin: Axis Blockade Runners of World War II. Annapolis 1981. 160 s. ill. index. bibl.

Calhoun, C. Raymond: Typhoon: The Other Enemy. The Third Fleet and the Pacific Storm of December 1944. Annapolis 1981. 248 s. ill. kort. index. bibl.

Cox, Richard (ed.): Operation Sea Lion. London 1975. 190 s. ill. kort.

Hammargren, Henning: Vapenköp i krig. Svenska krigsmaterielinköp i Italien under andra världskriget. Marinlitteraturföreningen nr. 67. u.sted (Stockholm) 1980. 144 s. ill.

Kurowski, Franz: MS »Hansestadt Danzig«. Vom Seediens Ostpreussen zum Minenschiffsverband. Herford 1981. 176 s. ill. kort.

Stillwell, Paul (ed.): Air Raid: Pearl Harbor! Recollections of a Day of Infamy. Annapolis 1981. 300 s. ill. kort. index. 4°.

Teglers, Hans Edvard: A Gateway to the Free World. Asia-tisk Plads during the Occupation, 1940-45. Copenhagen 1981. 24 s. ill. kort. 4°.

PERSONALHISTORIE.

Bjerre, Thorkel: Brogede oplevelser fra midten af 20'erne. (Medicinsk Forum nr. 2/1981, pag. 64-68). Kbh. 1981. 5 s.

Maguire, Joseph B.: The Sea my Surgery. London 1957. 234 s. ill.

Møller-Christensen, Vilh. & Ulf Lorenzen: Viceadmiral Just Juel (1646-1715). En medicinhistorisk undersøgelse. (Historisk Årbog for Roskilde Amt 1980, pag. 59-74). Roskilde 1980. 16 s. ill. bibl.

Saabye, E. J.: I medvind. En søofficers erindringer. Kbh. 1981. 180 s. ill.

EFTERRETNINGSVÆSEN & POLITIK.

Levinson, Niels: Spionernes krig. Internationale efterretningsvæsener i dag. Lyngby 1981. 158 s. ill.

Mellbin, Skjold G.: Beograd-mødet 1977-78. Helsingfors-konferencens opfølgning. Vedbæk 1978. 72 s. ill. index. bibl.

Nielsen, Flemming Schroll: AMF - NATO's krisestyrke. Vedbæk 1981. 40 s. ill.

SKIBE OG SKIBBYGNING.

Ensign 8: Renown and Repulse. London 1978. 48 s. ill.

Korvetten Niels Juel F 354. u.sted (Kbh.). u.å. (1981). 26 s. ill.

Korvetten Olfert Fischer F 355. u.sted (Kbh.). u.å. (1981). 22 s. ill.

Lavery, Bryan (ed): Deane's Doctrine of Naval Architecture, 1670. London 1981. 128 s. ill.

Preston, Antony: Cruisers. London 1980. 192 s. ill. kort. index. 4°.

Preston, Antony: »V & W« Class destroyers 1917-1945. London 1971. 138 s. ill. bibl.

Salisbury, W. & R.C. Anderson (eds.): A Treatise on Shipbuilding and a Treatise on Rigging Written about 1620-1625. (The Society for Nautical Research Occasional Publications No. 6). London 1958. 64 s. ill.

BJÆRGNINGSVÆSEN.

Teisen, Michael: GRESCENT - En marinearkæologisk undersøgelse. u.sted. (Roskilde). u.å. (1981). 14 s. + 11 s. bilag. ill. kort. bibl. maskinskr. 4°.

VÅBENTEKNISKE O.A. HANDBØGER.

FALCON CODE. u.sted. u.å. (1975). 4 s. 4°.

Hogg, Ian & John Batchelor: Naval Gun. Dorset 1978. 144 s. ill. index. 4°.

NAVBIB. u.sted (Kbh.). u.å. (1950'erne). 10 s. 4°.

NORDPOLAROMRÅDET.

Fisher, Raymond H.: The Voyage of Semen Dezhnev in 1648: Bering's Precursor. HAKLUYT SOCIETY, SECOND SERIES NO. 159. London 1981. 326 s. ill. kort. index. bibl.

DIVERSE.

Politikens visebog. Nye og gamle lystige viser. Bd. IV. Kbh. 1971. 344 s. ill. index.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Alex. Aiken: In Time of War. Eget forlag, Glasgow 1980.

Bogen er historien om det engelske motorskib GLENEARN fra dets søsætning i 1937 til dets ophugning i 1971.

Det var et af de mange handelsskibe, der ved 2. verdenskrigs udbrud blev rekvireret af Admiralitetet for at blive ændret til LSI (»Landing Ship Infantry«) i hvilken egenskab det tilbagelagde mere end 94.454 sømil. Med sin relativt høje fart (18 knob) og størrelse (ca. 10.000 ts) spillede det og dets søsterskibe en uvurderlig rolle i søkrigen. Efter krigen tjente det endnu 25 år, fortrinsvis i handelsskibsfart på Østen.

Bemærkelsesværdigt ved bogen er beskrivelsen af den rolle, det enkelte besætningsmedlem spillede i de mange forskellige hændelser og episoder, som skibet deltog i, bl.a.:

Evakuering af tropper fra Grækenland, invasionen i Normandiet og ikke mindst den betydningsfulde opgave at sejle forsyninger til den engelske Stillehavsflåde.

C. Raymond Calhoun: Typhoon: The Other Enemy. The Third Fleet and the Pacific Storm of December 1944. Naval Institute Press, Annapolis 1981.

Forfatteren, der er pensioneret kommandør, var under Stillehavskrigens sidste år chef for destroyeren DEWEY og oplevede som sådan den kraftige tyfon, som i december 1944 øst for Philippinerne var årsag til tabet af 778 menneskeliv, 3 destroyere og mere end 100 luftfartøjer.

Man følger tyfonens anmarch, kampen for at overleve, og de ofte overmenneskelige anstrengelser, der blev udvist, for at eftersøge og redde overlevende.

Forfatteren mener at kunne dokumentere, at det amerikanske »Bureau of Ships« negligerede en tidligere rapporteret ustabilitet i destroyere af FARRAGUT-klassen, af hvilke 2 gik tabt.

Endelig giver han udtryk for den opfattelse, at mange skibschefer - gennem deres almindelige kendskab til stormes opståen og udvikling - var bekendt med den sig nærmende tyfon længe før staben udsendte advarsel. Havde staben lyttet mere til lokale »stemmer« i stedet for at støtte sig til meddelelser fra »Fleet Weather Central« i Pearl Harbor, ville der have været tilstrækkelig tid for skibene til at foretage undvigelsermanøvrer og således have undgået de værste følger af tyfonens hærgen.

Richard Cox (ed.): Operation Sea Lion. Thornton Cox, Ltd., London 1975.

Medens tidligere udsendte bøger om den påtænkte tyske invasion af England i 1940 (Peter Fleming: *Invasion 1940* (1957), Ronald Wheatley: *Operation Sea Lion* (1958) og Kenneth Macksey: *Invasion* (1980) har omhandlet de tyske forberedelser og de engelske modforholdsregler, henholdsvis en blanding af virkelighed og digtning om »invasionen«, beskriver nærværende bog invasionen som den kunne have fundet sted, baseret på et krigsspil, der i begyndelsen af 1970'erne blev afholdt på Royal Military Academy, Sandhurst. I krigsspillet deltog på den »tyske« side bl.a. militærhistorikeren, professor Rohwer.

Joseph B. Maguire: The Sea my Surgery. Will. Heinemann, Ltd., London 1957.

Dr. Maguire begyndte sin medicinske løbebane i land, men

30 år af sit liv tilbragte han som skibslæge, de sidste 15 år om bord i QUEEN ELIZABETH og QUEEN MARY.

Under 2. verdenskrig var han skibslæge i QUEEN ELIZABETH, som spillede en stor rolle som troppetransportskib. Maguire, som er irer, fortæller levende og humoristisk om sin tilværelse som skibslæge og om de mange notabiliteter, han mødte i denne tjeneste.

NAVBIB og FALCON CODE.

Fra Taktikskolens Kommunikationskursus er modtaget et eksemplar af den i 1950'erne i Søværnets skibe vist ofte anvendte NAVBIB - en forenklet »signalbog« med citater fra Det ny Testamente og enkelte andre centrale litterære værker. Den blev introduceret i Søværnet af den engelske sublt. Bellingham, som var udlånt til Søværnet som signalinstruktør, og de danske søofficerer, som havde været på kursus på HMS MERCURY.

FALCON CODE menes at være fremkommet ved et møde i ANCA (Allied Naval Communications Agency) i midten af 1970'erne, og skulle forbedre bl.a. skibschefers muligheder for at kunne udtrykke deres tilfredshed eller utilfredshed på en mere »afslappet« måde end den officielle signalbog ville kunne tillade.

Paul Stillwell (red.): Air Raid: Pearl Harbor! Recollections of a Day of Infamy. Naval Institute Press, Annapolis 1981.

47 forskellige personer, hvoraf nogle befandt sig på Hawaii den 7. december 1941, andre i Washington, på Philippinerne, i Tokio eller til søs, er som iagttagere i »første parket« bidragydere til denne omfattende bog om Pearl Harbor. Knap halvdelen af artiklerne offentliggøres her for første gang, medens størsteparten af det øvrige stof tidligere har været offentliggjort i diverse årgange af det amerikanske tidsskrift US Naval Institute Proceedings.

A.H.

MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Møder i Søe-Lieutenant-Selskabet

Der afholdes møder i Søe-Lieutenant-Selskabet den 28. januar, samt den 11. og den 25. februar.



(Foto: SVN)

Søværnets offensive hovedvåben vil fremover være sømadsmissiler i fregatter, korvetter og torpedobåde samt torpedoer i undervandsbådene.



Torpedobåden SØRIDDEREN

I henhold til forsvarsforliget af 12. august 1981 skal 4 enheder af SØLØVEN-klassen levertids forlænges, og der skal uddannes mobiliseringsbesætninger til klassen.



HEMPEL'S
SKIBSFARVER
- ER SØSTÆRKE



DET NORSKE
VERITAS

DANMARK



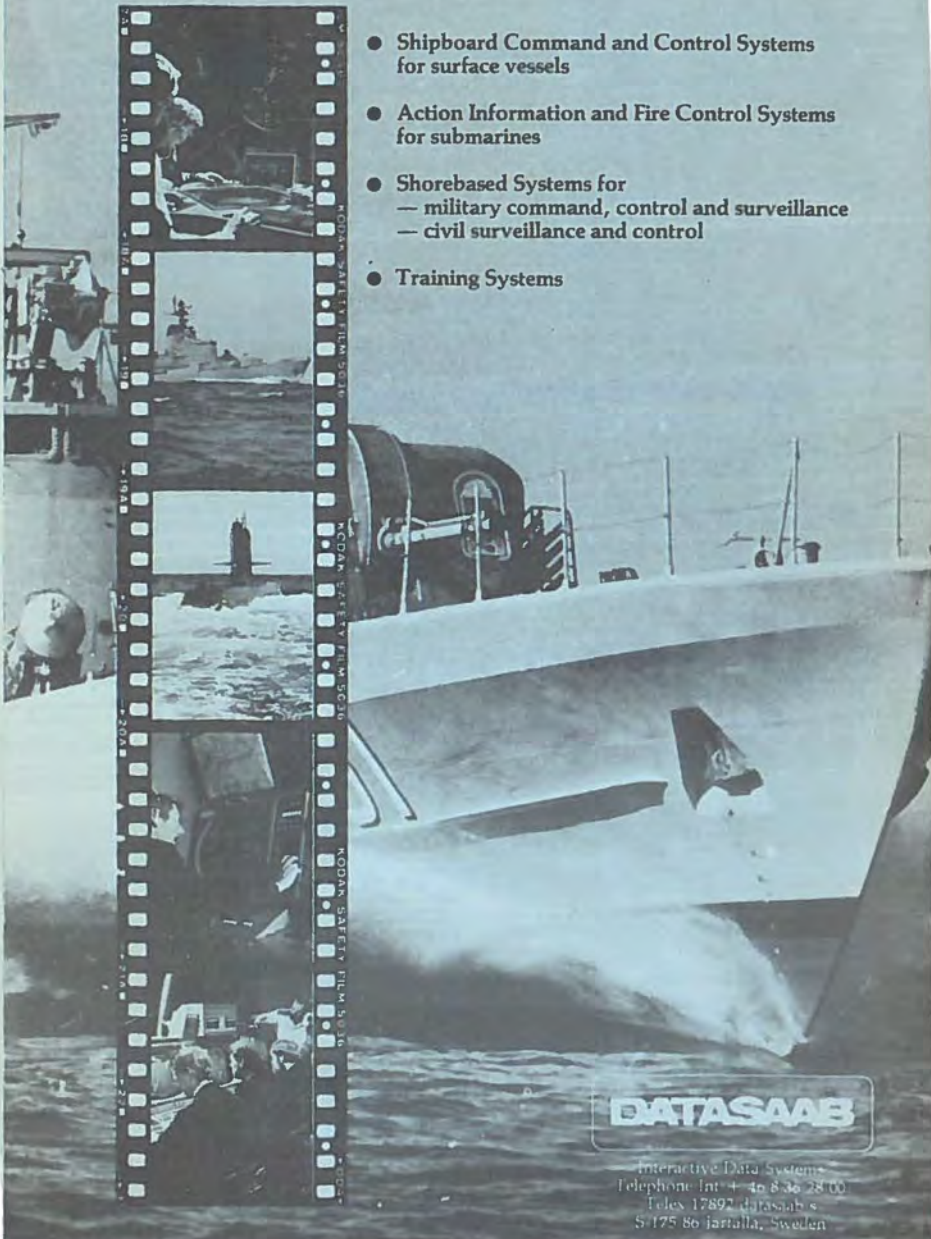
Nea-Lindberg A/S
Industriparken 39-43, DK-2750 Ballerup, Denmark
Telefon: (02) 97 22 00
Telex: 35338. Telegram: Nealin

- Computerized Process Automation Systems
- Complete Instrumentation
- Static No-Break Power Supply Systems
- Advanced Avionics
- Naval Electronics

Subsidiary companies in Norway and West Germany

Complete Expertise in Interactive Data Handling for Naval Systems

- Shipboard Command and Control Systems for surface vessels
- Action Information and Fire Control Systems for submarines
- Shorebased Systems for
 - military command, control and surveillance
 - civil surveillance and control
- Training Systems



DATASAB

Interactive Data Systems
Telephone Int +46 8 36 28 00
Telex 17892 datasab s
S-175 86 Järnåla, Sweden