

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN
1982

153. ÅRGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR
ORLOGSKAPTAJN K. H. WINTHER

KØBENHAVN
1983

INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE I

ADMINISTRATION, ORGANISATION	
Ved årsskiftet (1905).....	1
ARTILLERI	
Den kunne skyde (1619).....	5
Kan Søværnets kampenheder overleve den moderne lufttrussel (1891)	363
FISKERIVÆSEN, herunder FISKERIINSPEKTION	
Fiskeriinspektionens historie i korte træk (1796).....	279
Flådens skibe, Fiskeriinspektionen (1926).....	304
FORENINGER OG SELSKABER (MARITIME)	
Er vi i for høj grad os selv nok? (1544).....	18
FORSVARSPOLITIK	
Kommentar (1646)	80
Om begrebet krisestyring (1620).....	83
HISTORIE	
Den kunne skyde (1619).....	5
Italiensk ubåd sænkede "ESSO COPENHAGEN" (1925).....	74
Fiskeriinspektionens historie i korte træk (1796).....	279
KRIGSSKIBE	
Flådens skibe (1926)	33
- Fregatter, PEDER SKRAM-klassen	34
- Korvetter, NIELS JUEL-klassen.....	41
- Bevogtningsfartøjer, DAPHNE-klassen	43
- Torpedobåde, WILLEMOES-klassen	100

SØLØVEN-klassen	113
- Tankfartøjer, RIMFAXE/SKINFAXE	129
- Undervandsbåde, DELFINEN-klassen	174
NARHVALEN-klassen	183
- Minelæggere, FALSTER-klassen	236
- Kabelminelæggere, LINDORMEN-klassen	249
LANGELAND	260
- Ministrygere, SUND-klassen	263
- Fiskeriinspektionstjenesten	304
- Inspektionsskibe, HVIDBJØRNEN-klassen	312
BESKYTTEREN	325
- Inspektionskuttere, MAAGEN-klassen	330
AGDLEK-klassen	334
- Helikoptere, ALOUTTE Mk III	337
LYNX NAVAL VARIANT Mk 80	343
- DANNEBROG	399
- Orlogskuttere, BARSØE-klassen	317
- Øvelseskuttere, SVANEN og THYRA	422
- Torpedoindbjærtningsfartøjer, HUGIN-klassen ...	427
- Bevogtningsbåde, BOTVED-klassen	429
- Transportfartøj SLEIPNER	431

Skibsnavne

Sovjetiske orlogsskibes navne (1863)	139
--	-----

LUFTVÆSEN

Flådens skibe, Alouette Mk III	337
LYNX NAVAL VARIANT Mk80 ...	343

PERSONEL, PERSONELORGANISATION

Årsager til afgang blandt Søværnets officerer (1620) .	168
Søe-Lieutenant-Selskabets jubilæumsværk, assistance nødvendig (1490)	172
Er vi på rette spor? (1544)	227

RETSVÆSEN

Rederansvarets begrænsning (O.S.)	65
Isens folkeretlige status med særlig henblik på grønlandske forhold (J. M.)	199

FORFATTERLISTE

(til emneliste I)

<i>Grooss, P.</i> (1863)	
Sovjetiske orlogsskibes navne	139
<i>Harboe-Hansen, H.</i> (1619)	
Den kunne skyde	5
<i>Heisterberg, N.</i> (1620)	
Om begrebet krisestyring	83
Årsager til afgang blandt Søværnets officerer	168
<i>Jespersen, A.</i> (1796)	
Fiskeriinspektionens historie i korte træk	279
<i>Joensen, H.</i> (1925)	
Italiensk ubåd sænkede "ESSO COPENHAGEN" ..	74
<i>Molde, J.</i> (J.M.)	
Isens folkeretlige status	
med særligt henblik på grønlandske forhold	199
<i>Muusfeldt, H.</i> (1926)	
Flådens skibe	33, 100, 174, 236, 304, 399
<i>Petersen, J.</i> (1544)	
Er vi i for høj grad os selv nok?	18
Er vi på rette spor?	227
<i>Pranov, J. B.</i> (1646)	
Kommentar	80
<i>Skotte, L. H.</i> (1891)	
Kan Søværnets kampenheder overleve	
den moderne lufttrussel	363

<i>Sørensen, O. (O.S.)</i>	
Rederansvarets begrænsning	65
 <i>Winther, K.H. (1905)</i>	
Ved årsskiftet	1

EMNELISTE II

BOGANMELDELSER

Dansk litteratur

E. J. Saabye: I medvind (1542) 21

Dansk sikkerhedspolitik og forslagene om norden
som en kernevåbenfri zone. (1818) 233

Aage Trommer: Politik og 2' Verdenskrig (1542).... 393

Engelsk og amerikansk litteratur

John Laffin: Damn the Dardanelles (1484) 24

Dudley Pope: Life in Nelson's Navy (1490) 96

G. A. Ammon m. fl.: The Soviet Navy in War
and Peace (1808) 300

Richard Collier: The Road to Pearl Harbor (1484) .. 302

Svensk litteratur

Per-Oluf Ekman: Sjöfront (1904) 90

Niels Andrén (red): Fredens hav - Vredens hav (1643) 391

FRA ANDRE MARINER

Vesttyskland

Gepard, den første 143A båd til Bundesmarine 58

MARINENS BIBLIOTEK (v. 1673)

Erhvervelser 59, 132, 190, 268, 352, 436

Kommentarer til nyanskaffelser 62, 136, 195, 274, 358, 441

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET
(v. formanden)

Referat af § 32-møde 15 oktober 1981 15

Meddelelse - tilkendelse af selskabets medalje i sølv .	97
Prisopgaver for 1982	98
Bestyrelse for det 199. forsamlingsår	171
Udvalg til bedømmelse af prisspørgsmål 1983	171
Det Tegnerske Legat	171
Referat af § 32-møde 4 november 1982	383
Prisspørgsmål for 1983	387

NEKROLOGER

<i>Tegner, Isaac Vilhelm</i> (1940)	27
<i>Pfeiffer, Bruno</i> (1490)	28
<i>Mouritzen, Valdemar Vilhelm</i> (1546)	29
<i>Hauptmann-Andersen, Johan Andreas</i> (1490)	31

FORFATTERLISTE

(til emneliste II)

Fabricius, B. (1973)

Referat af § 32-møde 15 oktober 1981	15
Meddelelse fra Søe-Lieutenant-Selskabet	97, 171
Prisopgaver for 1982	98

Garde, H. J. (1808)

Anmeldelse	300
------------------	-----

Holm, A. (1673)

Marinens Bibliotek, erhvervelser .	59,132,190,268,352,436
Marinens Bibliotek, kommentarer til nyanskaffelser	
.....	62, 136, 195, 274, 358, 441

Hviid, J.A. (1546)

Nekrolog	29
----------------	----

Lieberoth, H-H. (H-H. L.)

Referat af § 32-møde 4 november 1982	383
Prisspørgsmål for 1983	287

Sørensen, A. (1818)

Anmeldelse	90
------------------	----

Sørensen, P. B. (1904)

Anmeldelse	90
------------------	----

Saabye, E. J. (1484)

Anmeldelse	24
Anmeldelse	302

Teisen, J. (1490)

Nekrolog	27
----------------	----

Nekrolog	28
Nekrolog	31
Anmeldelse	94
Søe-Lieutenant-Selskabets Jubilæumsværk assistance nødvendig	172
 <i>Thiede, S. E. (1643)</i>	
Anmeldelse	391
 <i>Thostrup, S. S. (1542)</i>	
Anmeldelse	21
Anmeldelse	393

FORFATTERINDEX

SØOFFICERER

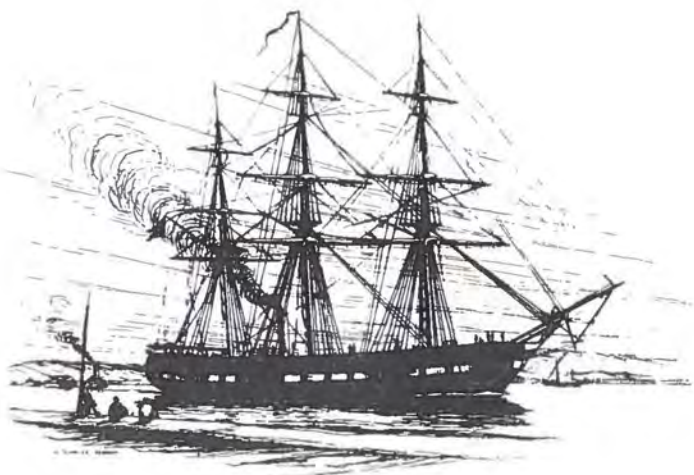
(Officerer af A-linien, taktisk retning)

LB nr. *)	LB nr. *)
(1484) E. J. Saabye	(1796) A. Jespersen
(1490) J. Teisen	(1808) H. J. Garde
(1542) S. S. Thostrup	(1818) A. Sørensen
(1544) J. Petersen	(1863) P. Grooss
(1546) J. A. Hviid	(1891) L. H. Skotte
(1619) H. Harboe- Hansen	(1904) P. B. Sørensen
(1620) N. Heisterberg	(1905) K. H. Winther
(1643) S. E. Thiede	(1925) H. R. Joensen
(1646) J. B. Pranov	((1926) H. Muusfeldt
(1673) A. Holm	(1973) B. Fabricius

*) Efter Søofficersrullen

ANDRE FORFATTERE

Rg. sign.	Navn	Stilling
(H-H.L)	H-H. Lieberoth	Kaptajnløjtnant
(J. M.)	J. Molde	Universitetsmanuduktør, fuldmægtig
(O. S.)	O. Sørensen	Fuldmægtig



Fregatten TORDENSKIOLD i Suez-kanalen 1870.

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn K. H. Winther



JANUAR/FEBRUAR 1982
153. ÅRGANG

LITEF
(Liccon Technische Werke)



PL-41D Inertial Marine Navigation System.

AAGE HEMPEL  **INTERNATIONAL A/s**

Havnegade 39 - 1058 København K - Telefon 01-12 67 67



NAVITRONIC

Markvangen 9 - DK-8260 Viby J - Denmark
Phone: (06) 14 13 00

DESIGNERS AND MANU-
FACTURERS OF HYDRO-
GRAPHIC EQUIPMENT



PRODUCTION AND SALE OF

**ECHO SOUNDER
EQUIPMENT
DATA EQUIPMENT FOR
HYDROGRAPHIC SURVEY
TURN KEY INSTALLATIONS**

HYDROGRAPHIC EQUIPMENT



RADIOLOCATION EQUIPMENT

SYLEDIS · TORAN · OMEGA
DIFFERENTIAL OMEGA

PRESENTATIONS- OCH KOMMUNIKATIONSSYSTEM
FÖR MARINT BRUK



SRA TAR ÖVER DIVISION IDS INOM DATASAB

Från 1 januari är Datasabs division för Interaktiva Datasystem (IDS) överförd till SRA Communications AB. Divisionens verksamhet kommer att fortsätta oförändrad inom SRA.

IDS är kända över hela världen för sitt kunnande inom flygtrafikledning. I Sverige övervakas idag all flygtrafik med våra system, som finns på Arlanda, Sturup, Landvetter och Malmö. Även en lång rad andra länder i Europa använder våra system för att leda flygtrafiken. För Heathrow-London t ex har vi, i konkurrens med de stora, brittiska elektronikföretagen, fått förtroende att installera vårt nya display-system (vilket kommer att höja den totala flygledningskapaciteten).

IDS har också levererat övervaknings- och ledningssystem till svenska och danska försvaret för både flyget, marinen och armén. Redan under 60-talet installerades Stri-60-systemet, som är i bruk än idag. Även utbildningssystem för civila och militära flygledare ingår i vårt program.

IDS innebär ett naturligt komplement i SRAs verksamhet inom elektronisk information och display-teknik, och tillför en betydelsefull kompetens i vår utveckling av avancerade informationssystem.

Tyngdpunkten i SRAs verksamhet utförs idag av avancerade mobila radio- och telefonsystem, där vi är ett av de ledande företagen i Europa. Vi har egna säljbolag i Danmark, Finland och Frankrike. I SRA-gruppen ingår dessutom Sonab Communications AB och AB Transvertex i Sverige samt Nira International B.V. i Holland. Totalt har gruppen cirka 3 800 anställda och omsättningen beräknas uppgå till 1 300 miljoner kronor 1982.

SRA

SRA COMMUNICATIONS AB

BOX 1, 163 00 SPÅNGA-STOCKHOLM

TELEFON: 08-752 10 00, TELEX: 135 45 SRA S

ERICSSON



Ett företag i Ericssonkoncernen

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: Korvetterne NIELS JUEL og OLFERT FISCHER ved
Bradbænken ved kommandohejsning i
OLFERT FISCHER den 16. oktober 1981

INDHOLD:

SIDE:

VED ÅRSSKIFTET	1
DEN KUNNE SKYDE	
af kommandørkaptajn Hans Harboe Hansen	5
REFERAT AF § 32-MØDE 15. OKTOBER 1981	15
MARITIM DEBAT	18
BOGANMELDELSER	21
NEKROLOGER	27
FLÅDENS SKIBE, FREGATESKADREN	33
FRA ANDRE MARINER	58
MARINENS BIBLIOTEK	59

SKIBS- PUMPER

MASKINFABRIKKEN

Generatorvej 10 . 2730 Herlev
Telf. (02) 91 67 88 . Telex 35 212



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

HJEMKOMMEN IGEN...!

Nu har fa. Helge Madsen, Oslo Plads 2, igen fået vævet
MARINENS CIVILSLIPS i de korrekte heraldiske farver.

Vi henviser også til annoncen andensteds i Tidsskriftet!

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 5195, efter kontortid (01) 15 5175
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 01-2832000

New York: Moller Steamship Co. Inc., Suite 3527 One World Trade Center,
New York, N.Y. 10048 - Telex JTT 420372 - Telefon 212-466-5300





57 mm allmåls pjäs Mk 2

57 mm Mk 2 är en kompakt allmåls pjäs — lämplig för de flesta fartygstyper, t ex patrullfartyg och korvetter. Den har överlägsna skjutegenskaper i hög sjö och en eldhastighet som gör det möjligt att effektivt bekämpa lågflygande mål.

Ammunitionen är anpassad för de olika måltyperna — zonerörsgranater mot luftmål och granater med fördröjd brisad mot ytmål.



BOFORS
FÖRSVARMATERIEL

AB BOFORS Försvarsmateriel
Box 500, 691 80 BOFORS, Sverige
Telefon 0586-810 00
Telex 73210 bofors s

Repræsentant: Arne Hansen, Postbox 54, DK-2791 Dragør. Telefon (01) 53 79 00



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 company in West Germany



Hans Buch & CO A/s

Svanevej 6 - 2400 København NV
Telefon (01) 83 12 12

VED ÅRSSKIFTET

ved orlogskaptajn K. H. Winther

Efter lange og til tider vanskelige politiske forhandlinger blev der den 12. august 1981 indgået et forlig om forsvaret for årene 1982 - 1983 og 1984. Aftalen er indgået mellem Socialdemokratiet, Venstre, Det konservative Folkeparti, Centrumdemokraterne og Kristeligt Folkeparti, og der er dermed sikret fortsat bred politisk basis for forsvarspolitikken.

Chefen for Søværnet har i Søværnsorientering nr. 17/81 den 21. september 1981 givet en nærmere oversigt over forligets virkninger for Søværnet. Fra denne orientering skal følgende uddrag citeres:

»Det må straks erkendes, at der bliver tale om et mindre søværn end under 1973 lovens styrkemål, omend et søværn med bibeholdelse af flere enheder end i Forsvarskommandoens oprindelige oplæg til en nyordning med uændret forsvarsbudget. Det vil også være rigtigt at gøre opmærksom på, at der gennem de sidste 20 års forsvarsordninger løbende er sket en kvantitativ nedskæring af søværnet til trods for, at de opgaver og den trussel til søs, vi står overfor, er forøget væsentligt, især i de senere år.

I det aktuelle forlig må søværnet først og fremmest hilse med tilfredshed, at det blev muligt kvantitativt at opretholde torpedobådsstyrken, for de ældste enheder af SØLØ-
VEN-klassen dog med status af en reservestykke, der kan trækkes på i en krisesituation. Opgavekomplekset for denne skibstype vil i krise- og krigssituationer være af en sådan karakter, at det ikke ville være muligt til enhver tid at holde en tilstrækkelig stor indsatsberedt og udholdende styrke klar med de 10 enheder af WILLEMOES-klassen alene«.

»Det alvorligste forhold for søværnet er, at spørgsmålet om erstatning af ubådene af DELFINEN-klassen, som nu er under udfasning, er uafklaret. Det må håbes, at der ved en nøjere vurdering af forsvarets investeringsmuligheder i de kommende år kan vise sig mulighed for at iværksætte et erstatningsbyggeri allerede i indeværende forligsperiode, hvad det indgåede forlig i øvrigt ikke udelukker. I modsat fald vil det blive uhyre vanskeligt at opretholde den ubådsekspertise, som hidtil har eksisteret i søværnet. Nye, moderne undervandsbåde kan yde et vægtigt bidrag til styrkebalancen og forsvaret til søs og har gode virkemuligheder i vort interesseområde«.

»Set på lidt længere sigt er beslutningen om at udskyde erstatningsbyggeri for det ældste skibsmateriel søværnets alvorligste problem, idet der kan forudses en ophobning af behovet for nybygninger i 90'erne, om søværnet da fortsat skal kunne løse sine opgaver. En flåde vil altid være en blanding af nyere og ældre enheder som følge af, at et orlogsskibs levetid er 20-25 år. Et jævnt nybygningsprogram er derfor en væsentlig betingelse for opretholdelse af en effektiv flåde, og manglende erkendelse heraf vil uvægerligt føre til et langsomt, men svært opretteligt forfald. Denne problemstilling er væsentlig for den fremtidige udvikling af en dansk orlogsflåde, og da det som bekendt tager fra 4-8 år at introducere og opøve nye enheder i søværnet, regnet fra det tidspunkt, et nyt projekt godkendes til anskaffelse, må problematikken afklares allerede i indeværende forligsperiode, om søværnet ikke skal komme i en uoprettelig situation, især hvad angår skibsmateriellet«.

»Personelmæssigt vil søværnet ikke blive føleligt reduceret, hvilket bl.a. skal ses på baggrund af, at søværnet i den foregående periode faktisk har været underbemandet, idet det ikke har været muligt hurtigt nok at rekruttere personel svarende til de normer, der blev fastsat ved 1973 forliget med senere udvidelser, bl.a. som følge af den udvidede fiskeriin-

spektion i Nordatlanten. En vis tilpasning af personelstyrken og personelkategorierne må dog forudses bl.a. som følge af Forsvarsministeriets arbejde med en ny personelstruktur for forsvaret«.

Forligets positive konsekvenser er dermed først og fremmest en uændret bred politisk støtte til forsvaret. Forligets budgetrammer og de særlige foranstaltninger, der indgik i den politiske aftale har også sikret, at forsvaret ikke udsættes for en hurtig, drastisk nedskæring. I kraft af levetidsforlængelser og fortsat uddannelse til ældre enheder samt som følge af, at ikke alle materielprogrammer fra den forudgående forligsperiode er afsluttede vil Søværnets aktuelle styrke i realiteten blive noget forbedret i forligsperioden. Set på kort sigt kan der derfor være grund til nogen tilfredshed.

Som det imidlertid påpeges af Chefen for Søværnet kan en moderne flådestyrke ikke opretholdes ved kortsigtede og begrænsede materieldispositioner. Forligets store svaghed er ikke blot de utilstrækkelige investerings- og driftsmidler i årene 1982-84, men i langt højere grad det forhold, at der ikke er taget stilling til fremtidens forsvar. Trods en både langvarig og omfattende debat, der kunne baseres på et meget grundigt oplysningsmateriale fra Forsvarskommandoen og andre af forsvarets myndigheder, blev forliget præget af, at man blev enige om ikke at foretage sig noget og blot søge at bevare mest muligt.

På grund af efterårets øvrige politiske udvikling, der førte til Folketingsvalget den 8. december, kom de bebudede lovforslag om forsvarets organisation og personel ikke til behandling i tinget i 1981. Tilsvarende blev det opfølgende 11-mandsudvalg, der på forligspartiernes vegne nu tættere end tidligere skal følge udviklingen i Forsvaret ikke indkaldt til

møder. Udformningen af forliget i praksis og herunder lovgivningsarbejdet bliver dermed nogle af 1982' væsentligste forsvarspolitiske handlinger.

Søværnet vil også i det nye år få behov for at få det bedst mulige ud af ændrede vilkår og ikke mindst for at forberede fremtiden.



Kommandohejsning i øvelsesdelingen under DANEX 2-1981.

DEN KUNNE SKYDE

af kommandørkaptajn Hans Harboe-Hansen

Mangfoldige er beretningerne om den kanon på Middelgrundsfortet, som man ikke kunne få til at skyde om morgenen den 9. april 1940. Her fortælles for første gang om en episode, der få år efter viste, at kanonen vitterligt kunne skyde.

Kun få kanoner har fået en plads i historien.

Fra artilleriets barndom kan nævnes de kæmpekanoner, som Sultan Muhammed II anvendte, da han i 1453 indtog Konstantinopel og knuste den sidste rest af det byzantinske rige. Konstruktøren af disse kanoner, en mand ved navn Urban, angives iøvrigt af visse kilder som dansker. Andre steder hævdes det dog, at han var græker eller ungare.

Mest kendt fra dette århundrede er nok den kanon, eller rettere sagt de ialt tre kanoner, hvormed tyskerne i 1918 beskød Paris fra en afstand af mere end 100 km.

Dette par eksempler skulle være nok til at vise, at det normale adgangskriterium for optagelse på den eksklusive liste over historisk kendte kanoner har været særligt fremragende artilleristiske egenskaber. Da vi danske ikke med sikkerhed kan fastslå nævnte Urban som vor landsmand, må vi acceptere, at vort mest markante bidrag til listen derimod udgøres af en kanon, der ikke gjorde sig bemærket ved sin effektivitet, men tværtimod ved at den ikke kunne bringes til at skyde, da det gjaldt.

Endda er det troligt, at der er skrevet mere om denne af N. E. Lomholt konstruerede og på Våbenarsenalet fremstillede 75 mm kanon, og om hvorfor man ikke på Middelgrundsfortet om morgenen den 9. april 1940 kunne få den til at skyde, end om nogen anden enkelt kanon i historien. Ikke

alene har den fundet betragtelig omtale i rapporten fra den efter besættelsen nedsatte parlamentariske kommission, men også i de fleste værker om den tyske besættelse af Danmark er den nævnt. Det har været antydnet, at mangelfuld klargøring eller endog sabotage skulle være årsagen til dens famøse svigten, og først gennem et beskedent hæfte 1) udgivet i 1980 synes det endegyldigt fastslået, at der var tale om en simpel betjeningsfejl forårsaget af, at mandskabet kun havde fået en yderst nødtørftig instruktion.

At det ikke var kanonen, der var noget galt med, burde jeg iøvrigt have været en af de første til at erkende. Få år efter hin forsmædelige aprilmorgen skete det nemlig, at jeg kom til at udgøre en del af målet for samme kanons nok så effektive beskydning.

Det var om aftenen den 26. september 1944; på Christian X's 74-års fødselsdag.

Den vagtstyrke af politi, der siden den 29. august året før bevogtede Amalienborg, havde ugedagen forinden ved resolut modstand forhindret angribende tyske soldater i at besætte slottet; men dansk politi iøvrigt var sat ud af funktion, og en stor del af politistyrken var deporteret til tyske koncentrationslejre.

I Holland havde Arnhem-operationen netop slået fejl. De vestallierede hære, som siden udbruddet fra Normandiet havde rullet hastigt frem gennem Frankrig og Belgien, var blevet standset. Den nazistiske krigsmagt var endnu langt fra overvundet. Håbet om en snarlig afslutning på krigen var bristet, og i Danmark, som i de øvrige stadigt besatte områder, forberedte man sig på endnu en krigsvinter.

1) »9. april 1940, Kanonen der ikke skød« af orlogskaptajn Kristian Østergaard Krantz, der på det pågældende tidspunkt gjorde tjeneste som artillerimekanikermath på Mid-delgrundsfortet.

Hvad mere var, ingen kunne vide, om ikke nazisterne fanatisk ville kæmpe til sidste mand, også i vores land. Det var derfor vigtigt at arbejdet med at opbygge og bevæbne den danske undergrundshær blev intensiveret. Navnlig bevæbningen kneb det med.

Som souvenirs har jeg endnu et af mine våben fra disse dage, en hjemmelavet knippel fremstillet af en stump gummi-slange, der i håndtagsenden er stoppet med blå og forsynet med en læderstrop. I modsat ende er en stump rundjern stoppet ind i hulningen, hvilket utvivlsomt giver våbnet en vis slagkraft, dog næppe tilstrækkeligt til, at Tysklands nederlag derved havde kunnet fremskyndes.

Hvad der fandtes i landet af skydevåben, som ikke tyskerne havde beslaglagt, var naturligvis blevet støvet op og fordelt. Fra engelske fly var også med faldskærm nedkastet såvel sprængstof til sabotage som våben. På dette tidspunkt var disse leverancer dog endnu forholdsvis beskedne, og selv om man i modstandsbevægelsen havde fået løfte om en væsentlig forøgelse af nedkastningerne, søgtes supplerende forsyningskilder og -veje etableret.

Gennem et kompliceret arrangement havde man ved Husquarna fabrikerne i Sverige indkøbt 3000 maskinpistoler, som naturligvis ikke kunne sendes til Danmark som almindeligt fragtgods. Kapaciteten af en illegale transporttjeneste måtte derfor forøges, da der her var tale om godsmængder af væsentligt større omfang, end man hidtil havde skullet klare. Nye skibe blev derfor engageret i denne tjeneste, og et af disse var motorgaleasen »Glory« af Egersund.

Af ydre lignede denne skude de mange tilsvarende småskibe, der på den tid befor de danske farvande.

Særegent for »Glory« var det dog, at den i sin udnyttelse af Archimedes lov i vid udstrækning var afhængig af et lag tynde kobberplader. Bordene i agterskibet var nemlig flere steder mørnede og utætte. Som en nødforanstaltning var

elendigheden blevet dækket af en kobberforhudning, der i dette tilfælde skulle virke som en art lækmåtte omsluttende skroget under vandlinien fra midtskibs og agterefter. Denne operation var netop afsluttet på Nordhavnsværftet om formiddagen hin 26. september.

Måske var det i sidste øjeblik, for da skibet var kommet i vandet og lagde ud fra værftet mødte det et andet af handelsflådens småskibe, hvorfra lød følgende opmuntrende praj: »Hva' fa'en, det er jo »Glory«, er hun ikke sunket endnu!«

I Tuborg havn indtog »Glory« om eftermiddagen en beskedent last bestående af potteskår bestemt for Hasle. Fintmalet bruges sådanne skår i keramikindustrien under betegnelsen chamotte. Som andre skibe i samme trafik skulle »Glory« sejle med legale laster, fortrinsvis på sådanne ruter, at svensk søterritorium undervejs kunne anløbes på forud aftalte positioner og tidspunkter. Mindre fartøjer fra organisationens afdeling i Sverige skulle så kontakte og aflevere den illegale last, som skulle skjules blandt den legale, indtil den tyske kontrol i modtagehavnen var overstået, og passende forhold for losning af sendingen forelå.

Til »Glory's« første tur i denne tjeneste var sikret legal returlast fra Bornholm til København, og det var fra starten planen, at en svensk leverance på hjemturen skulle tages ombord ved Falsterbo.

For den ivrige besætning kunne det derfor ikke gå hurtigt nok med at komme afsted. Denne besætning svarede i egenart til det særprægede foretagende. Skipperen var navigatør fra handelsmarinen og havde på det seneste været ansat ved Statens Istjeneste. Som mange koffardiofficerer var han under sin værnepligt i Søværnet blevet antaget til uddannelse som reserveofficer, en uddannelse han dog var afgået fra i utide, efter eget udsang på grund af sin vidtløftighed.

Det var måske netop dette forhold, der havde skaffet ham jobbet på »Glory«. I den foreliggende situation var det jo

ikke dydsmønstre, der var mest brug for. Primus motor i Søværnets illegale transporttjeneste, som galeasen nu var indlemmet i, en fortræffelig sproglærer, havde iøvrigt, efter hvad der blev fortalt, selv afsluttet en tidlig maritim karriere under lignende omstændigheder.

Også den øvrige besætning kom fra Søværnet. Dæksbesætningen udgjordes af 2 søkadetter, jeg selv den ene, og motormanden var flyverunderkvartermester. Naturligt nok havde denne sidste fra starten sine vanskeligheder med »Glory's« motor, der ikke just havde meget til fælles med de flyvemotorer, der var hans speciale. Ingen af os tre havde dog udmærket os specielt ved vidtløftighed, selv om også vores karriere i Søværnet var stoppet, omend kun midlertidigt. Det havde tyskerne sørget for den 29. august året før.

I hine tider skulle det tyske havnepoliti give godkendelse til hver afsejling, og de skulle om bord og inspicere skib og last, før lugerne kunne lukkes og skalkes. Det var derfor blevet mørkt, før »Glory« stod ud af Tuborg havn med kurs østover.

Ja, og her ligger nok forklaringen på, hvad senere skete. I stedet for at dreje sydover for at sætte kursen mod Bornholm gennem Kongedybet og Drogden fortsatte vi nemlig ufortrødent stik øst. Trods vort tilsyneladende lovlige ærinde, kunne dette nok vække tyskernes mistanke. Noget betænkelig spurgte jeg derfor skipperen, om ikke det var hans hensigt snart at dreje styrbord mod syd. Han forklarede, at han foretrak først at stå sydover i Flinterenden øst for Salt-holm, altså i den svenske del af Sundet.

Som i flåden gælder det naturligvis også i koffarditjenesten, at skipperens ord er lov, så vi fortsatte østover. I hvert tilfælde lidt endnu.

Fra Middelgrundsfortet forude om styrbord fejede fra tid til anden lyskeglen fra en projektør søgende over Sundet og dvælede ransagende ved de få skibe, den indfangede.

Da vi kom inden for dens rækkevidde dvælede den betænkligt længe ved os. Nu var der imidlertid kun kækt at fortsætte - chancen til at stå sydover var forpasset.

Tyskernes mistanke må dog for alvor være vakt, for det næste der skete var, at vi så og hørte et projektil slå ned i vandet tæt ved os om styrbord.

Der var ingen tvivl. Størrelsen af nedslaget og retningen i forhold til fortet viste, at den famøse kanon - nu i tyskernes hænder - var vågnet til dåd. Den kunne skyde.

Skipperen satte motoren i tomgang og kobledede skruen fra; men »Glory« havde fortsat fart gennem vandet, og som for endegyldigt at slå sin funktionsduelighed fast afleverede kanonen endnu et skud.

Det pep over dækket mellem vore master og slog i vandet tæt om bagbord.

For tydeligt at markere, at vi havde forstået budskabet, drejede vi stævnen mod fortet og blev iøvrigt liggende stille, stadigt badet i projektørlyset. Skydningen ophørte, og vi så kort efter en tysk patruljebåd stævne imod os.

Da den kom på prajehold, gav den os ordre til at følge sig til Nordre Toldbod, hvor det tyske havnepoliti havde en afdeling.

På vej tilbage mod København i patruljebådens kølvand bad skipperen os finde nogle jernstumper eller lignende og noget garn. Det viste sig, at han før afsejlingen var blevet betroet en del kurerpost, som under turen mod Bornholm skulle have været afleveret til vore kontakter i Sverige. Gemt forskellige steder i hans kahyt havde denne post klaret afsejlingskontrollen, men nu måtte den ofres. En 6-7 mindre pakker røg udenbords, hver med noget tungt bundet ved for at sikre, at intet kompromitterende flød i land og kom i forkerte hænder.

Selv havde jeg i ungdommeligt letsind medbragt det andet af mine våben, en beskeden 6,35 mm pistol. Føromtalte gummiknippel lå sikkert forvaret på mit logi i land. Med samme

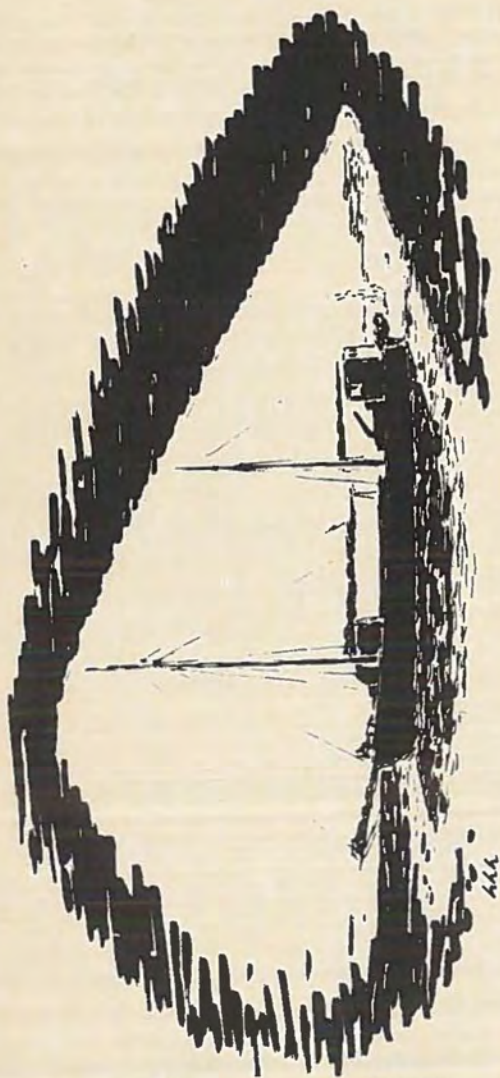


Illustration af forfatteren

blødende hjerte, som feltartillerister tidligere har haft, når de under et hastigt tilbagetog måtte fornagle og efterlade deres kanoner, lod jeg denne pistol følge kurerposten i bølgerne uden at den havde fået en chance til at yde et bidrag til Danmarks befrielse.

En trøst var det dog, at dens indsats i så henseende næppe havde kunnet blive afgørende. Spøgefugle havde forsikret mig om, at den egentlig var fremstillet til at »klippe« billetter med på tog i USA.

Så snart »Glory« var fortøjet, blev vi fire ombordværende kommanderet op på kajen, og tyskerne gik i gang med at gennemsege hver krog af skibet.

Det var mens vi stod der på kajen, at en ubehagelig mistanke slog ned i skipperen. Han spurgte, om vi blandt pakkerne vi smed ud kunne huske en, der så sådan og sådan ud. Nu var det hele jo gået ret stærkt, så ingen havde hæftet sig særligt ved pakkernes udseende, men vi blev klar over, at en af dem muligvis var blevet glemt om bord. Var dette tilfældet, ville tyskerne sikkert finde den nu.

Omsider var ransagningen forbi. Ingen af tyskerne sagde noget om et mistænkeligt fund. De gav os blot ordre til atter at gå om bord og blive der. Væbnet vagt blev sat til at patruljere på kajen.

Skipperen gennemgik hastigt sine skjulesteder, men nu var der i hvert tilfælde intet efterladt. Med en vis, om end behersket optimisme gik vi til køjs.

Næste formiddag fik vi fra de danske havnemyndigheder et tip om, at tyskerne aftenen før vitterligt havde fundet noget kompromitterende i »Glory«

Der blev straks sammenkaldt til en slags skibsråd. Det stod klart, at skipperen måtte se at komme væk. Han måtte benytte sig af, at bevogtningen på dette tidspunkt mærkværdigvis var ret lemfældig. Vi andre kunne følge hans eksempel; men blev vi og spillede uvidende, var der en chance for

at redde skibet, så det med anden skipper kunne genoptage sin mission.

Ungdom og optimisme hører sammen, så mens det lykkedes vor skipper at fordufte, blev vi tilbage.

Kort efter mødte det tyske sikkerhedspoliti op. De ville tale med skipperen. Vi forklarede, at han ikke var om bord lige i øjeblikket, men han kom nok snart. Man så mistroiske på os, og bevogtningen blev straks skærpet.

Vi sad nu i fælden og komedien begyndte. Ikke alene for os, selvfølgelig. Også de, der officielt stod som redere for skibet, har måttet svare for sig.

Det tog sin tid og var til tider ret enerverende, men det lykkedes.

Knap en måned efter - den 20 oktober stod »Glory« med ny skipper atter mod Bornholm. De i Hasle sikkert med længsel ventede potteskår var endog kort før afrejsen blevet suppleret med 150 tomme sildetønder.

Belært af erfaringerne drejede vi straks uden for havnemundingen hårdt styrbord over og stod sydpå i den gode danske side af Sundet. Vi vidste, at kanonen der ikke skød den 9. april kunne gøre det, og ønskede ikke yderligere beviser.

»Slaget« ved Middelgrundsfortet 9. april 1940, i hvilket ikke ét skud blev løsnet, har som bekendt fundet megen - mange vil nok mene for megen - omtale. Det andet »slag« samme sted godt 4 år senere, i hvilket hele to skud blev løsnet, har mig bekendt først hermed fundet sin plads i historieskrivningen.

Om »Glory's« videre færd blot følgende: Såvel potteskår som sildetønder kom godt frem, men den legale returlast bestående af blåler og granitblokke blev ikke som planlagt suppleret med en ladning gode Husquarna maskinpistoler. Andre vanskeligheder, som dette arbejde var rigt på, havde vist sig.

Iøvrigt var granitblokkene, der ellers var stuvet sindrigt med fortræffelige hulrum til den ventede svenske last, næsten for meget for »Glory's« tynde kobberplader. Vejret var ret hårdt, og for at holde skibet flydende måtte vi slide ved lænselpumpen det meste af vejen mod København.

Senere var »Glory« imidlertid heldigere, og dens sidste last af forsyninger fra Sverige lossedes i Nyhavn den 4. maj 1945. Da var jeg og de øvrige resterende af den oprindelige besætning dog forinden afgået til anden tjeneste inden for modstandsbevægelsen.

Allgevel gik tankerne, da jeg den 5. maj tidligt om morgenen fik udleveret en flunkende ny svensk maskinpistol, med taknemmelighed tilbage til motorgaleasen »Glory« af Egersund. Samtidigt strejfede de også den kanon på Middelgrundsfortet, som i hvert tilfælde vi fra »Glory« vidste kunne skyde.



Middelgrundsfortet

Referat af §32-møde 15. okt. 1981

Hermed offentliggøres i henhold til lovene en kortfattet årsberetning over Selskabets virksomhed i det 197. forsamlingsår.

1. Formandens Beretning

I det 197. forsamlingsår var planlagt ialt 10 mødet, hvoraf 1 aflystes. De 9 afholdte møder havde et gennemsnitligt deltagertal på 46. Ved de enkelte møder varierede antallet fra 16 ved mødet om MILLAG til 77 ved chef SOK foredrag. Fremmødet er således 20% større end sidste år og 4% større end det største indenfor de sidste 10 år. Denne fremgang er naturligvis glædelig, men om et afgørende gennembrud er der næppe tale.

4 af forsamlingsårets foredrag blev afholdt af medlemmer og 2 af gæster. En tredje gæstforedragsholder nåede ikke frem p.g.a. finanslovsdebat i Folketinget, hvorfor mødet kun gennemførtes delvis. Dette var naturligvis en meget beklagelig situation, men det er en risiko som må påregnes dersom man ønsker foredragsholdere fra toppolitikernes rækker.

Et møde var formet som en debataften med indledning ved 3 yngre medlemmer. Debatten på mødet var meget livlig, og såvel oplæg som konklusion af debatten er fyldigt refereret i Tidsskrift for Søværnen maj 1981. Denne mødeform medfører et bredere engagement blandt Selskabets medlemmer og kan forhåbentlig fortsættes.

Medlemmer af Det krigsvidenskabelige Selskab har været inviteret til 3 møder og Søe-Lieutenant-Selskabet har været inviteret til et antal møder i Det krigsvidenskabelige Selskab.

Prisopgaver

Selskabet modtog i det 197. forsamlingsår en besvarelse af prisspørgsmål. Der nedsattes i den anledning det i lovene foreskrevne behandlingsudvalg, der imidlertid ikke nåede at færdiggøre indstilling i tide til behandling af opgaven inden forsamlingsårets afslutning, hvorfor det dertil planlagte møde måtte aflyses.

Indstillingen, der anbefaler videre behandling i Selskabet, er nu modtaget og behandling vil finde sted i det kommende forsamlingsår.

Årets begivenheder

Af årets begivenheder kan nævnes, at bestyrelsen har nedlagt kranse på Søløjtnant Gregers Bojesens grav på Frederiksberg Kirkegård, på Willemoes-mindesmærket på Odden Kirkegård, på krigergraven på Holmens Kirkegård og på Olfert Fischers grav ved Reformert Kirke. Ved sidstnævnte lejlighed var formanden ledsaget af en repræsentant fra korvetten OLFERT FISCHER.

Af- og tilgang

Følgende medlemmer er i årets løb afgået ved døden:

Viceadmiral	A. H. Vedel
Kommandør	S. G. Jørgensen
Kommandørkaptajn	J. Tegner
Kommandørkaptajn	H. J. Jørgensen
Orlogskaptajn	V. Brundt
Kommandørkaptajn	J. Christensen
Kommandør	J. Jegstrup

ÆRET VÆRE DERES MINDE

7 medlemmer er udmeldt i årets løb og 5 nye medlemmer er indmeldt, således at medlemstallet på nuværende tidspunkt er 425 medlemmer, heri medregnet de 41 kontingentfrie medlemmer og 1 æresmedlem.

2. Tidsskrift for Søværnen

Forholdene for Tidsskrift for Søværnen var gennem forsamlingsårets forløb præget af skiftet fra Erhvervenes Forlag til NYSTED AVIS og BOGTRYK. 151. årgang kunne først siges at være komplet med udgivelsen af september/oktober nummeret 1980, der skete april 1981. Dette var Erhvervenes Forlags sidste krampetrækninger. 151. årgang rummer således alle 9 planlagte udgivelser med et samlet sidetal på 480 sider. Indeværende årgang foreligger med 5 numre, der er udgivet, omfattende 327 sider. På baggrund af ændringer i planlagte udgivelser forventes nu kun 7 numre udsendt, idet de sidste 4 udgivelser foreslås indskrænket til 2 udgivelser. Det totale sideantal er projiceret frem til 447 sider. Stofmæssigt har forsamlingsåret været tilfredsstillende.

Redaktørskifte

På grund af orlogskaptajn P. B. Sørensens frakommandering fra Forsvarsstaben til Grønlands Kommando pr. 1. september overtog redaktørsuppleanten orlogskaptajn K. H. Winther - tjenstgørende i Forsvarsstaben - fra denne dato embedet som redaktør.

3. Fastsættelse af kontingent

Med baggrund i kraftigt forøgede udgifter til tidsskriftet blev en kontingentforhøjelse til kr. 35 vedtaget på §32-mødet den 15. oktober 1981. Kontingentforhøjelsen vil først få virkning fra 1. april 1982.

MARITIM DEBAT

Er vi i for høj grad os selv nok?

Af kontreadmiral Jørgen Petersen

Vi har for nogen tid siden åbnet Søe-Lieutenant-Selskabet (SLS) for officerer af teknisk og administrativ linie, og nu er også Søeofficersforeningen (SOF) ved at gøre det samme. Der har været en lang, og til tider nok så skrap, debat om dette spørgsmål, men vi kan formentlig nu slå fast - ved at se på tilkendegivelserne i forbindelse med ændringen af SOF's love - at de aller fleste accepterer den udvidelse af adgangs-kriteriet, som nu finder sted.

Når jeg, dels ved ændringerne i SLS, dels ved den nuværende afstemning i SOF ikke har været tilfreds med ændringsforslagene, så er det ikke fordi jeg er imod at vore kammerater fra teknisk og administrativ linie optages som medlemmer af SLS og SOF, men fordi jeg mener at der er en kategori på officers niveau, som man har holdt udenfor, og som man - efter min mening - burde have taget med.

Jeg har i 8 år, som chef for Søværnets Materielkommando haft nær kontakt med en lang række ingeniører, som har gjort tjeneste i Søværnet i en lang årrække og som i høj grad har været med til at sætte sit præg på det moderne materiel vi har fået igennem de senere år. det forekommer mig derfor at vi udviser en mærkelig form for selvtilfredshed, når vi ikke mener at kunne optage disse mennesker i SLS/SOF.

At en mand som Teknisk Chef i Søværnet og Chefen for Orlogsværftet ikke kan være medlemmer af SLS/SOF er for mig at se en direkte uforskammethed imod disse personer, og mange andre med dem!

Jeg har ofte tænkt over, hvad grunden til denne indstilling kan være - og kom ikke og sig at spørgsmålet ikke har været rejst mange gange tidligere - og jeg har svært ved at forstå at

man nu, når man udvider mulighederne for medlemskab, har kunnet få sig selv til at holde vore ingeniører udenfor! Det kan da ikke være et spørgsmål om at bære uniform eller ikke?

Det er klart, at en ingeniør der lige har tiltrådt tjeneste i Søværnet, og som ikke har nogen sømilitær baggrund, måske ikke bør kunne blive medlem lige med det samme, men det skulle næppe være svært at finde en løsning på dette spørgsmål, f.eks. ved at sige, at når den pågældende har forrettet tjeneste i Søværnet i et tidsrum, der svarer til den tid det tager at blive officer, så kunne denne optages som medlem af SLS/SOF.

Det forekommer mig at vi ved vore meget eksklusive regler faktisk - i hvert fald for SLS's vedkommende - gør det sværere at opfylde vores hovedformål!

At de ingeniører der har været meget stærkt involveret i projekteringen af »Niels Juel-kl.«, »Willemoes-kl.« og »FOD CCIS« ikke skulle være mindst lige så berettiget til at deltage i saglige sømilitære drøftelser, som de ganske unge officerer af teknisk og administrativ linie, forekommer mig at være klart urimeligt.

Som bosat i Oslo er jeg nu medlem af Oslo Militære Samfund (OMS), der er en fællesværnsforening med de samme formål som SLS. Kunne en norsk søofficer, der efter sin pensionering bosatte sig i København - dersom dette kunne tænkes - optages som ordinært medlem af SLS/SOF? Nej, ikke med de nuværende love. Man har i OMS den regel, at en person som anbefales af et medlem, og som derefter af bestyrelsen findes værdig til medlemskab, og som har en baggrund, der gør, at den pågældende må antages at kunne bidrage til at fremme OMS's formål, kan optages som medlem. Dette er en væsentlig mere liberal og moderne indstilling end den man møder hos os.

Man må endelig ikke tro at OMS er mindre seriøst end SLS. OMS mødeaktivitet er langt mere omfattende end SLS og

der er altid fuldt hus og den norske Konge overværer meget ofte foredragene. For at vise hvad jeg mener skal jeg nævne de annoncerede foredragsholdere for Januar 1982:

4. januar: Forsvarsminister A. Sjaastad.

11. januar: Chefen for Karlskrona Orlogsbas, Kommandør L. Forsman, der skal tale om: »Östersöen - Fredens hav?«

18. januar: Generalløjtnant O. K. Lind (COMBALTAP)

25. januar: Generaladvokat O. Blomdal.

Jeg tror, oprigtig talt at SLS vil have svært ved at optage konkurrencen med OMS.

Vi kunne - og burde - imidlertid hjælpe på vores egne muligheder til at få så saglige og gode drøftelser som muligt, ved at åbne SLS/SOF for vore egne ingeniører. Vi bør gøre dette af to grunde, for det første for at vise dem at de hører til i kredsen, og for det andet for at vi kan nyde godt af deres viden og erfaring.



*Korvetten PETER TORDENSKJOLD under Mastekranen
(FOTO: SVN)*

BOGANMELDELSER

E. J. Saabye: I medvind.

En søofficers erindringer.

Gyldendal 1981. 111. 179 sider. Personregister

Det hører til sjældenhederne, at danske søofficerer udgiver deres erindringer - desværre, thi beretninger om oplevelser og erfaringer fra mangeårig tjeneste vil altid rumme momenter til gavn og fornøjelse for yngre officerskammerater, ligesom personlige iagttagelser kan være vægtige bidrag til samtidshistorien.

I forordet til sine nylig udkomne erindringer siger kontreadmiral Saabye, at memoirer af nogle anses som bevis på egoisme og selvforherligelse. Dette er nok rigtigt, og måske er det frygten for at møde en sådan holdning, der holder mange tilbage og dermed bevirker, at vor maritime memoirrelitteratur er så beklagelig sparsom.

Saabye har heldigvis ikke følt denne frygt, og hans bog skal her hilses velkommen. De, som kender hans gode fortællerevne, vil åbne bogen med forventning om underholdende og oplysende læsning, og de skuffes ikke. Den kan anbefales alle, som holder af glimt fra marinens fortid.

Bogen begynder med, at forfatteren præsenterer sin slægt gennem skildring af familierne Saabye og Lund, specielt bedsteforældrene: billedhuggeren A. W. Saabye og fru Anna samt Kalundborgkøbmanden Ole Lund og hustru. Naturligt følger derefter beretningen om den unge familie Saabye, d.v.s. forfatterens forældre kommandør Paul Erhard og kommandørinde Inger Margrethe Saabye og deres børn. Den giver charmerende og humoristiske glimt af livet i familie- og vennekredsen i forfatterens barndom samt i kadettiden og de første officersår i tyvernes marine. Denne var jo grundet yderst sparsomme nyanskaffelser præget af alderende materiel, som efter at have gjort fyldest i verdenskri-

gen efterhånden nærmede sig ophugningsalderen. De langvarige udrustninger i sikringsstyrken havde imidlertid skabt et veltrænet personel, som trods bedrøvelige materielle vilkår kunne opretholde god orlogstradition og tjenstlig kontinuitet; men disse år havde også udviklet mange særprægede personligheder, om hvem Saabye fortæller fornøjelige historier tillige med morsomme beretninger om datidens tjensteforhold. Fornøjelig er også fortællingen om forfatterens uddannelse til magiker og om hans senere virke som sådan selv i allerhøjeste kredse.

I september 1930 indgik Saabye ægteskab med Karen Rytter, og dermed begynder han skildringen af sin egen generation: den yngste familie Saabye. Den handler først om uddannelsen til og tjenesten som søopmåler samt om mange forskellige udkommandoer i årene op til 2. verdenskrig; men det er ikke alene tjenstlige forhold, som berøres. Der er også givet plads til fortællinger om familiens færden og om fritidsinteresserne: jagt, fiskeri, sejlsads og fægtning samt om de mange venner og bekendte, disse aktiviteter førte med sig.

Saabye blev i 1938 adjutant hos chefen for kystdefensionen med tjeneste på Lynetten, og hans efterfølgende skildring af dette tjenesteområde og af begivenhederne omkring den 9. april 1940 læses med særlig interesse. Denne skildring medførte ved bogens fremkomst fyldig anmeldelse og omtale i dagspressen.

Det vil føre for vidt her at give et nærmere referat af Saabyes videre beretning om krigsårene og efterkrigstiden. Der er heri meget af interesse såsom kommentarer til begivenheder i søværnet og omtale af mange af dets personer samt fortælling om NATO-tjeneste og herunder om hans berøring med mange af denne periodes kendte skikkelser. Hans stil er fortsat positiv og munter, men der er også kritiske, lejlighedsvis let sarkastiske bemærkninger - som læseren selv skal have fornøjelsen at finde frem til.

En enkelt korrektion er nødvendig i tilslutning til skildringen af admiral Rechnitzers tilbagetræden i 1940. Af fremstillingen pag. 85 kan man få det indtryk, at admiral Vedel umiddelbart efterfulgte Rechnitzer. Imidlertid trådte Vedel først til i juli 1941, idet kontreadmiral Briand de Crevecoeur var konstitueret chef for Søværnskommandoen i den mellemliggende periode.

Et enkelt supplement er fristende. Det drejer sig om min visit hos den daværende kommandør i kontoret på Holmen den 11. august 1966 (pag. 60). Da jeg i juli havde udformet min indstilling til udnævnelse af den kommende chef for Flådestation København kørte jeg til Asserbo - det var ferietid - og forelagde den her for departementschefen i dennes feriebolig samt aftalte med ham, at jeg blev holdt løbende underrettet om sagens ekspedition for med sikkerhed personligt at kunne viderebringe nyheden. Om formiddagen den 11. august fik jeg et praj om, hvornår jagtkaptajnen havde foretræde for kongen ombord i DANNEBROG. Jeg susede da straks afsted til Holmen i »anker-1« spændt på, om det trods alt havde været muligt at hemmeligholde en nyhed i marinen til rette øjeblik. Det viste sig at være tilfældet!

Bogen er illustreret med velvalgte fotografier samt med to af Saabyes egenhændige tegninger, den ene tegnet til et illegalt blad i 1942, og den anden visende en karrikatur af Montgomery som Atlantpagtens »Enfant terrible«. Bagest i bogen gengives endelig Saabyes Ex Libris: Et køje hvorigennem ses en flyvende svane over havet, i kimmingen et opmålingsskib og i forgrunden en vager. Køjet omgives af typiske attributter: fægteudstyr, gevær og fiskegrej samt sejlbad og bog.

Forfatterens fortælleglæde fængsler fra første færd - og når læserne kommer til bogens sidste side, ville mange sikkert gerne have læst om endnu flere af admiral Saabyes oplevelser og observationer. Uanset dette vil alle utvivlsomt tænke tilbage til forordets slutbemærkning og med forfatteren

glæde sig over, at han i alt væsentligt har været i medvind.
1542

Laffin, John: »Damn the Dardanelles!« 224 s, ill. Osprey London 1980

Titlen til denne bog er hentet fra et brev fra admiral lord Fisher til First Sea Lord Winston Churchill dateret 5. april 1915, hvori forekommer den ildevarslende spådom:

»Damn the Dardanelles! They will be our grave!«

Forfatteren, der kan se tilbage på en lang række krigshistoriske værker, har i nærværende bog påtaget sig det ubehagelige hverv at blottlægge Dardaneller-kampagnens lange række af brud på krigsførelsens grundprincipper med deraf følgende nederlag og prestigetab.

Det første af disse nederlag foregik på den diplomatiske front hvor tysk handlekraft triumferede over britisk passivitet. Om foråret 1914 sendtes den nye, imponerende tyske slagkrydser GOEBEN på venskabsbesøg i Istanbul. Forinden var den energiske unge general Liman van Sanders ankommet til Tyrkiet med en større stab af eksperter for i realiteten at overtage hvervet som generalinspektør for den tyrkiske hær.

I betragtning af den betydning, Tyrkiet ville kunne få som allieret med Tyskland, kunne man have forestillet sig, at den britiske regering ville gøre en betydelig indsats for at forhindre en sådan alliance, men de britiske dispositioner kom til at få den modsatte virkning!

Den tyrkiske regering havde i England bestilt 2 slagskibe - delvis finansieret gennem en national indsamling - og ved krigsudbruddet var det første af skibene færdigt. Den britiske regering meddelte nu, at den så sig nødsaget til at lade Royal Navy overtage begge skibe, en disposition der naturligvis vakte voldsom harme i Tyrkiet.

Da krigen efter den første vinter var gået i hårdknude, forelagde Churchill i fortrolighed ideen om at trænge gennem

Dardanellerne med en fransk-britisk flåde og med trussel om bombardement af Istanbul at slå Tyrkiet ud og derved sikre forbindelsen via Sortehavet til russiske havne.

Denne strategisk set velfunderede tanke blev gunstigt modtaget i War Council og havde uden tvivl store chancer for at kunne realiseres, såfremt planlægning og udførelse var tilstrækkelig grundig og effektiv.

Det skulle desværre vise sig, at Dardaneller-kampagnen blev et afskrækkende eksempel på dårlig planlægning og uheldig udførelse.

Foretagendets risiko blev fra første færd undervurderet af Churchill, senere også af lord Kitchener.

De vigtigste betingelser for en heldig forcering af det smalle befæstede stræde måtte være, at angrebet kom helt overraskende, og at det blev gennemført hensynsløst - altså ikke lod sig stoppe af relativt store tab.

Da tanken var fremsat i War Council, spurgte først lord Kitchener og senere Churchill selv en stedkendt ekspert fra War Office's efterretningssektion, captain W. Deedes, om hans syn på muligheden af at forcere Dardanellerne alene med flåden. Deedes gav det utvetydige svar: »The operation must fail!«

Churchill søgte råd hos den franske marineminister V. Augagneur, der var vel informeret om de defensive og navigatoriske forhold på stedet, og hans svar var, at en forcering uden understøttelse af hærstyrker var halsløs gerning.

Medens en forcering af strædet efter al sandsynlighed kunne være gennemført i efteråret 1914, var forholdene i begyndelsen af 1915 helt anderledes: den energiske Liman van Sanders havde overtaget ledelsen af de tyrkiske forsvarsforanstaltninger og opnåede store resultater.

Efter det mislykkede flådeangreb 18. marts 1915 under admiral de Robeck's kommando begyndte forberedelserne til invasionen af Gallipoli halvøen, en planlægning som fore-

gik uden det fornødne samarbejde mellem den kommanderende general, sir Ian Hamilton, og admiral de Robeck. Forfatteren gennemgår grundigt i kronologisk orden kampagnens mange sørgelige detaljer, idet den eneste virkelige succes var evakueringen, da alt håb var opgivet!

Kritikken af de højere kommanderende officerer er skarp. I kapitlet »The Guilty Men« nævnes de ansvarlige i alfabetisk rækkefølge, og ingen slipper fri for hårde bebrejdelser. Selv om kritikken er baseret på megen bagklogskab, forekommer den velbegrundet, og det er rimeligt at antage, at hvis sir Ian Hamilton havde ført en mere direkte kommando og været mere kompromisløs over for uenergiske underførelse, ville resultatet være blevet gunstigere.

Hamilton frygtede tilsyneladende Lord Kitchener mere end fjenden og var altid betænkelig ved at udbede sig assistance og flere tropper.

Et fremragende eksempel på initiativ, energi og moralsk mod er commodore Roger Keyes, de Robeck's stabschef, som dog ikke formåede at overvinde sin foresattes passivitet.

Dardanellerne er et klassisk eksempel på de forspildte muligheder, og det er lykkedes forfatteren at påpege så at sige alle kampagnens svagheder fra den gode ide's udspring til evakueringen af den sidste soldat.

Bogen anbefales på det bedste.

E. J. S.

NEKROLOGER

Kommandørkaptajn Isaac Vilhelm Tegner

Født den 18. august 1902 som søn af direktør, premierløjtnant (no. 1317) Poul Martin Tegner og hustru Alice Elisabeth, f. Hansen.

Han blev kadet i 1920, Søløjtnant II i 1924, Søløjtnant I i 1925, Kaptajnløjtnant i 1932, Orlogskaptajn i 1939 og Kommandørkaptajn i 1948.

I 1925-26 fik Tegner bevilget orlov for at sejle med ØK-skib til Sidney og derfra med et fransk skib via Sydhavsøerne og Panamakanalen til Marseille, var 1926-27 ved u-bådene og gjorde 1927-28 et års tjeneste i den spanske marine, herunder med krydseren MENDEZ NUNEZ. I 1930-31 var han ved Søkortarkivet (SKA), i 1931 med HVIDBJØRNEN. Juni-november 1932 deltog Tegner som fører af kutteren KIVIOQ i Knud Rasmussens 7. Thuleekspedition og var i 1935 på opmåling med HEIMDAL i Davisstrædet, hvorefter han til april 1937 var på geodætisk kursus og til 1939 på SKA, i somrene 1937, 38 og 39 chef for TERNEN på opmåling ved Grønland. Under sikringsstyrken 1939-40 var han chef for BESKYTTEREN, fra maj 1940 til april 46 chef for SKA's 1. afdeling, i 1941-42 afbrudt af udkommadoer til søs.

Tegner var chef for HEIMDAL, juli-oktober 1945, hvor togtet gik til Færøerne og Grønland for at vise flaget, var april 1946 til august 47 chef for Grønlands Marinekommando og havde så flere udkommandoer i land til han i 1951 atter kom til SKA og var chef for HEIMDAL på opmåling i vestgrønlandske farvande i 1951, 52 og 53. I 1954-56 Marinestrikthef og fra maj 1956 til sin afsked 31/8 1967 chef for SKA's 1. afdeling.

Fra 1/9 1967 til 31/8 1972 var Tegner direktør ved Det internationale hydrografiske Bureau i Monaco.

Tegner var første gang på Grønland i 1931 og blev som

mange andre danske tiltrukket af denne nordlige landsdel. Hans ønske om at gense landet blev opfyldt i rigt mål ved, at han ialt 11 gange gjorde tjeneste deroppe, de 8 på opmålingsopgaver. Han var en behagelig chef og en hyggelig messekammerat, men han havde meget særprægede meninger, der ikke altid faldt i god jord på højere sted.

Isaac Tegner afgik ved døden den 26. januar 1981, blev bisat fra Bistrup kirke og urnen nedsat i de ukendtes grav på Birkerød kirkegård. Han overleves af sin hustru, Nelly, f. Bardenfleth, med hvem han blev gift 3. november 1926.

J. T.

Orlogskaptajn Bruno Pfeiffer

Født i København den 18. maj 1912 som søn af Etuimager Paul Johan Pfeiffer og hustru Helga, f. Badock.

Han kom til søs som messedreng i DFDS i 1928, var så et år i kokkelære på hotel Hafnia og atter til søs, bl.a. elev på DANMARK i 1933/34. Efter styrmands- og skibførereksamen i 1936 var han 1½ år styrmand i A. P. Møller. Han blev Søltnt II i reserven i 1939 og var på INGOLF den 9. april 1940. I årene 1940-43 var han fører af minestrygningskuttere og lå 29/8 43 med P. 1 i Randers. I 43-45 var han sluseassistent i Københavns havnevæsen og var fra maj 45 først ved minestrygningstjenesten, så til november 48 ved mineskibsdivisionen. Maj 1947 blev han Kaptajnløjtnant i reserven og var chef for minestrygeren ME 307 november - december 48, hvorefter han atter gjorde tjeneste ved mineskibsdivisionen, fra 1/4 51 mineskibsafdelingen. 19/1 1950 blev han antaget på kontrakt til vedvarende tjeneste og blev inkorporeret som Orlogskaptajn i linien 19/3 1952. Marts 1955 - december 60 var Pfeiffer ved kystudkigsvæsenet, derefter ved Søtransportvæsenet til han fik sin afsked af linien 31/5 1964.

Allerede før sin afsked gjorde han tjeneste som medhjælper hos generalauditøren, hvilket han fortsat var til sin død.

Bruno Pfeiffer var en stilfærdig, men meget pligtopfyldende og loyal officer. Han afgik ved døden den 17. oktober 1981, blev bisat fra kapellet på Bispebjerg hospital og begravet i ukendt grav på Holmens kirkegård. Han overleves af sin hustru Magda, f. Andersen, med hvem han blev gift 20/11 1941.

J. T.

Oberst Valdemar Vilhelm Mouritzen

Oberst, cand. polyt. V. V. Mouritzen, mere kendt i store kredse som »Mou«, blev født den 25. oktober 1913 som søn af overassistent i post- og telegrafvæsenet Otto V. M. og hustru Louise Marie, født Jørgensen. V. V. M. blev gift 1942 med tandlæge Anna Christine Hald, f. 1917, død 1971.

Han blev kadet 1933, søløjtnant II 1937, søløjtnant I 1938, kaptajnløjtnant 1942, orlogskaptajn 1949, cand. polyt. (kemi) 1950, som major forsat til flyvevåbenet 1952, oberstløjtnant 1952, oberst 1959, fra afsked 1973 til døden løjtnant i hærens hjemmeværn.

V. V. M. gennemgik Flyvevæsenets observatorskole, gjorde tjeneste i torpedobåden DRAGEN. Oktober 1938 til januar 1939 var han elev på ubådsskolen. 1940, 41, 42 og en del af 43 forrettede han tjeneste ved Søminevæsenet og 1941-43 var han lærer i torpedo- og søminelære ved Søofficersskolen. I 1942 forrettede han tjeneste ombord i inspektionsskibet INGOLF, kommandoskibet i skoledelingen for kadetter m.fl.

1943-45 var V. V. M. aktiv i modstandsbevægelsen, først som medvirkende i kadetgruppen fra Handelshøjskolen, senere i Sjællandsledelsen. Efter krigen gjorde han tjeneste ved Søminevæsenet og under SVK. I årene 49-52 var V. V. M. med til at indsamle såvel taktisk som teknisk erfaringsmateriale fra den tyske ubådskrigsførelse og ubådsbygning, som fik stor betydning for genopbygning af det danske ubådsvåben. 1950-1952 forrettede V. V. M. tjeneste under

forsvarsstaben som leder af en nyoprettet forskningssektion. Her etablerede han aktivitet indenfor operationsanalyse og forberedte forsvarschefens kommissorium for det kommende »Forsvarets Forskningsråd«. Rådet blev oprettet 1. juni 1952 og V. V. M. blev dets sekretær og leder af den under rådet oprettede forskningsinstitution. Sideløbende hermed fortsatte han sin lærervirksomhed i operationsanalyse ved Flyvevåbenets Officersskole og udførte også praktisk forskningsarbejde 1955 og 1956 som leder af atomkommissionens ekspeditioner til Grønland for eftersøgning af uran. Fra september 73 til hans afsked i december 73 var han Chefen for Flyvevåbenets repræsentant i »AIR BOARD, MILITARY AGENCY FOR STANDARDIZATION« i Bruxelles. V. V. M. har fra sine yngste dage været en forskernatur med en meget praktisk resultatpræget indstilling. Han nærede en brændende interesse for at gøre marinen og senere hele forsvaret mere effektivt som resultat af grundig forskning. Han skrev en række afhandlinger, som af Søe-Lieutenant-Selskabet blev belønnet med respektive guld - (1942) sølv-(1947) og bronzemedalje (1951).

V. V. M. rådede over en ualmindelig koncentrationsevne, viljestyrke og gå-på-mod samt udholdenhed. På det videnskabelige teoretiske område hjalp disse egenskaber ham til at opnå fine resultater, men på det fysisk praktiske område (også i idræt i hans yngre dage) påførte hans viljestyrke og energi ham fysiske belastninger, hans krop ikke kunne tåle. Hans praktiske indstilling og hans håndværksmæssige færdigheder medførte, at han selv formåede at bygge sit hus i Holte og drive landbrug på en gård i nærheden af Slagelse. Han var en indædt slider i sit forskningsarbejde og i sine praktiske sysler. Astma og overfølsomhed overfor forkølelssygdomme var et stort handicap for ham i mange år.

V. V. M. var en god kammerat og altid meget hjælpsom. Han var altid meget villig til at give sine medarbejdere og andre, der havde brug for det, del i sin enorme viden på

mange forskellige områder. han ydede en stor pionerindsats på det danske militære forskningsområde.

V. V. M. blev Ridder af Dbg. 1958, R I 1964, Kommandør af Dbg. 1972. Han døde den 20. oktober 1981. Urnen er nedsat i Søllerød kirkegård.

Jørgen Alfred Hviid

Kommandør Johan Andreas Hauptmann-Andersen

Født den 12. marts 1896 som søn af lærer Johan Andreas H-A. og hustru Andrea Cathrine, f. Jensen.

Han blev kadet i 1914, secondløjtnant 1917, premierløjtnant 1918, kaptajnløjtnant 1925, orlogskaptajn 1936 og kommandørkaptajn 1939.

I årene 1920-22 var han næstkommanderende i mine- og opmålingsskibe, i 1923 i torpedobåden SPRINGEREN og blev efter GEJSER-ulykken, den 29/5 chef for HAVKATTEN. I 1923-24 med NIELS JUEL på togt til Sydamerika, i 1924 med elevskib, krydseren GEJSER og i 1925 og 26 chef for Minekran VI.

I årene 1926-31 var Hauptmann-Andersen skoleofficer på Kadetskolen og blev som sådan lærer i navigation. I 1931 var han chef for Minekran V, i 1932 for NARHVALEN i kadetdeling, i 1933 og 35 næstkommanderende i inspektionskibe, FYLLA ved Island og INGOLF ved Grønland, hvor New York blev anløbet i en uge på hjemrejsen. Efter i 1935-37 at have været på geodætisk kursus var han ved Søkortarkivet og på opmålingstogter til han under sikringsstyrken, november 1939 - maj 40 var chef for ISLANDS FALK. Under besættelsen var han hhv. chef for Det sømilitære distrikt Bornholm, chef for INGOLF og stabschef ved flådestation København.

Juli 1945 til juni 46 var Hauptmann-Andersen bestyrer af Flådens Kompassvæsen og var april 1946 - februar 48 leder af »Kursus for modstandsbevægelsens befalingsmænd til

søofficerer af linien«. 1/7 1946 afsked af linien for at få den nyoprettede stilling som chef for Flådens Kompassvæsen og Nautisk Prøvekammer. 1/4 1954 blev Hauptmann-Andersen genansat i linien, udnævnt til kommandør og chef for Søværnets Navigationsvæsen, en hidtil ukendt form for advancement. 31/3 1958 blev han afskediget af linien p.g.a. alder og ansat som chef for Nautisk Prøvekammer under Handelsministeriet, en stilling han bestred til 31/3 1968, hvor prøvekammeret blev en afdeling under Statens Skibstilsyn. Da Hauptmann-Andersen i 1926 blev lærer i navigation, satte han sig meget grundigt ind i dette fag, som fik hans interesse under resten af hans tjenestetid, dels ved fra 1935 at give sig af med opmåling, dels i hans slutstillinger. Hans jævne og ligefremme væsen og hans sans for humor gjorde, at han var en behagelig såvel messekamerat som chef.

Hauptmann-Andersen afgik ved døden den 11. november 1981, blev bisat fra Skovshoved kirke og urnen nedsat i de ukendtes grav på Ordrup kirkegård. Han overleves af sin hustru Karin, f. Kongsted, med hvem han blev gift 21. september 1922.

J. T.

FLÅDENS SKIBE

ved

Orlogskaptajn H. Muusfeldt

Som afveksling for den efterhånden traditionelle oversigt -
Liste over Flåden - i Tidsskrift for Søværnen januar måned,
er det hensigten i løbet af 1982 at bringe en beskrivelse inde-
holdende supplerende oplysninger om flådens skibe.

Årets Liste over Flåden vil således bl.a. oplyse om tidspunkt
for køllægning, søsætning og dato for indgået i Flådens tal.
Derudover oplysning om byggeværft, eventuel midtvejsmo-
difikation, og adoptionsby m.m.

Liste over Flåden 1982 vil blive behandlet efter følgende di-
sponeringsplan:

- JAN/FEB - Fregateskadren, herunder PEDER SKRAM -
NIELS JUEL - DAPHNE - klasserne.
- MAR/APR - Torpedobådseskadren, herunder SØLØVEN
- WILLEMOES - FAXE - klasserne.
- MAJ/JUN - Undervandsbådseskadren, herunder DELFI-
NEN - NARHVALEN - klasserne.
- JUL/AUG - Mineskibseskadren, herunder FALSTER -
LINDORMEN - Langeland - Sund -
klasserne.
- SEP/OKT - Inspektionsskibseskadren, herunder
HVIDBJØRNEN - BESKYTTEREN -
MAAGEN og AGDLEK - klassen.
- NOV/DEC - Skibe til særlige formål, herunder
DANNEBROG - BARSØ - klassen,
BEVOGTNINGSBÅDE - m.v.

I det forgangne år (1981) er følgende 4 enheder udgået af Flådens tal:

Korvetten BELLONA	F 344	9. januar 1981
Korvetten TRITON	F 347	9. januar 1981
Inspektionskutteren TEISTEN	Y 383	15. juli 1981
Undervandsbåden TUMLEREN	S 328	6. august 1981

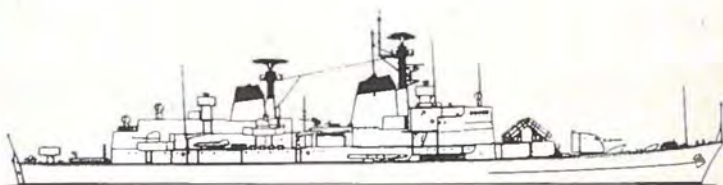
TEISTEN er blevet solgt til Det grønlandske Hjemmestyre, for anvendelse ved Skipperskolen i Godthåb/Nuuk.

En enhed er i året indgået i Flådens tal:

Korvetten OLFERT FISCHER	F 355	16. oktober 1981
--------------------------	-------	------------------

FREGATTER

PEDER SKRAM-klassen



Kendetegn:

To kraftige koniske skorstene med skrå afskæring. Kraftige stangmaster på forkant af skorstenene. Et kanontårn forude, SSM på dækhus foran broen. SAM på agterdækket.

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i Flådens tal
PEDER SKRAM	F 352	25. SEP. 1964	20. MAJ 1965	25. MAJ 1966
HERLUF TROLLE	F 353	18. DEC. 1964	8. SEP. 1965	16. APR. 1967

DIMENSIONER	
Længde	116,6 meter
Bredde	12 meter
Dybgang	3,6 meter
Displacement	2720 tons
Fart	31/16 knob

ARMERING
2 - 127 (2)
4 - 40 (1)
8 - SSM (4)
8 - SAM (8)
4 - 53 TR
DB

BEMÆRKNINGER

Som de to sidste enheder af de dansk-amerikanske Cost-Sharing nybygningsprogram for Flåden, hvor USA og Danmark hver betalte halvdelen af byggeprisen, blev fregatterne af PEDER SKRAM-klassen, der oprindeligt var klassificeret patruljejagere, bygget på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S.

Byggeprisen - incl. artilleri og øvrig armering - androg over 125 mill. kr. pr. enhed. Det var således de mest værdifulde enheder, der var tilgået Flåden i 43 år - ikke alene med hensyn til militær styrke, men også hvad byggeprisen angår - det vil sige siden artilleriskibet NIELS IUEL i 1923 blev afleveret fra Orlogsværftet til en pris af ca. 12 mill. kr..

PEDER SKRAM-klassen er bygget til anvendelse i danske farvande og i Østersøen og kan holde søen under alle forekommende vindforhold i disse områder. De kan indsættes med fuld våbenanvendelse selv i høj sø.

Skroget, der er bygget af specielt stål og er helsvejset, er opdelt i et stort antal vandtætte rum, der tilsigter så ringe sårbarhed overfor lækage som muligt.

Et teknisk interessant område i fregatterne er det samspil, man har opnået ved at forsyne skibene med 2 stk. General Motors dieselmotorer, type 16-57D på hver 2.400 HK og 2 stk. gasturbineanlæg, hvoraf gasgeneratorerne er leveret af Pratt & Whitney, type JT4 og kraftturbinerne af Stal-Laval. Hvert anlæg yder 22.000 HK.



Fregatten PEDER SKRAM

(FOTO: SVN)

I perioden 1976-79 undergik begge fregatter et gennemgribende hovedeftersyn, såkaldt midtvejsmodikation - HERLUF TROLLE 1976-77 og PEDER SKRAM 1978-79 - således at fregatterne ved installation af CEPLO-systemet, af NATO SEA SPARROW overflade-til luft missilsystemet samt HARPOON overflade-til overflade missilsystemet, blev bragt op til et tidssvarende niveau.

Artilleriarmeringen omfatter nu en dobbelt 127 mm pjece opstillet på fordækket (A-opstilling) og 4 stk. BOFORS 40 mm luftværnspjercer opstillet på dækket mellem skorsten og agten herfor.

Herudover er fregatterne armeret med to stk. dobbelte 53,3 cm torpedorør. Til styring af de svensk fremstillede torpedor af typen Tp 61 benyttes det ligeledes svensk fabrikerede torpedoildledelsessystem TORCI, derudover antiubåds-våben.

I overensstemmelse med en gammel tradition er fregatterne navngivet efter tidligere flådeførere.

Admiral Peder Skram (ca. 1502-1581) blev født på Urup ved Horsens. 14 år gammel kom han i tjeneste som landkriger, men efter at have deltaget i flere krige og fejder med stor hæder blev han som 20 årig udnævnt til admiral.

I sin egenskab af admiral førte Peder Skram flere store togter og fælles med den svenske admiral Måns Some førte Peder Skram kommandoen over den forenede dansk-norsk-svensk-preussiske flåde i Grevens Fejde. En af de mest kendte kampe er Slaget under Bornholm den 9. juni 1535 i bekæmpelsen af Hansestæderne.

Det synes som om Peder Skram har været i besiddelse af mere sømandsdygtighed end almindeligt var blandt datidens flådeførere. Når hertil kommer hans uomtvistelige tapperhed, åbne og manddige karakter, regnes han med rette for et af den danske flådes store navne. Tilnavnet »Danmarks Vovehals« udtrykker tydeligt datidens beundring for denne mand.

Peder Skram gjorde tjeneste som øverste admiral indtil 1555 og igen ved Syvårskrigen udbrud førte han kommando over Flåden indtil han blev efterfulgt af admiral Herluf Trolle.

Admiral Herluf Trolle (1516-1565) blev født på familiegården Lilløe i Skåne. Efter en indledende uddannelse i København kom Herluf Trolle til Wittenberg, hvor hans uddannelse, særligt i politik, historie, jura, teologi, filosofi og retorik, senere kom ham til nytte som Rigsråd, hvor store opgaver, såvel i det indenrigske styre som ved ordning af udenrigspolitiske og diplomatiske spørgsmål blev lagt på hans skuldre.

I slutningen af 1559 indtrådte et vendepunkt i Herluf Trolles liv, som skulle få en afgørende betydning for hans videre skæbne. Den 11. november fik han brev om, at han var »forordineret til kongens (Vor) admiral« samt at han som

sådan foruden at have et vist tilsyn med skibenes udrustning og bemanning tillige skulle føre den øverste kommando over Flåden i krig. Et påfaldende valg, idet Herluf Trolle indtil da ikke havde forrettet tjeneste til søs, men som imidlertid må ses på baggrund af den situation, som var indtrådt efter at admiral Peder Skram i 1555 havde taget sin afsked som øverste admiral, uden at kongen i de mellemliggende år syntes at have fundet nogen endelig ordning med hensyn til hans afløsning.

Herluf Trolle betragtes i dag som en af historiens store flådeførere. Hans første og store sejr over den Svenske flåde blev Slaget ved Øland den 30. og 31. maj 1564, der endte med svensk retræte til flådehavnen Elfsnabben, mens den danske flåde bevarede søherredømmet i Østersøen. Den kombinerede dansk-lübske flåde under kommando af Herluf Trolle kunne tilskrive sig sejren såvel i strategisk som i taktisk henseende. Den svenske konge Erik XIV's planer til søs og hans indfald med hæren i Skåne, som den svenske flåde skulle støtte, måtte opgives.

De følgende år indtil sin tidlige død i 1565 førte Herluf Trolle den danske flåde med stor dygtighed, der vidner om evner som flådefører, energi og handlekraft. Herluf Trolle fastholdt det etablerede danske søherredømme i Østersøen, der med få undtagelser forblev dansk langt op i Christian IV's regeringsperiode.

Herluf Trolle vandt nationens krige på havet ved altid og med aldrig svigtende vilje at søge fjenden selv om han i reglen var sine modstandere underlegen i skibs-, kanon- og mandskabsantal.

Han indførte den såkaldte kileformation i flåden og var den første som foreskrev regler for skibenes optræden under kamp. Til styrkelse af kampberedskabet indførte han tillige øvelser ombord og ugentlige mønstringer af mandskabet under våben.

Herluf Trolle blev i det 2. store slag med den svenske flåde

mellem Fehmarn og Vismar i 1565 såret af haglskud, der førte til hans død den 25. juli 1565, kun 49 år gammel.

ADOPTION:

PEDER SKRAM er adopteret af Århus den 18. maj 1969 og HERLUF TROLLE er adopteret af Helsingør den 22. august 1980.

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret de navn, der er anvendt til fregatterne af PEDER SKRAM-klassen.

PEDER SKRAM

1. Panserfregat (1864-1885)

- 1864 søsat fra Orlogsværftet 28. oktober
- 1866 prøvetogt
eskorterede i september dampskibet SLESVIG med hvilket prinsesse Dagmar afrejste til St. Petersborg i anledning af hendes forestående formæling med den russiske tronfølger, Storfyrst Alexander.
- 1867 eksercerskib, herunder deltagelse i den engelske flåderevy ved Spithead 17. juli
- 1870 i eskadre
- 1876-78 hovedrepareret, derefter uddannelsesskib for artilleripersonel
- 1885 udgået 7. december
- 1896-97 anvendt som skydemål.

2. Kystforsvarsskib (1908-1949)

- 1908 søsat fra Orlogsværftet 2. maj
- 1909 prøvetogt i Skagerak
- 1910 i eskadre med OLFERT FISCHER og HERLUF TROLLE besøg i Bergen og Odda

- 1912 i eskadre med OLFERT FISCHER for afhentning af den afdøde Kong Frederik VIII's bære i Travemünde
- 1914 togt til Kristianssand i anledning af 50 året for Slaget ved Helgoland
- 1914-18 i Sikringsstyrken, bl.a. kommandoskib i 1. Eskadre
- 1921-43 i eskadre og stamskib, herunder skoleskib for kadetter
- 1935 eskorterede som sejlende stamskib i maj DANNEBROG til Stockholm i anledning af Kronprins Frederiks formæling med Prinsesse Ingrid
- 1940 til ankers på Frederikshavn Red, 9. april (Sikringstjeneste 1)
- 1943 under Skibsdivisionen på Holmen, sænket af egen besætning 29. august, hævet af tyskerne, som udtog 150 mm pjercerne og opstillede disse på Fanø. Derefter slæbt til Tyskland og opankret i Kielerfjord, hvor det anvendtes som skoleskib under navnet ADLER
- 1945 sænket af engelske flyvere i april, atter hævet og slæbt til København
- 1949 solgt til ophugning, 1. april.

HERLUF TROLLE

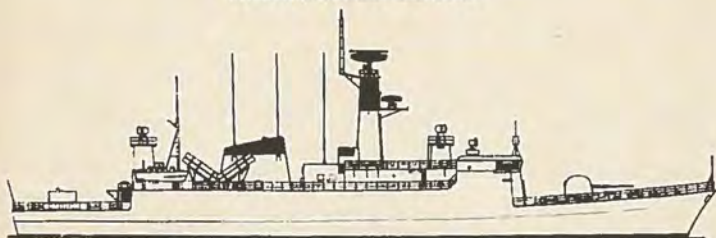
1. Kystforsvarsskib (1899-1932)

- 1899 søsat fra Orlogsværftet 2. september
- 1901 prøvetogt
- 1902 deltog i flåderevy ved Spithead i anledning af kroningen af Kong Edward VII og Dronning Alexandra
- 1902-14 på togt eller i eskadre
- 1906 eskorterede DANNEBROG til Trondhjem i anledning af Kong Haakon VII's kroning

- 1910 i eskadre med OLFERT FISCHER og PEDER SKRAM, besøg i Bergen og Odda
- 1910-11 Amsterdam
- 1914-18 i Sikringsstyrken, en kort periode kommandoskib i
1. Eskadre. Fra 15. februar 1915 kommandoskib i
2. Eskadre
- 1918-19 kommandoskib i vintereskadren
- 1922 overført til reserven, oplagt under Skibsdivisonen
- 1929-30 stamskib
- 1930 øvelsesskib for Dækkofficersskolen, samt kommandoskib i øvelseseskadren
- 1931 stamskib
- 1932 udgået 30. april og solgt til ophugning.

KORVETTER

NIELS JUEL-klassen



Kendetegn:

Lang lav overbygning, med høj og lav tårnmast. Bred kantet skorsten med SSM missiler på begge sider.

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i Flådens tal
NIELS JUEL	F 354	20. OKT. 1977	17. FEB. 1978	26. AUG. 1980
OLFERT FISCHER	F 355	6. DEC. 1978	10. MAJ 1979	16. OKT. 1981
PETER TORDENSKIOLD	F 356	3. DEC. 1979	30. APR. 1980	Forår 1982

DIMENSIONER	
Længde	84 meter
Bredde	10 meter
Dybgang	4 meter
Displacement	1320 tons
Fart	28 knob

ARMERING
1 - 76 (1)
8 - SSM (4)
1 - SAM (8)

For yderligere oplysninger, herunder navngivning, forgængere og heraldik henvises til Tidsskrift for Søværnen 1979, pg. 61-103.

ADOPTION

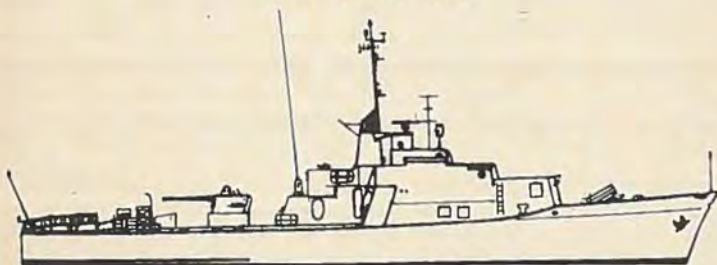
NIELS JUEL er adopteret af Randers den 11. oktober 1980 OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD er endnu ikke adopteret, men Kalundborg (tidligere ESBERN SNARE) og Kolding (tidligere BELLONA) har været nævnt i denne forbindelse.



Korvetten NIELS JUEL

(FOTO: SVN)

BEVOGTNINGSFARTØJER

DAPHNE-klassen

Kendetegn:

Høj slank konisk skorsten, med skrå afskæring på toppen.
Stangmast på forkant af skorstenen. Bro med aftrapninger
på forkanten.

NAVN	NR.	KØLLAGT	SØSAT	Indgået i Flådens tal
DAPHNE	P 530	1. APR. 1960	10. NOV. 1960	19. DEC. 1961
DRYADEN	P 531	1. JUL. 1960	1. MAR. 1961	4. APR. 1962
HAVFRUEN	P 533	15. MAR. 1961	4. OKT. 1961	20. DEC. 1962
NAJADEN	P 534	20. SEP. 1961	20. JUN. 1962	26. APR. 1963 ¹⁾
NYMFEN	P 535	31. MAR. 1962	1. NOV. 1962	4. OKT. 1963
NEPTUN	P 536	1. SEP. 1962	29. MAJ 1963	18. DEC. 1963 ²⁾
RAN	P 537	1. DEC. 1962	10. JUL. 1963	15. MAJ 1964 ¹⁾
ROTA	P 538	19. JUN. 1963	21. NOV. 1963	20. JAN. 1965

DATA/DIMENSIONER		ARMERING m.v.	
Længde	37 meter	1 stk. 40 mm maskinkanon	
Bredde	6,8 meter	Dybdebomber	
Dybgang	2,6 meter	Miner	
Displacement	180 tons		
Fart	20 knob		

ADOPTION:

Af bevogtningsfartøjerne er indtil videre kun 4 blevet adopteret.

HAVFRUEN er adopteret af Struer den 25. juli 1979.

NAJADEN er adopteret af Skive den 23. juni 1979.

NYMFEN er adopteret af Skelskør den 9. maj 1970.

RAN er adopteret af Fredericia den 6. juli 1980.

BEMÆRKNINGER

Bevogtningsfartøjerne af DAPHNE-klassen er udviklet på grundlag af en britisk Seaward Defence Craft (SDC) og blev konstrueret til bevogtningsopgaver i indre danske farvande i nært samarbejde med marinedistrikterne, som erstatning for NÆS-klassen.

Bevogtningsfartøjerne populært benævnt SDC'erne, blev alle bygget på Orlogsværftet og finansieret over det i begyndelsen af 1960'erne mellem Danmark og USA indgåede Cost-Sharing program. Af klassens oprindelige 9 enheder blev DAPHNE, NAJADEN, NEPTUN og HAVMANDEN (sidstnævnte køllagt 15. nov. 1960, søsat 16. maj 1961, indgik i Flådens tal 30. aug. 1962 og udgik i 1978) finansieret af USA, medens de øvrige blev finansieret i Danmark.

I 1970 anbefalede Fregateskadren, at enmidtermotor, der var installeret til brug under langsom patruljering sammen med skrueaksel og skrue blev udtaget, på grund af denne motors ringe udnyttelsesgrad og eftersom det havde vist sig, at denne patruljering kun udgjorde en meget ringe del af bevogtningsfartøjernes samlede sejltilid. Maskineriet består nu af 2 stk. 12. cyl. 4-takts Maybach dieselmotorer, hver ydende ~~12~~ HK. 1300 HK

Bevogtningsfartøjerne blev alle oprindeligt malet i samme olivengrønne farve som idag anvendes på torpedobådene. Det blev imidlertid i 1980 besluttet, at enhederne i forbindelse med større eftersyn skulle males i søværnets marinegrå farve.

For bevogtningsfartøjerne, der var tænkt udskiftet i løbet af 1980'erne, betød det i august 1981 indgåede forsvarsforlig, at de 8 enheder skulle levetidsforlænges i stedet for at blive erstattet inden forligsperiodens udløb.

Bevogtningsfartøjerne af DAPHNE-klassen har i flere sommerperioder indgået i 2. Skoleskibsdivision, som uddannelsesskib for kadetter.

FORGÆNGERE

Ved fastsættelse af navnene til bevogtningsfartøjerne blev navnegruppen - de klassisk-mytologisk navne valgt, - idet man ønskede at overføre navnene til disse nye skibe, der til en vis grad skulle overtage de opgaver der op til 1960'erne var blevet løst af de italienskbyggede korvetter af TRITON-klassen.

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret de navne, der er anvendt til bevogtningsfartøjerne.



Bevogtningsfartøjet ROTA

(FOTO: SVN)

DAPHNE*1. Undervandsbåd D.1 (1925-1943)*

- 1925 søsat fra Orlogsværftet 9. december
- 1926 kommandohejsning 4. oktober
- 1928 påsejlet af ROTA
- 1940 Holmen, 9. april under udrustning
- 1942 overført til reserven
- 1943 Holmen, under Undervandsbådsdivisionen, sænket 29. august ved divisionens foranstaltning
- 1946 solgt sammen med de øvrige D-både til ophugning.

DRYADEN*1. Undervandsbåd D.2 (1926-1943)*

- 1926 søsat fra Orlogsværftet 3. juni
- 1927 kommandohejsning 1. september
- 1928 Brügge
- 1929 Karlskrona og Portsmouth
- 1930 i eskadre
- 1940 Holmen, 9. april under udrustning
- 1942 overført til reserven
- 1943 Holmen, under Undervandsbådsdivisionen, sænket 29. august ved divisionens foranstaltning.
- 1946 solgt sammen med de øvrige D-både til ophugning.

HAVFRUEN*1. Pinke, 20 kanoner (1563-1577)*

- 1563 nævnes i regnskab
- 1565 rojagt kaldet FRONEN (= HÅFFRUEN)
- 1567 på togt
- 1572 parade i anledning af kongens formæling kaldet MEERFRUEN
- 1576 nævnes et NORSKE HÅFFRUE, der bliver vrag
- 1577 forlist ved Øland

2. Fregat DANSKE HAFFRUE, 20-30 kanoner (1663-1691)

- 1663 søsat fra Bremerholm
- 1665 nævnes i flådeliste
- 1666-67 konvoj til Bergen
- 1669 togt til England, med DELMENHORST
- 1675 i Tromps eskadre
- 1676 deltog i Slaget ved Øland, 1. juni senere i Jens Rodsteens eskadre
- 1677 deltog i Slaget i Køge Bugt, 1. juli, indgik i 2. Eskadre
- 1679 i Jens Rodsteens eskadre, 16. januar i kamp med tre svenske skibe, togt til Elben og Glückstadt
- 1691 udgået af Flådens tal

3. Fregat SVENSKE HAFFRUE, 44 kanoner (1677-1687)

- 1677 erobret ved Møn (svensk prise) af LINDORMEN
- 1679 i Jens Rodsteens eskadre
- 1687 udgået af Flådens tal

4. Jagt MEERMIN, 12 kanoner (1690-1726)

- 1690 søsat og tilhørte Den glückstadtske Ekvipage
- 1703-04 vagtskib på Weser
- 1710 konvoj til Norge
- 1711-12 udrustet på Elben
- 1713 blokade af Tønning
- 1714 blokade og erobring af Helgoland
- 1717 kryds under Helgoland
- 1718 konvoj til Norge
- 1719 vagtskib på Weser
- 1726 udgået af Flådens tal

5. Jagt DEN DANSKE HAFFRUE, 12 kanoner (1666-1717)

- 1666 søsat
- 1717 udgået af Flådens tal

6. Orlogsskib, 70 kanoner (1701-1738)

Fabriksmester O. Judichær (1692-1727)

- 1701 søsat fra Orlogsværftet, 8. december,
- 1709 udlagt på Københavns Red, flagskib for C. T. Sehestedt, senere i Østersøen
- 1710 deltog i kampen i Køge Bugt, 4. oktober
- 1711 flagskib for Sehestedt i Gyldenløves Flåde
- 1712 flagskib for Jens Juel i Barfoeds eskadre
- 1714-15 i P. Rabens Flåde
- 1715 deltog i Slaget under Rügen, 8. august
- 1716 krydstogt i Østersøen
- 1717 i P. Rabens Flåde
- 1722 udlagt på Københavns Red
- 1723
- og 25 i eskadre
- 1726 udlagt på Københavns Red
- 1727 i eskadre
- 1738 udgået af Flådens tal

7. Fregat, 30 kanoner (1760-1790)

Fabriksmester F. M. Krabbe (1758-1772)

- 1760 søsat fra Orlogsværftet, 8. november
- 1762 kryds i Østersøen for indhentning af oplysninger om de russiske transporter til Riga
- 1763 togt til Marokko
- 1767 togt til de Barbariske Øer
- 1769-72 togt til Middelhavet under krig med Algier
- 1773 vagtskib i Sundet, påsejlet i april, hovedrepareret uden senere at blive udrustet
- 1790 udgået af Flådens tal

8. Fregat HAF-FRUEN, 40 kanoner (1789-1808)

Fabriksmester E. W. Stibolt (1788-1796)

- 1789 søsat fra Bodenhoffs Plads, 31. december
- omdøbt til FRUEN senere BOREAD

- 1790 på besejling i Nord- og Østersøen med fregatten
CRONBORG
- 1791 på øvelsestogt i Nordsøen
- 1794 på kryds i Nordsøen, indgik i en dansk-svensk
eskadre
- 1795 i eskadre, neutralitetsbeskyttelse
- 1796-97 i eskadre med svenske skibe
- 1798 stationstjeneste i Nordsøen
- 1799-
- 1801 togt til Middelhavet, gaver til Algier
- 1802 stationstjeneste ved Kristianssand
- 1807 udgået ved Flådens bortførelse

9. Fregat, 46 kanoner (1825-1865)

- 1825 søsat fra Orlogsværftet, 6. oktober
- 1832 på besejling med NYMPHEN
- 1848-50 under krigsudrustning
- 1853 eksercerskib, fra oktober logiskib for værnepligti-
ge
- 1864 ekvipering påbegyndt, men stoppet da skibet
sprang læk
indrettet til kuldepotskib uden at blive anvendt
udgået af Flådens tal, 5. september
- 1865 solgt

10. Undervandsbåd H.1 (1912-1932)

- 1912 søsat fra Orlogsværftet, 31. august
- 1913 kommandohejsning, 21. marts
- 1914-19 i Sikringsstyrken, standerskib i Undervandsbåds-
flotillen, ved København, Helsingør og Slipshavn
- 1927 overført til reserven, under Skibsdivisionen febru-
ar
- 1932 udgået af Flådens tal

11. Undervandsbåd H.2 (1937-1950)

- 1937 søsat fra Orlogsværftet, 6. november
- 1938 kommandohejsning, 6. maj

- 1940 Århus, indgik i 1. Undervandsbådsgruppe, 9. april
 1943 Holmen, i flydedok og oplagt under Undervands-
 bådsdivisionen
 sænket 29. august ved divisionens foranstaltning
 ved at dokkens ventiler blev åbnet
 1945 genfundet i maj
 1950 udgået og solgt sammen med de øvrige H-både til
 ophugning, 16. maj.

HAVMANDEN

1. Orlogsskib *MEERMAN* (1572-1575)

- 1572 parade i anledning af kongens formæling
 1573 i J. Abildgaards eskadre
 1575 udgået.

2. *Fregat, 36 kanoner* (1669-1674)

- 1669 bygget i Haderslev
 1674 udgået og solgt til Vestindisk Kompagni

3. *Defensionsskib, 34 kanoner* (1674-1683)

- 1674 købt og anvendt af kongen på rejser til Vestindien
 1677 deltog i Slaget i Købe Bugt, 1. juli, indgik i 1.
 Eskadre
 1679 i Jens Rodsteens eskadre
 1680 togt til Guinea og Vestindien
 1682-83 udlånt til Vestindisk Kompagni, strandede efter
 mytteri ved Marstrand, 20. januar, derefter udgå-
 et.

4. *Undervandsbåd H.2* (1911-1928)

- 1911 søsat fra Whitehead, Fiume 23. december
 1912 ankom til København i foråret
 kommandohejsning 20. august
 1914-19 i Sikringsstyrken, beskydt af engelsk undervands-
 båd E 11 med to torpedoer

- 1919 overført til reserven, 31. marts
- 1928 udgået af Flådens tal, 26. april.

5. Undervandsbåd H.1 (1937-1950)

- 1937 søsat fra Orlogsværftet, 19. juni
- 1938 kommandohejsning, 8. oktober
- 1939-40 i Sikringsstyrken
- 1940 Århus, indgik i 1. Undervandsbådsgruppe, 9. april
- 1943 Holmen, sænket 29. august
- 1945 genfundet på Holmen i maj
- 1950 udgået op solgt sammen med de øvrige H-både til ophugning, 16. maj.

NAJADEN

1. Fregat, 36 kanoner (1796-1807)

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

- 1796 søsat fra Gammelholm, 11. august
på besejling med fregatten CRONBORG
- 1797 i Middelhavet, træfning ved Tripolis, 16. maj
med briggen SARPEN
- 1798 togt til Flekkerø
- 1802 togt til Norge
- 1804 i Middelhavet
- 1807 udgået ved Flådens bortførelse

2. Fregat, 36 kanoner (1811-1812)

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

- 1811 søsat fra Orlogsværftet, 26. oktober
- 1812 udgået ved sænkning i Slaget ved Lyngør, 6. juli

3. Korvet, 20 kanoner (1820-1852)

- 1820 søsat fra Orlogsværftet, 26. maj
- 1820-21 togt til Vestindien
- 1822-23 togt til Vestindien
- 1824-25 togt til Vestindien

- 1826-36 kadetskib
- 1844-51 vagtskib i Sundet
- 1852 udgået og solgt til
Handelshuset H. Puggaard & Co.

4. Korvet, 14 kanoner (1853-1864)

- 1853 søsat fra Orlogsværftet, 4. oktober
- 1854-55 togt til Vestindien
- 1856-57 togt til Vestindien og Sydamerika
- 1864 under krigsudrustning og udgået af Flådens tal,
19. december
- 1865 solgt til Handelshuset H. Puggaard & Co.

5. Undervandsbåd A. 6 (1913-1931)

- 1913 søsat fra Orlogsværftet, 9. juli
kommandohejsning, 1. december
- 1914-19 i Sikringsstyrken, ved København, Helsingør og
Slipshavn
- 1925-27 i eskadre
- 1929 overført til reserven, i Skibsdivisionen, 1. januar
- 1931 udgået af Flådens tal, 9. september

NEPTUN

1. Mindre skib (1599-1603)

- 1599 taget som prise (hollandsk) under Christian IV's
Nordlandsfærd, Joakim Bylov forordnet som
høvedsmand
- 1601 i H. Daas Flåde til Vestersøen
- 1603 udgået af Flådens tal.

2. Orlogsskib NEPTUNUS, 28 kanoner (1644)

- 1644 købt i Holland
togt til Elfsborg og Flekkerø, deltog i Slaget ved
Listerdyb og »gik op i luer« efter Slaget under
Lolland, 13. oktober.

3. Defensionsskib, 24 kanoner (1674-1683)

- 1674 købt til Vestindisk Kompagni
1682 afgivet til Vestindisk Kompagni og fik navnet
HAYMANDEN, mytteri ombord, strandede ved
Marstrand, 20. januar, derefter udgået.

4. Fregat NEPTUNUS, 44 kanoner (1676-1716)

- 1676 taget som prise (svensk) under slaget ved Øland,
1. juni
1677 deltog i Slaget ved Møn, 1. juni
deltog i Slaget i Køge Bugt, 1. juli,
indgik i 2. Eskadre
1679 i Jens Rodsteens eskadre
1689 i Niels Juel's eskadre
1691 konvoj til Frankrig
1693 troppetransport, København-Travemünde
1700 togt til Kristianssand efter hvervede søfolk i
Jens Juel's Flåde
1710 i Gyldenløves Flåde
1711 konvoj til Norge, derefter i Sehestedts eskadre
i Nordsøen
1712 konvoj, Korsør-København og København-Norge,
derefter blokade af Wismar
1716 udgået af Flådens tal.

5. Snau NEPTUNUS, 10 kanoner (1712-1719)

- 1712-19 i Kattegat
1717-19 i Rosenpalms eskadre
1719 udgået af Flådens tal.

6. Galioth, 12 kanoner (1743-1751)

- 1743 søsat
1751 udgået ved stranding ved Gerrild.

7. Orlogsskib NEPTUNUS, 60 kanoner (1750-1783)

- Konstruktør L. Barbé (1740-1747)
1750 søsat fra Orlogsværftet, 16. juni

- 1757-58 konvoj til Middelhavet
 1773 i eskadre, 6. juni til Norge med Prins Carl af Hessen og Prinsesse Lovise, førte kongeflag
 1774 overført til flådestationen i Torsvig
 1775 tilbage til København
 1783 udgået af Flådens tal.

8. Orlogsskib NEPTUNUS, 80 kanoner (1789-1807)

Fabriksmester Henrik Gerner (1772-1787)

- 1789 søsat fra Orlogsværftet, 25. juli
 1791 på besejling med orlogsskibet ODIN i Østersøen
 1794 flagskib i I. C. Kriegers eskadre
 1800 i J. P. Wleugels eskadre på 8 orlogsskibe, station ved Helsingør i anledning af udsigten til krig med England
 1804 til Frederikshavn sammen med ØRNEN, 22 maj, for at overføre kronprinsen til Norge, rejsen opgivet, returnerede til København via Storebælt
 1807 udgået ved stranding på Tårbæk Rev, opbrændte i forbindelse med Flådens bortførelse.

9. Flådebatteri (1808)

- 1808 tjeneste i Norge.

10. Jagt, 6 falkonetter (1840-1864)

Fabriksmester A. Schifter (1814-1846)

- 1840 søsat fra Nyholm, 22. juni
 1840-59 udrustet næsten hver sommer som lystjagt for kronprinsen senere kongen
 1848-49 stillet til disposition for Marinen i sommermånederne
 1858 overført til Marinen, efter at kongen i England havde købt skrueskonnerten FALKEN
 1859-63 opmålingsfartøj

- 1864 under krigsudrustning, 4. april-9. august og underlagt eskaden i Østersøens vestlige del
udgået af Flådens tal, 19. december.

11. Undervandsbåd B.11 (1915-1933)

- 1915 søsat fra Orlogsværftet, 22. december
1916 kommandohejsning, 1. oktober
1916-19 i Sikringsstyrken ved Helsingør, København og Slipshavn
1919-32 i eskadre og øvelsesdelinger hver sommer
1922 kollideret med TRITON
1932 overført til reserven, under Skibsdivisionen, 1. maj
1933 udgået af Flådens tal, 26. april

NYMFEN

1. Fregat, 36 kanoner (1807-1807)

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

- 1807 søsat fra Gammelholm 6. juni og udgået ved Flådens bortførelse.

2. Fregat NYMPHEN, 36 kanoner (1815-1852)

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

- 1815 søsat fra Orlogsværftet 18. oktober
1818 i Middelhavet
1832 på besejling med HAVFRUEN, samtidig kadet-skib
1849 under krigsudrustning
1852 udgået
1853 solgt til firmaet Ross, Widal & Co., Hamborg

3. Undervandsbåd A.7 (1914-1932)

- 1914 søsat fra Orlogsværftet 10. februar
1914-19 i Sikringsstyrken ved København, Helsingør og Slipshavn

- 1920 og 21 i eskadre
- 1925 og 26 i eskadre
- 1928 og 29 i eskadre
- 1930 overført til reserven 1. januar
- 1932 udgået 11. marts

RAN

1. Undervandsbåd B.9 (1915-1946)

- 1915 søsat fra Orlogsværftet 30. marts
kommandohejsning 1. oktober
- 1915-19 i Sikringsstyrken ved Helsingør og Slipshavn
- 1919-38 i eskadre og øvelsesdelinger hver sommer
- 1939 overført til reserven (Skibsdivisionen)
- 1940 Holmen, oplagt under Undervandsbådsdivisionen
uden batterier, 9. april, fungerede som oliedepot i
Tømmergraven
- 1943 Holmen, 29. august ubeskadiget
- 1945 genfundet på Holmen
- 1946 solgt til ophugning sammen med de øvrige B-både.

ROTA

1. Fregat, 40 kanoner (1801-1807)

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

- 1801 søsat fra Orlogsværftet 15. september
- 1802-03 togt til Middelhavet for at beskytte handelen med
Tripolis
- 1807 udgået ved Flådens bortførelse

2. Fregat, 46 kanoner (1822-1863)

- 1822 søsat fra Orlogsværftet 31. juli
- 1838 afhentede Thorvaldsen og hans kunstværker i Li-
vorno, ankom til København 17. september
- 1849 under krigsudrustning
- 1856 eksercerskib
- 1861 logiskib

1863 udgået og solgt til handelshuset H. Puggaard & Co.

3. Undervandsbåd C.1 (1918-1952)

1918 søsat fra Orlogsværftet 26. august
1920 kommandohejsning 7 september
1920-40 i eskadre og øvelsesdelinger hver sommer
1922 Stockholm
1924 England og Færøerne sammen med BELLONA og FLORA
1926 påsejlet af HEJMDAL
Amsterdam, alle C-bådene
1931 Norge
1935 overført til reserven (Skibsdivisionen)
1940 Holmen, under udrustning
1943 Holmen, under Undervandsbådsdivisionen 29. august, sænket
1945 genfundet i maj
1952 solgt sammen med de øvrige C-både til ophugning



Bevogtningsfartøjet NAJADEN

(FOTO: SVN)

FRA ANDRE MARINER

Vesttyskland

»Gepard«, den første 143 A båd til Bundesmarine.

Den første båd af 143 A-klassen løb den 25. september 1981 af stablen og fik navnet »Gepard«. Inden udgangen af 1984 skal ti både af denne klasse afleveres til den vest-tyske marine. Båden har et displacement på 390,6 tons, dimensionerne 57,6 m $\times$ 7,76 m $\times$ 2,19 m og er en videreudvikling af type 143.

Oprindeligt var det planlagt at bygge ti hydrofoilbåde af Boeing-design (type 162), men da stykprisen for denne klasse ville blive 140 mill. DM, blev denne løsning opgivet.

Armeringen vil komme til at bestå af 4 stk. MM 38 Exocet missiler, en 76 mm Oto Melara kanon samt et RAM missilsystem mod fly og missiler. RAM (Rolling Airframe Missile) er et amerikansk udviklet missilsystem, der i Gepard vil blive installeret på agterdækket i en launcher, der rummer 24 missiler. RAM missilet, der flyver med overlydshastighed, er 2,75 m langt med en diameter på 13 cm og en startvægt på 70,6 kg.

143 A-klassen vil ikke, i modsætning til 143-klassen, blive udrustet med torpedoer. Da den nye type også har en kanon mindre end skibene i denne klasse, kan besætningen mindskes fra 40 til 34 mand.

(Marine-Rundschau, december 1981)

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i november/december 1981

RETSVÆSEN.

Kristensen, Gustav: Havets økonomi - i relation til FN's tredje Havretskonference. Kbh. 1981. 156 s. ill. kort. index. bibl.

Watt, Donald Cameron (ed.): The North Sea: A New International Regime? Records of an International Conference at the Royal Naval College, Greenwich 2, 3 & 4 May, 1979. (Greenwich Forum V). Guildford 1980. 264 s. ill.

HISTORIE.

Gregersen, H. V.: Danmarks historie. Slesvig og Holsten før 1930. Kbh. 1981. 488 s. ill. kort. index.

Keeler, Mary Frear (ed.): Sir Francis Drake's West Indian Voyage 1585-86. HAKLUYT SOCIETY, SECOND SERIES NO. 148. London 1981. 358 s. ill. kort. index. bibl.

Ladd, James D.: The Royal Marines 1919-1980. An Authorised History. London 1980. 482 s. ill. kort. index. bibl.

Moskin, J. Robert: The Story of the U.S. Marine Corps. New York 1979. 796 s. ill. kort. index. bibl.

Navy Photographer's Mate Training Series. Module 1: Naval Photography. (NAVEDTRA 373-01-00-81). Washington 1981. ca. 260 s. ill. index. 4°.

1. VERDENSKRIG.

Laffin, John: Damn the Dardanelles! The Story of Gallipoli. London 1980. 224 s. ill. kort. index. bibl.

Thomsen, Jens: Spioner i Danmark. Agenternes arena 1960-81. Lyng 1981. 160 s. ill. bibl.

SKIBE, SKIBSBYGNING m.m.

Aichelburg, Wladimir: Die Unterseeboote Österreich-Ungarns. 2. Band. Graz (Østrig) 1981. s. 147-518. ill. kort. index. bibl. 4°.

Friis-Pedersen, Jens: Sejlskibe. De sidste i Grønlandsfarten opmålt, tegnet og fotograferet. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Søhistoriske Skrifter X. (Udg. ved Anders Monrad Møller og Jens Lorentzen). Kbh. 1981. 108 s. ill. index. bibl.

Hoyt, Edwin P.: Sunk by the BISMARCK. The Life and Death of the Battleship HMS HOOD. New York 1980. 150 s. ill. index. bibl.

Sannes, Tor Borch: Kongeskipet NORGE. Oslo 1981. 208 s. ill. index.

Terzibaschitsch, Stefan: Escort Carriers and Aviation Support Ships of the US Navy. New York 1981. 208 s. ill. index. 4°.

SØMANDSSKAB & NAVIGATION

Föreskrifter för Båtstyrare. (faksimile). Stockholm 1868 (1981). 22 s.

Underrättelser att inhämta kännedom om de förnämsta Fix-Stjernor till praktiskt bruk på sjön, med tabetter. (faksimile). Stockholm 1826 (1981). 24 s. + 6 s. tabeller.

HÅNDBØGER m.m.

Basic Military Requirements. (NAVEDTRA 10054-E). Washington 1981. ca. 306 s. ill. index. 4°.

2. VERDENSKRIG.

Achasov, V.I. & N.B. Pavlovich: Soviet Naval Operations in the Great Patriotic War 1941-1945. Annapolis 1981. 394 s. ill. kort index.

Beaver, Paul: U-Boats in the Atlantic. (World War 2 Photo Album Number 11). Cambridge 1979. 96 s. ill. kort.

Beaver, Paul: German Capital Ships. (World War 2 Photo Album Number 14). Cambridge 1980. 96 s. ill. kort.

Beaver, Paul: German Destroyers and Escorts. (World War 2 Photo Album No. 20). Cambridge 1981. 96 s. ill. kort.

PERSONALHISTORIE.

Dencker, J. (red.): Nekrologer og biografier over afdøde officerer o.l. (Register til danske militære tidsskrifter og enkelte danske bogværker, fortrinsvis officerer fra hæren). Kbh. 1981. 61 + 19 s. stencileret. 4°.

Thomas, Viktor: Ti år på tronen 1972-1982. En jubilæumsbog om Dronning Margrethe. Kbh. 1981. 136 s. ill. index.

POLITIK & EFTERRETNINGSVÆSEN.

Ambrose, Stephen E.: Ike's Spies. Eisenhower and the Espionage Establishment. New York 1981. 368 s. ill. kort index. bibl.

Munch-Petersen, Thomas: The Strategy of Phoney War. Britain, Sweden and the Iron Ore Question 1939-1940. Stockholm 1981. 296 s. kort. bibl.

Riste, Olav: »London-regjeringa«. Norge i krigsalliansen 1940-1945. II 1942-1945: Vegen heim. Oslo 1979. 466 s. ill. index. bibl.

United States Navy Uniform Regulations. (NAVPERS 15665D). Washington 1981. ca. 262 s. ill. 4°.

GRØNLAND.

Kjems Rud: Horisonter af Is. Erobringen af den grønlandske indlandsis. Kbh. 1981. 224 s. ill. kort. bibl.

Silis, Ivars: Nanok. Kbh. 1981. 166 s. ill. kort.

Kommentarer til nyanskaffelser

Jens Friis-Pedersen: Sejlskibe. De sidste i Grønlandsfarten opmålt, tegnet og fotograferet. Søhistoriske Skrifter X. Høst & Søn, Kbh. 1981.

Bogen er den anden, der er udgivet af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg på basis af Friis-Pedersens testamentariske gave - jvnf. tidsskriftet 1980, pag. 363.

I den sædvanlige smukke udførelse - tilrettelagt af historikeren Anders Monrad Møller og bogtilrettelæggeren Jens Lorentzen - fremtræder bogen som en perle for den, der interesserer sig for gamle sejlskibe i Grønlandsfarten. Udover tegninger er bogen velforsynet med billeder og tekst om de forskellige skibe samt Friis-Pedersens rejsenotater.

Rud Kjems: Horisonter af Is. Erobringen af den grønlandske indlandsis. G.E.C. Gad, Kbh. 1981.

Bogen beskriver danske og udenlandske ekspeditioner på den grønlandske indlandsis - fra midten af 1700-tallet og op til efter 2. verdenskrig. Hovedvægten er mere lagt på den anvendte rejseteknik end på de hjembragte videnskabelige resultater. Der er i bogen ofte benyttet citater fra ekspeditionsberetninger, dagbøger og breve, hvilket sammen med illustrationerne fra de originale beretninger - der ofte er små kunstværker - gør bogen levende og afvekslende.

Maritim Kontakt IV.

Det 3. nummer af Maritim Kontakt (nummereret som nr. IV, idet nr. III endnu ikke er udkommet) er en 232 sider bog med titlen »Under sejl påny«, udgivet af Træskibsejernes Sammenslutning i samarbejde med Nationalmuseets Skibshistoriske Laboratorium og Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie og Samfundsforskning.

Bogen har karakter af et festskrift, idet Træskibsejernes Sammenslutning i 1981 fejrede 10 års fødselsdag. Den indeholder en række artikler, dels om forhistorien til foreningen og de restaureringsbestrebelse der udøves, dels om ældre danske og udenlandske skibe af træ, deres historie, sejlads, besætninger, m.m.m.

Olav Riste: »London-regjeringa«. Norge i krigsalliansen 1940-45. II 1942-1945: Vegen heim. Det norske Samlaget, Oslo 1979.

Bogen er andet og sidste bind af Olav Ristes store forskningsværk om den norske krigsindsats på udefronten og samarbejdet med de allierede stormagter. (1. bind blev anmeldt af kommandørkaptajn J. Teisen i tidsskriftet 1974, pag. 136).

I nærværende bind redegøres for diskussionen om hjemmefrontens kampformer og om afklaringen af det vanskelige forhold mellem regeringen og den hjemlige ledelse. I 2. del fortælles om de allierede og norske planer for Norges befrielse, hvor faren for væbnet tysk modstand var det truende spørgsmål. Videre gives en udførlig fremstilling af det storpolitiske spil om befrielsen af Nord-Norge på grundlag af et omfattende og hidtil uudnyttet engelsk og norsk materiale. Et særskilt kapitel omhandler Svalbard og giver en indgående analyse af de tophemmelige forhandlinger mellem Norge og Sovjetunionen den sidste krigsvinter.

Nærværende kommentator må medgive kommandørkap-

tajn Teisen, at man sandelig skal vænne sig til det nynorske sprog.

Ivars Silas: Nanok. Vindrose, Kbh. 1981.

Nanok - det eskimoiske navn for isbjørn - er hovedtemaet i bogen. I 12 fortællinger berettes om isbjørnens betydning for polarfolkenes kultur og man følger på nærmeste hold kampen for at bevare dette prægtige dyr, som ikke længere trues af rovdrift, men af teknikkens uhæmmede fremtrængen mod nord.

Forfatteren er født i 1940 i Riga og udrejste som ung ingeniør til Grønland. I de sidste 10-12 år har han rejst i det arktiske område og specialiseret sig som polar-fotograf og ekspeditionsmand, idet han har været praktisk leder af talrige dyreforskningsprogrammer i Grønland, Canada og på Svalbard.

Bogen er righoldigt forsynet med flotte farvefotografier og med tegninger udført af forfatterens grønlandske kone, der er grafiker.

A.H.



Kystforsvarsskibet *OLFERT FISCHER*



DANSK ESSO A/S

SKT. ANNÆ PLADS 13 · 1264 K.
TELF. (01) 14 28 90



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



6000 METER

10.000.000 candela

**NS - 200
UOVERTRUFFEN SOM ALL
ROUND LYSKASTER –
FANTASTISK TIL ISHAVS-
SEJLADS**

**200 W højtryksskviksølvlampe
110 eller 220 volt.**

K.G. MATZEN
KGM
**INGENIØR- OG
HANDELSFIRMA**

KONG GEORGS VEJ 21, 2000 KBH. F., TLF. 01-34426



DET NORSKE
VERITAS

DANMARK

ANNONCER

(01) *14 41 55

SØVÆRNETS Officers Slips

til civil brug

Marineblåt, med en enkelt
orlogsrød og hvis stribe

MØNSTERBESKYTTET

Sendes portofrit over hele landet ved tilsendelse
af Check eller Giro

Natursilke kr. 178,00

Uldslips kr. 98,50

ENEFORHANDLING



HELGE MADSEN

KONGELIG HOFLEVERANDØR

ØSTERPORT - KØBENHAVN

TELEFON (01) 13 31 13



Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn K. H. Winther



MARTS/APRIL 1982
153. ÅRGANG



Kockums AB, Box 832, S-20180 Malmö, Sweden

Telephone: +46-40-74400, Telex: 33190 kockum s

Svitzer suveræn service til søs

Verdensomspændende bjergnings-, bugserings- og offshore service

Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise A/S

Kværsthusgade 1 1251 København K Telefon (01) 15 5195 eller kontordt. (01) 15 5175
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: Molier Steamship Co. Inc. Suite 3527 One World Trade Center

New York N.Y. 10048 Telex: JTT 420372 - Telefon: 212-466-5300



**SKIBS-
PUMPER**

af enhver art
til ethvert
formål

og ethvert
skib

og ethvert
værft

over hele
verden

MASKINFABRIKKEN

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



KORSØR HAVN

...har mange fordelen at byde Dem.

Mobilkraner og faste kraner op til 35 tons løfteevne

Stor vanddybde, god kajplads

Beliggenheden umiddelbart ud til Storebælt bevirker, at der sjældent forekommer isvanskeligheder

Havnekontoret. telf. (03) 57 00 85

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

2

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

Forsidebillede: Torpedobåden SUENSON

INDHOLD:

SIDE:

REDERANSVARETS BEGRÆNSNING af fuldmægtig Orla Sørensen	65
ITALIENSK UBÅD SÆNKEDE »ESSO COPENHAGEN« af orlogskaptajn Harald R. Joensen	74
MARITIM DEBAT	80
BOGANMELDELSER	90
MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET	97
PRISOPGAVER FOR 1982	98
FLÅDENS SKIBE, TORPEDOBÅDSESKADREN	100
MARINENS BIBLIOTEK.....	132

MAN HAR JO LOV AT VÆRE KRÆSEN

Kassettebånd, spolebånd -
og videobånd til alle systemer



BASF

A/S Badilin

Ved Slagsgrøven 15
Postboks 1734
2300 København S
Tlf. (01) 57 00 11



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

REDERANSVARETS BEGRÆNSNING

Af fuldmægtig Orla Sørensen

Instituttet om rederansvarets begrænsning

Med 1. betænkning afgivet af sølovsudvalget angående begrænsning af rederansvaret, betænkning nr. 924, 1981, foreslås nye regler, der også kommer til at vedrøre søværnet.

Da instituttet om rederansvarets begrænsning måske ikke står alle læsere i tydelig erindring, er det måske her på plads, om ikke andet så for repetitionens skyld, at fremkomme med en kort forklaring.

I den almindelige erstatningsret er det således, at skadevolder skal udrede erstatning til skadelidte for dennes fulde økonomiske tab. I skibsfarten er det ikke altid tilfældet. Under det - sikkert noget forældede - synspunkt, at skibsfartserhvervet er særlig resikabelt, kan en reder begrænse sit ansvar for den skade, hans skib forvolder. Forholdet er reguleret i søloven, lovbekendtgørelse nr. 353 af 1.7.1974, kapitel 10, der giver regler for den såkaldte globalbegrænsning, er udtrykker overgrænsen for rederens økonomiske ansvar. Begrænsningens materielle omfang er fastsat i sølovens §234. I nærværende sammenhæng skal nævnes, at rederens ansvar er begrænset for så vidt angår,

- erstatning for skade på person eller gods, der følger med skibet,

- erstatning for skade på person eller ejendom opstået i forbindelse med navigation og behandling af skibet, lastning, losning, o.s.v.,

- erstatning for skade tilføjet havneanlæg o.s.v.

I sølovens §235 sættes ansvarsbegrænsningen til 1000 guldfranc (p.t. = ca. 500 kr) pr. ton af skibets drægtighed, dog mindst 150.000 francs. Der er særlige regler for personskade. Ved en senere tilføjelse til loven, tillægges Industrimini-

steren bemyndigelse til at fastsætte de anførte værdier med omregning til internationale trækingsrettigheder (SDR). Det er vigtigt at bemærke, at ansvarsbegrænsningen ikke kan gøres gældende, dersom skaden er opstået ved fejl eller forsømmelser fra rederens side. Herom viser følgende praksis:

Merchant Shipping Act 1894, statutory 503. Dom af 1951. Det svenske fartøj DIVINA påsejlede i Themsmundingen den engelske undervandsbåd TRUCULENT, der sank efter sammenstødet. Da der forelå fejl på begge sider, søgte admiralitetet, som reder for TRUCULENT, at begrænse ansvaret.

Under sagen blev det lagt til grund, at en medvirkende faktor til ulykken havde været anbringelse af undervandsbådens navigationslys, der af tekniske grunde ikke var helt forskriftsmæssig. Som vidne forklarede Third Sea Lord at lysene var blevet placeret på denne måde efter omstændighederne, men at man var vidende om, at dette ikke opfyldte påbud i reglerne herom.

Retten til at begrænse ansvaret ansås herefter for tabt, idet admiralitetet var i »actual fault«.

Ugeskrift for Retsvæsen 1971 737 SH.

I sagen om fregatten ESBERN SNARE's sammenstød med den russiske trawler ANAPA søgte sagsøger at påvise, at fregatten var uhensigtsmæssigt konstrueret med hensyn til den omstændelige procedure for ordregivning fra bro til maskinrum. Hensigten var at få lagt til grund, at der forelå fejl fra rederens side og derved undgå, at begrænsningsreglen kunne bringes i anvendelse.

Retten fulgte ikke dette anbringende, men eksemplet illustrerer klart forholdet mellem den navigatoriske fejl og fejl på rederens side.

Krigsskibe og andre statsskibe

Skibsfarten er vel et af de mest internationale erhverv, og der er derfor behov for internationale regler på området. Rederansvarets begrænsning reguleres af en konvention af oktober 1957 (ratificeret 1965) og forud herfor af to konventioner af henholdsvis 1924 og 1910. I de sidstnævnte konventioner fandtes artikler, der udtalte, at de ikke fandt anvendelse på krigsskibe og andre statsskibe, men dette har altid været fortolket således, at man kun havde reglen, fordi man ikke i en almindelig søretskonvention ville nedfælde regler om noget så suverænt som krigs- og statsskibe. Det blev derfor antaget, at det måtte være op til den enkelte konventionsdeltager, om man ville lade de nævnte skibe være omfattet af reglerne. I nordisk ret er dette bl.a. fastslået i en dom, Nordiske Domme 1949 nr. 532, dom af 7. oktober 1949 vedr. kollision mellem fartøjet BARKØY og den norske korvet BUTTERCUP.

Den retstilstand, der har udviklet sig, er dog også, at staten som reder kan gøre ansvarsbegrænsningen gældende. (Se iøvrigt også ESBERN SNARE-dommen)

Der er nu kommet en ny konvention på området, »Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims«, den såkaldte London-konvention af 1976. Denne konvention rører ikke ved den gældende retstilstand men udelader tværtimod reglen om krigsskibe, hvilket kun kan fortolkes som en knæsatning af den internationale praksis, at krigsskibe i dette forhold behandles på lige fod med andre søfarende.

En kontakt med andre søfarende nationer inden for NATO gør det klart, at disse lande ikke i Londonkonventionen af 1976 ser nogen indikation for at ændre national lovgivning eller international praksis med hensyn til begrænsningsreglerne for krigsskibe. Dog giver konventionen anledning til, at begrænsningsbeløbene fastsættes i henhold til skibets bruttotonnage - i stedet for drægtighed - og til dette formål lægges reglerne i målekongressionen af 1969 til grund.

For senere reference gengives her uddrag af Londonkonventionens fastsættelse af begrænsningsbeløbene, idet »SDR« angiver de før omtalte trækningssrettigheder.

Ved personskader:

For skibe indtil 500 brt., maximum 333.000 SDR

For skibe på fra 501 brt., til 3000 brt. yderligere 500 SDR pr. ton

For skibe på fra 3001 brt. til 30000 brt. yderligere 330 SDR pr. ton

....O.S.V.

Ved andet end personskader:

For skibe indtil 500 brt., maximum 157.000 SDR

For skibe på fra 501 brt. til 30000 brt. yderligere 167 SDR pr. ton.

....O.S.V.

Sølovsudvalgets opfattelse

I sølovsudvalgets betænkning er begrænsningsbeløbene fastsat i §238 som lige gengivet med reference til Londonkonventionens artikel 6. Herudover finder man behov for særlige regler for krigsskibe, idet udvalget som §243 foreslår:

»§243. For krigsskibe og andre skibe, som bruges i statsligt, ikke-kommercielt øjemed, skal ansvarsgrænserne i intet tilfælde beregnes efter en tonnage under 5000 tons. Ansvar kan ikke begrænses for tab eller skade, som skyldes skibets særlige egenskaber eller anvendelse, mens det bruges i statsligt.....«

I betænkningens bemærkninger til lovudkastets §243 henvises til de generelle bemærkninger for begrundelse for, at bl.a. krigsskibes tonnage foreslås fastsat til minimum 5000 tons. Senere siges - meget fair, men også ejendommeligt nok

- at reglens formulering kun er en kodificering af den bestående retstilstand.

I de generelle bemærkninger pkt. f, er det imidlertid svært at navigere sig igennem tågerne henimod en reel begrundelse for at fastsætte en minimumsgrænse på 5000 tons for en hjemmeværnsskutter på 60 tons.

Sølovsudvalget starter med at beskrive det hensigtsmæssige i at fratage bl.a. krigsskibe retten til ansvarsbegrænsning, når de anvendes på særlig måde eller når de har særlige egenskaber - altså lige nøjagtigt en beskrivelse af den gældende retstilstand. Bl.a. refereres til engelske domme om u-både, formentlig TRUCULENT-dommen, der er refereret oven for. Kedeligt nok var det som her anført sidelanternernes placering, der var det afgørende, og disse har jo næppe været tændt i neddykket tilstand. Eksemplet passer ikke på det angivne forhold i betænkningen, men lad det være konstateret, at det var skibets indretning, der var af betydning, og dette må vel gælde for et hvilket som helst skib, ikke blot for et krigsskib.

Videre nævnes BÄVEREN-dommen, som oprindelig spillede en stor rolle i sølovsudvalgets motivation til at søge begrænsningsretten ændret for krigsskibe. Det er rigtigt, at et væsentligt argument i sagen var, at dette fartøj anvendtes på en for almindelig skibsfart atypisk måde, nemlig neddykket, men der var sandelig tillige andre betydningsfulde momenter, der spillede en rolle. Det væsentligste er dog i kommentar til denne del af betænkningen, at man ved overfladiske henvisninger, uanset at man anfører det som udvalgets hensigt blot at kodificere retstilstanden, alligevel søger at påvise »at der er sket noget« - noget som kræver, at nu skal loven ændres. Sandheden er den, at der ikke findes en eneste dom, der rokter ved det forhold, at fejl der skyldes rederen, betager denne retten til at begrænse sit ansvar. Det véd sølovsudvalget naturligvis også, så hvorfor hele denne manøvre?

Det kan tænkes, at man har sat sig for at bibringe et indtryk

af farlighed ved krigsskibes også almindelige sejlads, for derved bedre at kunne få minimering af tonnagen for disse skibe til 5000 tons til bedre at glide ned, men en begrundelse er det ikke, for argumentationen for dette forslag er mildest talt svag. Det siges blot, at »de synspunkter, der har ført til at indrømme private redere ret til at begrænse ansvaret...finder ikke anvendelse, når det drejer sig om statslig skibsfart. Hertil kommer, at visse statsskibes, specielt krigsskibes, relativt beskedne tonnage ikke giver et sandt billede af skibenes skadeevne...« Dette må betegnes som postulater, der forekommer ubetyggende, når fremsat i en betænkning fra sølovsudvalget.

Det vides ikke, hvor mange aktive eller tidligere navigatører, der har sæde i udvalget, men er der nogen, må man forbavses over, at der ikke er afgivet særindstilling. Enhver officer i søværnet vil kunne bekræfte, at en betragtelig del af søtjenesten går med, på mange forskellige måder, at assistere den almindelige søfart. Det er vel søværnets hele væsen. I hvert fald kendes nok så mange bestemmelser, direktiver m.v., der pålægger søværnet at optræde til sikring af og assistance for skibsfarten.

Med det fremsatte forslag står søværnet i den situation, at patruljefartøjet på 300 tons, der sætter alt til side for at assistere fiskerkutteren med en ilde tilredt person om bord og herunder kommer til at anrette en skade, kan risikere at skulle betale 6 gange så meget i erstatning som det, en kutter under samme forhold og af samme tonnage skulle erlægge. Med hensyn til bemærkningerne om krigsskibes særlige skadeevne, er det også temmelig svært at følge med. Krigsskibe er udstyret og bemanded på en måde, der både kvalitativt og kvantitativt nok ligger i overkanten af det for skibsfarten almindelige. Den ulykkesstatistik for søværnets skibe, der er tilgængelig for sølovsudvalget, må da vist, sammenlignet med resten af søfartens, også bekræfte, at søværnets skibe ikke er involveret i flere ulykker end andre skibe.

Eksterne forhold

I slutningen af de generelle bemærkninger pkt. f. beskæftiger betænkningen sig med, hvorledes en énsidig nordisk restriktion af ansvarsbegrænsningen for krigsskibe og andre statsskibe vil virke udadtil. Det siges at være det ophøjede mål at »beskytte danske borgere« (mod krigsskibenes uvæsen?) og eventuelt tillige borgere i andre nordiske lande. Derefter fremsættes nogle løse betragtninger om, at udenlandske borgere måske også skulle omfattes af de danske - underforstået meget favorable - vilkår, såfremt danske borgere vil få samme behandling som skadelidte, når skadevolder er et udenlandsk statsskib. Og så er vi faktisk ude i hårdt vejr igen.

Populært forklaret er international privatret et værktøj, der kan anvendes til at finde frem til, hvilket lands ret der skal lægges til grund for afgørelse af et tvistemål om f.eks. erstatning, når skadelidte og skadevolder er af forskellig nationalitet. Da nu de tidligere adspurgte søfartsnationer ikke påtænker lovgivning, der afviger fra Londonkonventionen, kan der meget vel opstå ejendommelige afgørelser i erstatningsspørgsmål.

Et eksempel. Et dansk fragtskib støder i den engelske kanal sammen med et dansk krigsskib på 300 tons. Skylden tillægges krigsskibet, og der vil her næppe være tvivl om, at erstatningsspørgsmålet afgøres efter dansk ret. Fragtskibets reder vil få erstatning, som om krigsskibet var på 5000 tons, lad os sige en sum på 918.500 SDR. Havde krigsskibet været engelsk, ville erstatningen blive på 167.000 SDR. Skal man altså påsejles af et krigsskib, må man håbe på, at det er dansk, siden dette giver en erstatning på 5-6 gange den, man ellers var berettiget til.

Endnu et eksempel. Et engelsk fragtskib lider i Øresund skade ved sammenstød med et dansk krigsskib. Det må nu forventes, at det fra engelsk side vil blive søgt gjort gældende,

at dansk ret skal ligge til grund for afgørelsen af erstatnings-spørgsmålet, og meget sandsynligt vil dette blive tilfældet, eftersom uheldet skete i dansk farvand, og skadevolder er et dansk skib. Resultatet må da blive, at skadelidte vil opnå en erstatning, der er langt højere, end hvis uheldet var sket et andet sted, eller hvis krigsskibet havde været engelsk. Det forekommer ret utænkeligt, at sølovsudvalget ikke skulle have taget disse konsekvenser i betragtning, men i stedet for at redegøre for dem i betænkningen, antydes her blot, at der kan være visse vanskeligheder forude.

Afsluttende bemærkninger

En betænkning har til formål at begrunde et reelt behov for lovgivning eller ændringer hertil, samt at forklare konsekvenserne af foreslåede nye regler. På det punkt, der her er behandlet, kan sølovsudvalgets betænkning næppe siges at have opfyldt formålet særlig godt.

Det er lidt beskæmmende at konstatere, at sølovsudvalget, som varetager søfartens interesser i bred almindelighed, denne gang klart har diskrimineret en lille del af søfarten ved den foreslåede lovgivning. Det er umiddelbart svært at se, hvorledes statens skibsfart skulle have gjort sig fortjent til den foreliggende indstilling. Hvis man skal dømme efter det meget udviklede samarbejde på havet mellem søværnet og den øvrige skibsfart, er det noget vanskeligt at tro, at den aktive skibsfart skulle have et ønske om, at søværnets skibe under almindelig sejlads skal behandles anderledes end andre.

Lige så vanskeligt er det at forestille sig, at sølovsudvalget med en helt ny regel vil trække dansk (nordisk) søret frem som model til efterfølgelse. Findes ingen andre begrundelser end de, der forekommer i betænkningen, vil et sådant mål være forfejlet.

Der er kun tilbage at håbe, at man under fornyede overvej-

elser besinder sig, men ellers foreligger der den mulighed, at lovgiverne ikke finder begrundelserne for uens behandling af statslig og anden skibsfart for tilstrækkelige.



Tankfartøjet SKINFAXE

(Foto SVN)

Forfatteren sætter spørgsmålstegn ved det rimelige i at krigsskibe - og andre statsskibe - uanset faktisk størrelse skal tillægges ansvarsbyrde svarende til et civilt skib på 5000 brt. SKINFAXE har et displacement på 520 tons og en brt. på ca. 500 tons, men foreslås tildelt ansvar som et ti gange større skib.

Italiensk ubåd sænkede »ESSO COPENHAGEN«

Af orlogskaptajn Harald R. Joensen

Den 21. februar 1942 afgik tankskibet »ESSO COPENHAGEN« fra Aruba med en olielast til Argentina. Dagen før havde ubåden »LUIGI TORELLI« netop sænket det britiske dampskib »SCOTTISH STAR« i Atlanterhavet. Den havde desuden allerede det norske tankskib »IDA KNUDSEN« på sin samvittighed. Fire døgn senere skulle ubåden møde den danske besætning. De to skibschefer havde hver deres instrukser og ordrer.

Kontrollen af handelsvejene over det frie hav var også dengang af vital betydning for de allierede, der importerede mange af sine livsnødvendige råstoffer. Handelsvarerne skulle over havet fra oversøiske steder. Undervandsbåde var truslen mod denne transport over de vitale søværts forbindelser.

Det blev dramatisk demonstreret, da den italienske ubåd »LUIGI TORELLI« under anden verdenskrig sænkede det på B&W byggede tankskib »ESSO COPENHAGEN«.

Store havområder skilte også dengang de allierede. Overførsel af militære forstærkninger skulle derfor ligeledes over havet.

Havet havde altid haft en stærk tiltrækning på de to skibschefer, Niclas Joensen og Antonio de Giacomo. Men i disse dage måtte de sande, at havet var en uhyggelig arbejdsplads. Det var en kendsgerning, at »ESSO COPENHAGEN« blev overrumplet, og var helt alene da det gjaldt om at modsætte sig den aggressive overmagt.

Uden varsel fyrede italieneren en torpedo mod tankskibet. De to kaptajner reagerede instinktivt. Opgaven for den tidli-



*Tankskibet ESSO COPENHAGEN (Foto: Standard Oil)
ESSO COPENHAGEN blev bygget på B&W. Den 25. februar 1942 torpederet af en italiensk ubåd i Atlanterhavet øst for Trinidad.*

gere danske reserveofficer var nu at redde sin besætning i sikkerhed, så hurtigt som muligt.

Tilkald hjælp over de internationale nødfrekvenser. Telegrafisten fik instrukser om at udsende SOS. Alle fartøjer i nærheden og kystradiostationer i det Karibiske hav lyttede på disse frekvenser, 500 kHz og 2182. Orlogsskibe kunne komme til undsætning. »ESSO COPENHAGEN« position 10 grader 32 minutter nord stop 53 grader 20 minutter vest stop angrebet af ubåd stop bjergningsassistance nødvendig. Straks efter den første torpedo ramte yderligere to torpedoer tankskibet, alle i styrbord side. I dette øjeblik observerede førstevagten den uddykkede undervandsbåd, to streger om bagbord på kort afstand. Torpedoekspllosioner om styrbord samt en ubåd om bagbord forårsagede formodning om, at der måtte være yderligere en undervandsbåd. Men der var kun een ubåd. Den ligeledes italienske ubåd »LEONARDO da VINCO« var i området, men meget nordligere. Det var torpedoernes magnetpistol, der forårsagede den forsinkede detonation efter kølpassage og således ramte styrbord side.

I samme moment som ubåden blev observeret åbnede den ild med sin 3,9 tomme kanon. Tankskibets bro blev beskadiget og radiostationen blev raseret. Telegrafisten nåede således ikke at udsende nødmeldingen. Svære lækager og et inferno af ild opstod i tankskibet, efter angrebet. En eksplosion kunne forudses, det var kun et spørgsmål om tid. Kaptajnen havde ikke i sinde at opgive. Han forsøgte stædigt at manøvrere sit skib, med hensigten at få sin kanon agter til at bære. Kanonbesætningen var på plads. Imidlertid var styremaskinen nu ude af drift, og det store tunge tankskib fortsatte i et bagbords drej. Dieselmotorerne blev beordret stoppet, da ilden ombord bredte sig, og besætningen blev sat igang med at forberede evakuering. Kun kanonbesætningen og kaptajnen skulle forblive ombord.

Redningsbådene var tunge og vanskelige at sætte i den oprørte sø. Redningsflåder blev klargjort til kaptajnen og kanonbesætningen. I den stærkt blæsende, men varme passatvind fra nordøst stod det danskerne klart, hvad det ville sige at forlise i Atlanterhavet. Der var naturligvis håb, selvom det ikke var muligt at medtage de nødvendige mængder af vand og proviant. Heldigvis var Guayana strømmen varm og vestgående. Dette havde været til gavn for mange søfarende lige siden sejlskibstiden.

Et drama udspillede sig herefter med italienerne som tilskuere. Det lykkedes kun danskerne at sætte en af fire redningsbåde vel i søen. En båd kæntrede og to blev vandfyldte. 17 søfolk faldt ret i havet. For 16 af dem lykkedes det at bjærge sig op på kølen af deres kæntrede fartøj. En sømand blev slået bevidstløs og forsvandt. Bjærgningsforsøg var forgæves. Ubåden passerede tæt på den kæntrede redningsbåd. En anmodning om at slæbe den forulykkede redningsbåd fri af det brændende tankskib blev bestemt afslået.

Menneskets vilje til at overleve bliver i denne situation overordentlig stærk. Kaptajnen og kanonbesætningen holdt stadig ud nu 25 minutter efter torpedoangrebet. Der var nu

brug for ro og omtanke for at sikre et vellykket udfald af denne komplicerede situation. Kaptajnens tankevirkksomhed og handlemåde var afgørende. I et sidste forsøg på at tage kampen op, åbner han ild mod »LUIGI TORELLI« med maskingeværet i bagbords brovinge. Men forgæves. Da det således var umuligt at engagere den fjendtlige ubåd, besluttede han at forlade »ESSO COPENHAGEN«. Håbet havde den færøske sømand stadig i behold. Han ville indtil videre forblive i nærheden af det synkende tankskib. Forhåbentlig ville ubåden på et eller andet tidspunkt forsvinde, og måske ville hans stolthed holde sig flydende. Såfremt dette mislykkes, betød forliset, at han kun kunne redde sin besætning ved at ro mod Trinidad. Såfremt ingen venlige skibe ville møde de skibbrudne forinden, ville det være en roning over flere hundrede sømil. Det var svært at forklare dette, samt at fjerne frygten blandt de skibbrudne.

Intetanende for de danske søfolk, lider brasilianske kolleger samme skæbne på samme tidspunkt, idet førromtalte »LEONARDO da VINCI« torpederede det brasilianske handelskib »CABEDELLO«. Og dagen før var flere britiske fartøjer blevet sænket af tyske ubåde, heriblandt: »INVERARDER«, »EMPIRE CELT«, »ANADARA«, »FINNANGER«, »WHITE CREST«, »DILOMA« og »La CARRIERE«. »ESSO COPENHAGEN« kæmpede som alle andre



Den italienske ubåd LUIGI TORELLI af da VINCI-klassen

havde gjort, som et dyr i naturen der nægter at efterkomme en påtvungen tilstand.

Tankskibet holdt sig flydende gennem natten. Regelmæssigt blev der åbnet ild fra italienerne, der åbenbart var utålmodige. Men ikke nok med det. Af ufattelige årsager beordrede Antonio de Giacomo beskydning af de skibbrudne i redningsbådene. Nattehimlen var oplyst af den kraftige brand, og eksplosioner tordnede. Flere skibbrudne havde fået chok. De blev beroligende indprentet, at situationen endnu ikke var håbløs. Selvom også vejret var imod dem. Deres våde tøj måtte regelmæssigt vrides.

Da dæmringen indtraf langt om længe, forsøgte kaptajnen at entre »ESSO COPENHAGEN«. Tankskibet var nu i en sørgelig forfatning, stadig synkende. Entringsforsøget blev observeret af italienerne, og afbrudt af en kraftig kanonild. Der var nu passeret 15 timer efter torpedoangrebet indtraf. Kaptajnen opgav nu videre forsøg på at redde sit skib. Han ville nu satse på, at besætningen kunne nå frelst til Trinidad. Fartøjernes voldsomme bevægelser i den oprørte sø var fremmede for de skibbrudne, og mange blev syge. De blev efterhånden fysisk udmattede. Tørsten var en lidelse. Det var en velsignelse at fange regnvand med mund og tunge. I de mørke timer var det umuligt at holde kontakten mellem redningsbådene. Ved den anden solopgang som skibbrudne var fartøjerne drevet fra hinanden.

Efter to døgn blev en redningsbåd observeret af det amerikanske dampskib »EASTERN GUIDE«. Andre skibbrudne blev samme dag bjærget af det norske fragtskib »NOTOS«. Den 2. marts 1942 var de vel i Port of Spain. Efter fire døgn nåede kaptajnen og resten af de overlevende til Moruga Beach på Trinidad. 38 søfolk var reddede. En blev derude. Et skib var forsvundet.

Ubådens næste offer blev det britiske fragtskib »ORARI«. Dato 11. marts 1942 og positionen var ikke langt fra »ESSO COPENHAGEN«.

Nu fire decennier senere skal vi erindre disse utallige skibbrudne. Situationen er ikke forandret væsentlig i dag. Vi skal realisere vore muligheder for at forhindre en gentagelse af fortidens fejltagelser, og ikke kun sætte lid til hvad der kan komme udefra. Den lektion »ESSO COPENHAGEN« var ude for, kan vi uden varsel risikere at genopleve.



Torpedobåden SØHESTEN

(Foto SVN)

MARITIM DEBAT

Kommentar

I den interessante og læseværdige artikel »Forholdet mellem den danske hær og det danske Søværn 1932-1934, FORHANDLING ELLER KONFLIKT« (Tidskrift for Søværnen NOV/DEC 1981) fremsætter forfatteren, cand. phil. Gunnar Bo Clausen, på de sidste sider et par udtalelser, som nok fortjener at få en kommentar med på vejen.

På side 425 siges det:

»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 mirakel, hvis man ved første forsøg - forhandlingerne i foråret 1934 - var fremkommet med et resultat.«

Det der var årsagen til uenigheden om, hvorledes værnssønkerne burde abalanceres, var imidlertid forskellen i opfattelsen af den militærpolitiske linie, som landet burde følge, og som er beskrevet side 387 øverst:

»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.«

Man kunne tilføje: »- og de erfaringer man havde gjort under verdenskrigen.« Allerede i 1914 havde marinen lagt vægt på, at den primære opgave måtte være at forhindre, at der opstod en situation, der kunne drage Danmark ind i krigen. Ud fra dette synspunkt gik man f.eks. ind for at efterkomme det tyske krav om mineudlægning - imod hærens rådgivning.

Det der var uenighed om, var altså ikke i hovedsagen militære spørgsmål, men derimod politiske. Man kan derfor nok spørge, hvorledes »et centralt militært overledelsesorgan« skulle kunne foretage en afbalancering af værnenes ønsker. Javel, man kan undertrykke mindretalssynspunkter i et sådant organ og udadtil fremstå med en ubestridt rådgivning, som det kan være vanskeligt for f.eks. politikere at gennemskue eller argumentere imod. At man af den grund skulle få det bedste grundlag for at træffe afgørelser i strids-spørgsmål af militærpolitisk art er svært at forstå.

At politikerne selv har fremmet en udvikling, hvor vi nu er havnet i en sådan »enhedskommando« kan nok undre, idet de derved afskærer sig selv fra at få en rådgivning, hvor de forskellige - fra militære synsvinkler hver for sig sikkert velbegrundede - opfattelser med en værnschefs autoritet præsenteres, hvorefter de (politikerne) kan træffe politiske beslutninger.

Man kan få kuldegysninger ved tanken om, hvilke beslutninger der måske var blevet truffet, hvis København under minekrisen i 1914 eller Washington under missilkrisen i 1962 havde fået kun eet militært, unuanceret råd, gennemtvunget af een øverstbefalende, at støtte sig til

På side 426 skriver forfatteren dernæst:

»Denne fortsatte principielle uenighed på væsentlige områder var givetvis medvirkende til at hindre en genopbygning af forsvaret i sidste halvdel af 1930'erne.«

Jeg mener ikke man i artiklen finder belæg for denne påstand.

Nu har man jo det af forfatteren efterlyste centrale militære overledelsesorgan, men uanset at dette (Forsvarschef/Forsvarskommando) nu har eksisteret i 30 år, er hverken forsvarrets ønsker eller politikernes egne lovfæstede styrkemål blevet opfyldt, tværtimod er der i denne periode sket en jævn reduktion af forsvaret, og det uanset at forsvarsrådet i den sidste snes år har lagt vægt på udadtil at optræde i enighed.

Hvis vi ser på det land, hvor opløsning af værnsbegrebet er mest fremskredent - Canada -, må vi konstatere, at det er et af de NATO-medlemslande, som har et relativt lavt forsvarsbudget.

Det er formentligt helt andre ting, der er afgørende for et lands vilje og evne til at ofre noget på forsvaret, og man kunne måske endda påstå, at en levende diskussion om militærpolitik og strategi værnene imellem kunne tjene til at sprede oplysning om forsvarrets rolle og virkemuligheder og dermed større forståelse for dets betydning for et lands sikkerhed og suverænitæt.

Det fremgår iøvrigt af artiklen, at selv om man havde forskellige syn på strategien, kunne man godt samarbejde på det taktiske plan. I så henseende er vi nok endnu bedre stillede i dag, men det er ikke takket være Forsvarskommandoen. Det hænger sammen med de operative kommandoers forståelse for samarbejdets nødvendighed i konkrete operative situationer, samt den samordning der finder sted i enhedskommandoens/BALTAP regie.

En kollega, som på daværende tidspunkt var afdelingschef i Forsvarsstaben sagde engang til mig: »To trediedele af min tid beskæftiger jeg mig med problemer som jeg ikke har forstand på, nemlig hærens og flyvevåbenets«.

Det siger noget om den detailldirigering og den ringe udnyttelse af værnseksperticen, som sker i forsvarsstaben.

Hvorfor lader man dog ikke de enkelte værn opstille, ud-danne og administrere sig selv? Det er vel trods alt værnene selv, som har bedst forstand på det!

1646

Om begrebet krisestyring

Da et af søværnets nyeste skibe, korvetten »Niels Juel«, blev præsenteret for offentligheden i august måned 1980, benyttede chefen for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral Sven Thiede lejligheden til over for pressens repræsentanter at understrege det danske søværns væsentlige rolle som et krisestyingsinstrument. Admiral Thiede uddybede sin udtalelse, og den blev gengivet i en hel del af den danske dagspresse.

Det er ikke ofte, at begrebet krisestyring har været fremdraget i den offentlige debat. Det er i hovedsagen økonomien, som har været debatteret, minus-, nul, eller plus-løsninger. Spørgsmål så som: Skal dansk forsvar være et stormagtsforsvar i miniudgave?, eller hvor skal vægten af dansk forsvar lægges - i Jylland eller på Sjælland?, har dog også indtaget en fremtrædende plads. Krisestyring derimod er et temmeligt ubekendt begreb for de fleste - også blandt dem, som interesserer sig stærkt for forsvarsspørgsmål og sikkerhedspolitik.

Der kan derfor være god grund til en omtale af dette begreb. Det må vist fra alle sider erkendes, at den mest grundige vurdering af Danmarks sikkerhedspolitiske situation, som hidtil er præsteret herhjemme, er den såkaldte Seidenfaden-rapport. Den er godt 10 år gammel nu; men rapportens indhold og de konklusioner, der kan drages af rapporten med hensyn til et dansk forsvars rolle, er i det mellemfaldende

år-ti ikke blevet afkræftet - tværtimod er de blevet bekræftet og forstærket.

I et af bidragene til Seidenfaden-rapporten (bilag nr. 6 til rapporten) har en britisk professor L. W. Martin indgående diskuteret de tænkelige krisesituationer, der kan forekomme i Europa og dermed også for Danmarks vedkommende, spændende over hele registret fra »total krig« til aggressio-ner, der ikke kan betegnes som egentlig krig. Jeg skal ikke her gengive professor Martins vurdering, som bør læses i sin helhed. Men konkluderende forekommer det Martin, at den mest sandsynlige rolle, de danske militære styrker kan tænkes at komme til at udøve under den nukleare afskrækkelses vilkår, er krisestyring. En anden bidragsyder til Seidenfaden-rapporten, daværende oberstløjtnant Bjørn Egge, som er Nordmand, var af samme opfattelse.

Enig i, at de to mænds konklusioner er korrekte, forekommer det mig, at begrebet krisestyring burde nyde mere opmærksomhed i den offentlige debat. Thi i så fald bør vel forsvaret - udover naturligvis at være indrettet til i givet fald at forsvare vort land bedst muligt - først og fremmest være etableret som et krisestyringsinstrument for den folkevalgte, danske regering med det formål at kunne kontrollere og bremse situationer, som indebærer risiko for at udvikle sig til krig.

Ikke mindst i den lavere ende af spændingsskalaen - det, der i Seidenfaden-rapporten er kaldt det »grå niveau« - synes der at måtte være en indlysende dansk interesse i at kunne manifestere vilje og tilstrækkelig evne til at forhindre tilside-sættelser af eller formelige overgreb på anerkendte nationale rettigheder.

Omvendt kan det vel siges, at manglende evne til at være på krisestedet og gøre sine rettigheder gældende kan opfattes som et svaghedstegn, der må friste en modpart til at gå endnu videre.

Hvad forstår man da ved begrebet krisestyring?

Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste udgiver en række temahæfter, som kan rekvireres af alle. Hæfte nr. 4 i serien hedder »Militær efterretningsvirksomhed som led i krisestyring«, og det er udarbejdet af oberstløjtnant Preben Borberg, som er tjenstgørende ved Forsvarets Efterretningsstjeneste, og journalist Mogens Espersen, som er ansat ved Danmarks Radio med bl.a. sikkerhedspolitik som speciale. I dette tema-hæfte er krisestyring beskrevet og forklaret, bl.a. er Cuba-krisen i 1962 nævnt som et typisk eksempel på krisestyring - oven i købet med dansk bidrag til styringen af den dengang meget alvorlige situation.

Som hæftets titel imidlertid siger, er det efterretningstjenestens rolle, som belyses.

Det egentlige forsvars betydning, som led i en krisestyring, kan man finde beskrevet i en »hvidbog«, som udkom i december 1975, benævnt »Forsvarschefsskitse 1975«. Det var den daværende forsvarschef, general O. Blixencrone-Møller, som tog initiativet til denne bog. Hensigten var, at den skulle danne grundlag for politikernes stillingtagen til et nyt forsvarsforlig, når 1973-forliget udløb i foråret 1977. Forsvarschefsskitse 1975 blev derfor ikke særligt kendt, og så vidt jeg ved, er den heller ikke i den nu pågående debat blevet anvendt. Det er finder jeg, beklageligt, thi dels er den kortfattet, overskuelig og velskrevet, og dels antyder skitsen forsvarets betydning som krisestyringsinstrument.

I det følgende skal jeg derfor gengive i uddrag, hvad »Forsvarschefsskitse 1975« nævner i relation til krisestyring:

Om generelle krav til forsvaret:

»Inden for de rammer, forsvarets ressourcer afstikker, skal der lægges vægt på, at forsvaret har den størst mulige evne til at forebygge, konstatere og imødegå aggressioner på ethvert niveau fra militær støttet pression over suverænitetskrænkelser til egentligt angreb. Forsvaret skal ved sin tilste-

deværelse og virksomhed i fredstid bedrage til, at Danmarks evne til at kæmpe for sin suverænitet og sine rettigheder erkendes og respekteres. Herved skal hos befolkningen skabes den fornødne tillid til forsvaret og vilje til i givet fald at forsvare landet; hos vore allierede skabes velje til at komme os til hjælp, og hos en potentiel modstander skabes en påvirkning til at afstå fra at realisere udenrigspolitiske mål på Danmarks bekostning ved anvendelse af militære midler eller ved trusler derom.

Forsvaret skal ved sin styrke, fleksibilitet, reaktionsevne og mobiliseringsevne være et alsidigt instrument i regeringens krisestyring.«

Om forsvarets opgaver under fredsforhold og i spændingsperioder

»Under fredsforhold påhviler det forsvaret at overvåge dansk territorium, andre områder, hvor Danmark har rettigheder og pligter i henhold til folkeretten, tilstødende interesseområder og det til forannævnte områder hørende luftområde.

Overvågningen skal til stadighed sikre, at den operative situation i området er kendt. Dette er en nødvendig del af grundlaget for udsendelse af varsel om forestående aggressioner, herunder angreb mod Danmark. Overvågningen skal tillige skaffe viden om virke, formåen og udviklingsmuligheder hos de nationer, der kan udgøre en militær trussel mod Danmark.

Forsvarets styrker bør kunne præstere en tilstedeværelse i ovenfor nævnte områder og medvirke til at vedligeholde hævdvundne eller folkeretligt formulerede rettigheder. Dansk maritim og luftmilitær tilstedeværelse og aktivitet bør kunne udfoldes således, at naturlige, danske særinteresser i varigt ophold og udstrakt øvelsesvirksomhed på og nær dansk territorium demonstreres, og således at danske rettigheder i øvrige områder hævdes.

Håndhævelse af danske rettigheder i fremtidige, danske, økonomiske zoner i internationalt farvand omkring Færøerne og Grønland samt i Nordsøen og i Østersøen vil stille stigende krav til forsvarets politimyndighed m.v. på søen.

Tilstedeværelse af styrker med evne til umiddelbar imødegåelse af et angreb tilgodeser i fredstid flere formål. Grundlæggende er den krigsforebyggende effekt, der opstår som resultat af modstanderens bedømmelse af de stående styrkers kampevne, herunder evnen til at holde ud så længe, at mobiliseringsstyrker og NATO-styrker kan tilgå. Endvidere er indsatsberedskabet af væsentlig betydning for varslet, idet det fremtvinger varslingsgivende forberedelser hos fjenden.

De stående styrker skal også tjene som den kerne, hvorom man kan opstille de supplements- og reserveenheder, som tilgår ved ekstraordinær indkaldelse og mobilisering.

For at fastholde alliancens handlekraft og for at demonstrere alliancens evne og vilje til - om fornødent - at optage en kamp, skal danske styrker deltage i øvelser med allierede styrker såvel inden for som uden for dansk område.

Krænkelser af dansk suverænitet inden for de til enhver tid gældende territorialgrænser m.v. skal erkendes så tidligt som muligt og kunne afvises. Krænkelser af danske rettigheder på internationalt område skal principielt kunne imødegås af forsvaret, men et kategorisk krav om evne til omgående indskriden kan ikke opretholdes uden betragteligt forbrug af midler.

Der lægges vægt på, at forsvaret er i stand til at foretage klar afvisning, og det er af betydning, at metoder og midler skal være kontrollerede og hensigtsmæssige, idet magt bringes i anvendelse når nødvendigt og i en styrkegrad, der er nøje afstemt til situationen.«

Og endelig om de mulige situationer:

»Medens et militært angreb på landterritoriet ubetinget må

betrages som en klart defineret krigshandling, vil aggressioner mod en nations aktivitet og interesser på havet være mindre klart definerede. De er samtidigt vanskeligere at klarlægge og i givet fald lettere at bortforklare eller at trække sig tilbage fra. Sandsynligheden for, at sådanne episoder umiddelbart vil påkalde en massiv - evt. atomar - gengældelse er lille. Inden for det maritime miljø har Warszawapagten således mulighed for, uden at skride til klart definerede angrebshandlinger, gennem udnyttelse af en spændingsperiode på grænsen mellem fred og krig at nå sine mål.

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

Sådanne handlinger kan eksempelvis tænkes at bestå i chikane af skibstrafikken, arrangeret grundstødning i havne og smalle sejløb, minering, opbringelse af civile skibe, ødelæggelse af olie- og gasproduktionsanlæg eller af midlerne til transport af disse stoffer, afspærring af farvandsområder til afholdelse af militære øvelser, etc. - og deraf afledte følgehandlinger. Aktioner af denne art, som indledes provokatorisk for at skabe baggrund for påberåbelse af videregående foranstaltninger til beskyttelse af egne interesser, vil i stigende grad kunne reducere en dansk regerings handlefrihed, medmindre Danmarks besidder - og anvender - midler, der muliggør, at der straks reageres med passende modtræk.« Som det fremgår af disse uddrag, er den linie, som general Blixenchrone-Møller anlagde i »Forsvarschefskitse 1975« i god overensstemmelse med professor Martins vurdering i Seidenfaden-rapporten.

Selv om de ovenfor omtalte situationer især hidrører fra vort maritime miljø, er dansk krisestyringsevne ikke udelukkende et sømilitært problem. Der skal næppe megen fantasi til at forestille sig episoder i det grå niveau langs de let tilgængelige danske kyster, på vore mindre øer eller i vore

mange havneområder, hvor tilstedeværelse af en udrykningsstyrke fra alle værn vil være ønskelig og nødvendig for at bremse en farlig udvikling.

I min nuværende stilling som Marinehjemmeværnsinspektør vil jeg gerne til slut bemærke, at det er min opfattelse, at hjemmeværnet - alle komponenter af hjemmeværnet - kan være et særdeles effektivt instrument i en krisestyring.

Kommandør N. Heisterberg



Minelæggeren SJÆLLAND og et POLNOCNY-klasse landgangsfartøj mødes i Østersøen.

(Foto SVN)

BOGANMELDELSER

**Per-Olof Ekman: SJÖFRONT. Sjökrigshændelser i
Norra Östersjöområdet 1941-44**

Illustreret. 240 sider.

Holger Schildts Förlag, Helsingfors 1981

Søkrigen i Finskebugten under Den anden Verdenskrig er der ikke udgivet meget litteratur om, som er tilgængelig for danske maritimt interesserede. Med udgivelsen af *Sjöfront* er der rådet bod herpå.

Forfatteren var selv tjenestegørende i den finske marine og som løjtnant leder af det finske kontingent ved den tyske flåderadio, som blev etableret i Tallin i perioden.

Bogen indledes kort med en beskrivelse af begivenhederne i østlige europa op til den anden verdenskrig. Hitlers og Stalins ikke-angrebspagt var af stor betydning for begivenhederne intil 1941, idet østeuropa opdelt i interessesfærer. Dette gav som bekendt Sovjetunionen frie hænder mod Polen, Estland, Letland, Litauen og Finland. For det sidstnævnte lands vedkommende gav det sig udslag i krav om afståelser af landområder samt etablering af en sovjetisk base ved Hangø. Det var specielt det sidste krav, som man fra Finsk side ikke kunne akceptere og som bevirkede at vinterkrigen blev udkæmpet indtil våbenstilstanden 12. marts 1940.

Forfatteren beskriver den usædvanlige kølige og afvisende holdning som Tyskland indtog over for Finland, men som allerede i 1940 ændredes til tilnærmelser med henblik på at medinddrage Finland i den planlagte krig mod Sovjetunionen - plan BARBAROSSA.

Styrkeforholdet i Østersøområdet mellem de tre involverede lande gennemgås kort og baseringen af søstridskræfterne omtales. Herefter følger en kort gennemgang af søkrigens forløb i hele perioden 1941 til 1944.

De resterende 12 kapitler, der er hovedindholdet af forfatterens beretning om søkrigsoperationerne i Finske Bugt, er opdelt i forskellige episoder som behandles i kronologisk orden.

Søkrigshandlingernes start er typisk anvendelsen af minevåbnet gennem den hemmelige afspærring af finskebugten med miner udlagt af den tyske og finske marine. Forfatteren omtaler den tyske marines erhvervelser af adskillige handelsskibe fra 1939 samt i 1940 i forbindelse med blandt andet invasionerne af Norge og Frankrig. Handelsskibene blev anvendt som minelæggere og opdelt i 3 minelægningsgrupper, der specielt etableredes til minelægningsoperationerne i bugtområdet. Efter afslutningen af lægning af miner til de relativt store felter i juli 1941 gives beretningen om den totale katastrofe, der overgik de 3 skibe TANNENBERG, HANSESTADT DANZIG og PREUSSEN da de sejlede ind i et svensk minefelt ved sydspidsen af Öland. Det svenske felt var iøvrigt afmærket og bevogtet. I det hele taget fremgår det tydeligt af bogen, hvilken stor rolle minerne spillede for søkrigsførelsen og i mange situationer for udfaldet af enkelte handlinger.

Fremgangen på landfronten for Tyskland satte den sovjetiske flåde i Østersøen i et stort dilemma. Den hurtige fremmarch bevirkede at baser i hast måtte rømmes. Således beskrives rømningen af Riga, hvor den nye krydser KIROV på 11800 tons bragtes gennem det læge Moon sund ved udtagning af gods samt uddybninger i sundet. Det lykkedes på denne måde at undgå passage af de tysk udlagte minefelter ved Dagö.

Herefter er scenen sat for Tallin som en kort tid forsvares af en styrke på 27000 mand, heraf 16000 mand af flåden. Efter megen nølen iværksættes rømningen. Dette var efter at tyskerne havde nået at lægge minefelter, hvilket medførte store tab. Imidlertid udsejledes 23000 soldater og 66000 tons gods og lod kun civilister og desertører tilbage i byen. Det

var igen minerne samt fly som var skyld i at 25 fragtskibe ud af 29 gik tabt. 18233 soldater nåede frem til Leningrad og betød en væsentlig forstærkning af byens forsvar. Imidlertid er der her tale om det største tab i en enkelt flådeoperation på grund af miner nogensinde.

Et afsnit er helliget operation Nordvind - den finske flådes deltagelse i et skinangreb på øerne Dagö og Ösel - hvor det ene af Finlands to panserskibe, ILMARINEN - gik tabt. Med sine 4 254 mm og 8 105 mm kanoner og et displacement på 3900 tons var det de største enheder som den finske flåde nogensinde har rådet over. Tabet af ILMARINEN, der sank i løbet af 8 minutter efter en mineeksplosion og hvor kun 132 af de ombordværende 403 reddedes, betød at anvendelsen af VÄINÄMÖINEN blev begrænset for resten af krigen til »fleet in being«.

Ved udgangen af august 1941 var den sovjetiske flådes skibe langsomt blevet trængt ind til Leningrad. Den avancerede tyske hær nærmede sig og i midten af september var byen helt indesluttet. Den bundne sovjetiske flåde anvendtes stort set som flydende batterier til forsvar af landfronten uden for byen. I afsnittet »Baltflot« och Baltenflotte« beskrives tilstedeværelsen af Tysklands største enheder i Ålandshavet. Årsagen var at man fra tysk side var overbevist om, at de sovjetiske skibe ville søge et udbrud og gå til neutral havn. Som følge heraf sammensattes en styrke bestående af TIRPITZ, ADMIRAL SCHEER, krydserne KÖLN og NÜRNBERG samt et antal jagere og torpedobåde. Der skete imidlertid intet udbrud og styrkernes ophold i området blev af relativ kort varighed.

Efter nogen ventetid blev de sovjetiske undervandsbåde sat ind i krigen. De gennemførte med stor beslutsomhed en gennemtrængning af minefelterne i Finskebugten og led visse tab, men det forhindrede ikke at Sovjetunionen kunne påbegynde ubådskrigsførelse i Østersøen. Finske søofficerer

havde indledningsvis foreslået at en netspærring blev foretaget, men den blev afslået fra tysk side. Selv om de sovjetiske undervandsbådes resultater var beskedne havde deres operationer skabt en kaotisk tilstand inden for den tyske skibsfart i Østersøen. I 1943 etableres en gigantisk netspærring endelig og den satte en effektiv stopper for undervandsbådsoperationerne.

I et særligt kapitel beskrives den finske flådes problemer med at erstatte de gamle og aldeles forældede typer af motortorpedobåde. dette våbens anvendelse i hele perioden beskrives, herunder angrebet i Lavansaari havn, hvor 3 torpedobåde sænker kanonbåden KRASNOJE ZNAMJA.

I slutningen af perioden, hvor de sovjetiske hærstyrker var i fremmarch vestover, bliver der fra flådens side sat betydelige kræfter ind for at få brudt ringen omkring Leningrad. Fra tysk side sattes flere enheder ind i kampen i »badekarret« og tabene blev betydelige. I denne fase berettes om den ex-hollandske krydser GELDERLAND på 4000 tons, som af russerne blev antaget for at være VÄINÄMÖINEN, og i et stort anlagt flyangreb sænkedes.

I denne fase blev de finske undervandsbåde, som iøvrigt havde vist sig at være effektive mod fjendens undervandsbåde, anvendt i nogle kombinerede minelægnings- og anti-skibsoperationer frem til Lavansaari. I løbet af sommeren 1944 optrådte op til 15 tyske undervandsbåde, mest af typen VII i området. Årsagen var tilbagetrækningen fra operationerne på Atlanterhavet. Målene var dog ikke store og det var hovedsagelig minestrygere og patruljebåde som blev sænket. Tyskerne havde også deres tab og sænkningen af U 250 af sovjetiske jagere og en påfølgende bjærgning gav en mængde oplysninger om tyske våben og kommunikationssystemer til sovjetflåden.

Inden for den tyske øverste militære ledelse var man opmærksom på at Finland kunne finde på at trække sig ud af krigen og man havde som følge heraf udarbejdet en plan -

benævnt »Tanne« - der gik ud på en direkte aktion mod finsk område. Planen blev dog ikke gennemført. Efter den finske undertegnelse af fredsaftalen med Sovjetunionen, trak de tyske styrker sig ud af det sydlige Finland i løbet af september 1944, undtagen på Hogland hvor ca. 1200 tyske soldater afvæbnedes af finske styrker efter kamp.

Bogen fremtræder som en neutral skildring af begivenhederne i Finskebugten under den finske deltagelse i Den anden Verdenskrig. Udover forfatterens personlige kendskab til begivenhederne er anvendt russisk, tysk, svensk og finsk kilde materiale.

Bogen er illustreret med sort/hvide fotografier og bilag er udarbejdet med oversigt over anvendte militære grader samt flådelister fra perioden.

Bogen er en god introduktion for læsere, som ønsker yderligere kendskab til søkrigen i Østersøen under sidste krig. Ved læsning vil de fleste nok føle behov for et mere detaljeret kort over Finskebugten, idet mange af de stednavne som optræder i teksten ikke er at finde i det forholdsvis enkle kort som bogen indledes med.

P. Bjørn Sørensen

Dudley Pope: Life in Nelson's Navy
Naval Institute Press, Annapolis, Maryland 1981.

Forfatteren var i Royal Navy under 2. Verdenskrig. Hans første bøger havde denne krig som emne, men med »England expects« i 1959 begyndte han et forfatterskab om Royal Navy i 1700-tallet, incl. revolutions- og Napoleonskrigene. Disse bøger der alle findes i Marinens Bibliotek, er tidligere anmeldt her i tidsskriftet.

De er i så høj grad baseret på studier af utrykt kildemateriale, breve, dagbøger, logbøger, rapporter m.v., at de er nærværd 100% korrekte - bortset fra de friheder en forfatter tager for at gøre pennen letflydende.

Det før anvendte kildemateriale er yderligere suppleret i »Life in Nelson's Navy«. Bogen starter med en almen beskrivelse af forholdene i England som baggrund for at forstå, at livet ombord ikke var hårdere end i land. Hvad angår straffe var disse snarere mildere - der var sat en grænse for, hvad den enkelte chef kunne ikende, og der gives eksempler senere i bogen på, at chefer er blevet dømt og afskediget for misbrug af straffe.

Ind imellem drages også sammenligning med forholdene under 2. Verdenskrig - f.eks. var krigsfangers behandling snarere forværret i dette århundrede med Japan og Sibirien som grelle eksempler.

Efter en beskrivelse af ledelsen og organisation i land, er resten af bogen helliget forholdene ombord. Officerers advancement var meget afhængig af støtte fra indflydelsesrige personer, og uden det er eksempler på midshipmen i alderen 54 år. I den menige besætning var en del frivillige og blandt dem folk, der var kommet i gæld - var den ikke alt for stor, kunne man slippe for gældsfængsel ved at lade sig hyre. Gælden blev så fratrasket hyren. Det var så sjældent, folkene kom i land, så hyren slog godt til. Var der prisepenge med i afregningen, kunne en ugift efter et antal års tjeneste gå i land som en holden mand.

»The press-gang« har sit eget kapitel. I større havnebyer var officerer på »half-pay« ansat, som organiserede eget pressgang. Var der ikke ofre nok i byen drog de, med rejseomkostninger betalt, ind i landet. Kun når det var nødvendigt udsendte de enkelte skibe deres egne press-gang. Udenlandske statsborgere, der havde bevis for deres afstamning slap principielt for at blive presset, men var de så letsindige at gifte sig med en engelsk pige, blev de automatisk engelske

statsborgere, og så kunne hvedebrødsdagene blive meget fåtallige.

Forholdene ombord omfatter den daglige tjenestegang, kosten, straffes idømmelse og udførelse - her er det pisk med den nihalede kat, der er mest anvendt, men råsring og kølhaling er også nævnt - taktik og ordreafgivning med signalflag og kanoner. Hvad skyts og dets betjening angår, er dette ikke indgående behandlet det findes i den af Dudley Pope i 1965 udgivne bog »Guns«.

Prisepenge spillede en stor rolle - her giver forfatteren udtryk for, at fordelingen var uretfærdig, ikke mindst hvad angår admiralers og eskadrechefers andel. En menig kunne dog fra en værdifuld prise få en andel, der svarede til et års hyre - småpenge i forhold til chefens andel.

En sammenligning med hæren er til fordel for Royal Navy. Under kamphandlinger kunne de transportable køkkener udeblive - kabyssen var derimod altid leveringsdygtig, selv om kosten ikke var helt prima. Normalt sov man ombord på et tørt sted, ikke på den våde jord. Hærafdelinger kunne blive sendt ud til kolonier, hvor malaria og gul feber hærgede, og kun få overlevede de mindst 3 år, man regnede med. Sygdom var dog også kendt i flåden. Under revolutions- og Napoleonskrigene blev 1875 dræbt i kamp, mens 72.000 døde af sygdomme. Hertil kom 13.600, der mistedes ved skibsforslis. Den lægelige assistance var ringe, i 1799 var 646 skibe under kommando og kun ialt 400 kirurger ombord. Af dem havde kun få en almen lægeuddannelse, mange af dem kunne ikke begå sig i land, ofte p.g.a. drukkenskab. Sæbe var ukendt i Royal Navy, før admiral, lord St. Vincent indførte det i sin eskadre i 1796, og skørbug blev første gang delvis nedkæmpet, også af ham, da han beordrede udgivet citronsaft med sukker i den daglige ration.

De enkelte kapitler er spækket med eksempler, citeret fra breve og erindringer, dels fra offentlige, dels private arkiver.

En detalje, som vel ikke er kendt af mange er, at udtrykket »port« først blev indført i 1844. Det tidligere anvendte »larboard« var så tæt ved »starboard«, at det kunne give - og havde forårsaget - farlige situationer.

Dudley Pope har i årevis befundet sig ombord på sin yacht »Ramage« i farvandene omkring de vestindiske øer, så det er lidt af en gåde, hvordan han har kunnet benytte arkiver hjemme i England. Samtidig med sine historiske bøger har han skrevet en serie på 10 drengebøger, hvor hovedpersonen Lord Ramage, er opkaldt efter yachten. Han er ung søløjtnant ved udbruddet af revolutionskrigene og hans deltagelse i mange af de berømte slag og ude i kolonierne har forfatterens kendskab til tidens forhold som baggrund - sådan kunne det være gået for sig. Navne på overordnede chefer, skibschefer og skibe er helt i overensstemmelse med de historiske fakta. De første i serien er nu oversat til dansk.

J.T.

MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Ved Selskabets møde den 10. december 1981 blev OK K. H. Winther tilkendt Selskabets medalje i sølv for sin prisopgave »Live to Fight Another Day«.

Formanden

PRISOPGAVER FOR 1982

1. *Missil-, torpedo- og kanonbevæbning.*

På baggrund af den teknologiske udvikling ønskes en vurdering af, hvilke våbenkonstellationer fremtidens søværn bør råde over for at kunne løse de påhvilende opgaver i fred, spændingsperioder og krig med særlig vægt på torpedovåbnets betydning.

2. *Standardisering og modulopbygning af krigsskibstyper.*

På baggrund af den teknologiske udvikling og en snæver investeringsramme ønskes en vurdering af mulighederne for standardisering og modulopbygning af skrog, maskineri og våbensystemer til skibstyper i en fremtidig Dansk Flåde.

3. *Dansk minekrigsførelse.*

På baggrund af den betydning som tillægges minevåbnet i dansk søforsvar, ønskes en redegørelse for en fremtidig dansk minekrigsførelseskoncept, herunder bekæmpelse af fjendtlige minefelter.

Der ønskes specielt en vurdering af en øget anvendelse af kontrollerede miner.

4. *Forsvarsforliget og søværnets fremtid.*

Der ønskes en vurdering af 1981 forsvarsforligets mål og midler for søværnet, vurderet bl.a. på grundlag af den fra politisk side tilkendegivne strategi, samt på baggrund heraf en vurdering af søværnets strukturudvikling efter forligets udløb i 1984.

5. *Samarbejdsregler i søværnet.*

Der ønskes en vurdering af såvel de formelle som uformelle samarbejdsregler og samarbejdsformer i forsvaret samt deres værdi for søværnets effektivitet, identitet og funktionsvilkår.

6. Der ønskes en studie efter frit valg, der kan have betydning eller interesse for søværnet.

Hans Garde

Svend Kielser

Arvid Sørensen



Torpedobåden SØBJØRNEN i torpedobådskonfiguration med 4 torpedorør og een 40 mm kanon. Billedet viser affyring af en torpedofuldsalve.

(Foto SVN)

FLÅDENS SKIBE

ved
Orlogskaptajn H. Muusfeldt

TORPEDOBÅDE

WILLEMOES-klassen



Kendetegn:

Stor overbygning placeret agten for midtskibs, med tydelig indsugning til gasturbiner. Kugleformet kanontårn på for-dækket.

DATA/DIMENSIONER		ARMERING M.V.
Længde	46 meter	1 stk. 76 mm OTA MELARA L/72 maskinkanon
Bredde	7,4 meter	2 eller 4 stk. 53 cm torpedorør
Dybgang	2,5 meter	HARPOON sømålsmissilsystem
Displacement	240 tons	Miner
Fart	35 knob	

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i Flådens tal
BILLE	P 540	Uge 42/1974	Uge 52/1974	14. JUN. 1977 (1/10-76)
BREDAL	P 541	Uge 7/1975	Uge 16/1975	14. JUN. 1977 (21/1-77)
HAMMER	P 542	Uge 23/1975	Uge 40/1975	1. FEB. 1978 (1/4-77)
HUITFELDT	P 543	Uge 41/1975	Uge 3/1976	1. FEB. 1978 (15/6-77)
KRIGER	P 544	Uge 6/1976	Uge 21/1976	1. FEB. 1978 (22/9-77)
NORBY	P 545	Uge 23/1976	Uge 39/1976	15. FEB. 1978 (22/11-77)
RODSTEEN	P 546	Uge 38/1976	Uge 50/1976	15. FEB. 1978 (16/2-78)
SEHESTED	P 547	Uge 52/1976	Uge 19/1977	19. MAJ 1978 (19/5-78)
SUENSON	P 548	Uge 22/1977	Uge 35/1977	10. AUG. 1978 (10/8-78)
WILLEMOES	P 549	Uge 30/1974	Uge 41/1974	22. MAR. 1977 (21/6-76)

Dato i parentes angiver tidspunkt for kommandohejsning.

BEMÆRKNINGER

Allerede før den sidste torpedobåd af SØLØVEN-klassen blev afleveret, stod det klart for Søværnskommandoen, at tiden var inde til planlægning af et nybygningsprogram med henblik dels på erstatning for de 6 aldrende torpedobåde af FLYVEFISKEN-klassen, der ville være tjenlige til udrangering på grund af forældelse og udslidning i løbet af perioden 1970-73, dels på supplerings af torpedobådsstyrken med to enheder, så forsvarslovens styrkmål af 1960 kunne opnås. Planlægningen begyndte i Søværnsstaben i 1966, og det erkendtes hurtigt, at der på grund af den teknologiske såvel som af den sømilitære udvikling måtte stiles efter et betydeligt mere kompliceret fartøj end den hidtil nyeste type -SØLØVEN-klassen.

Typekravene til disse både blev udarbejdet af en arbejdsgruppe, som blev nedsat i oktober 1967, bestående af repræsentanter for Søværnsstaben, Torpedobådseskadren og søværnets tekniske myndigheder. Grundlaget for gruppens arbejde omfattede strategiske og taktiske faktorer, som blev

udformet af Søværnskommandoen, og gruppen foretog som led i sit arbejde en række studier af eksisterende torpedobådstyper og kendte projekter.

Gruppen rapport forelå den 1. april 1968 og blev - efter at Chefen for Søværnet havde givet sin principielle godkendelse - benyttet som grundlag for udarbejdelse af et skitseprojekt ved Orlogsværftet. Projektet var færdig sidst på året 1968 og blev derfor benævnt »TB-68«. Det kom derefter til at danne grundlag for Søværnskommandoens bevillingsforslag af 4. februar 1969 til Forsvarsministeriet til principbeslutning om bygning af 8 torpedobåde. Finansudvalget gav i december 1970 tilslutning til bygning af 4 både og i november 1971 bevilgedes de næste 4.

Den 22. marts 1972 skrev Frederikshavn Værft kontrakt med Søværnets Materielkommando om levering af 8 torpedobåde, og med baggrund i Forsvarsforliget af 1973 og dermed rammerne af Flådens nybygningsprogram blev kontrakten i januar 1974 udvidet med yderligere 2 enheder.

Konstruktionsfasen afsluttedes i 1974 og siden projektets start i 1968 er mange teknologiske forbedringer siden tilført. Den første båd, WILLEMOES - med det højeste bygge- og skrognummer - blev afleveret fra værft den 5. november 1975 og den sidste og tiende SUENSON, blev afleveret den 24. februar 1978.

WILLEMOES-klassen er bygget som displacementsbåde baseret på Lürssens linietegninger med det formål at give bådene stor sødygtighed, specielt under sejlads i Østersøen. Skroget er helsvejset i manganlegeret stålmateriale og overbygningen er udført i letmetal. Skrog og aptering er udformet, så de i meget høj grad kan modstå chockpåvirkninger, eksempelvis fra minesprængninger og virkninger fra ABC-våben.

Torpedobådene er udstyret med avancerede radar- og ildledelsessystemer samt et automatisk kampinformationssystem DEPLO, som tillader øjeblikkelig overførsel af takti-

ske data, samt måludpegning fra DEPLO-kampinformati-
onssystemet.

Drivskruerne består hver af en tre-bladet »Variable Pitch Propeller«, fabrikeret af Kongsberg Våpenfabrikk, Norge. Der er indrettet beboelse for en besætning på 25 mand og indretningen er udført efter søværnets nyeste standard -1975 - specielt til WILLEMOES-klassen.



Torpedobåden HUITFELDT med 4 torpedorør og 2 missiler i HARPOON-Launaherne. Et andet armeringsalternativ omfatter sidelægningsapparater til miner i stedet for torpedoen.

(Foto SVN)

På Forsvarskommandoens foranledning nedsatte Chefen for Søværnet i august 1976 en Modtagelseskommision for Torpedobåde af WILLEMOES-klassen. Den 1. juni 1979 indgav kommissionen sin rapport vedrørende WILLEMOES-klassens opfyldelse af de krav, der var grundlaget for dens bygning og dens egnethed som operativ enhed.

Modtagelseskommisionen konkluderer, at WILLEMOES-klassen er egnet til løsning af de stillede opgaver og udgør et potentielt godt våbensystem. Rapporten indeholder dog også forslag, der, såfremt de udføres vil gøre bådene endnu bedre.

I byggeperioden udgik FLYVEFISKEN-klassens 6 både (1974) og FALKEN-klassens 4 både (1977) af Flådens tal. I de 12 år, der er forløbet fra torpeobådsprojektets begyndelse til dets afslutning, er torpedobådsstyrken ikke kommet over et antal på 16 både.

Flådens torpedobådsnavne har tidligere fortrinsvis været udvalgt blandt navnegrupperne fisk, havdyr, fugle og rovdyr en praksis som man også i fremtiden ønskede at benytte skibsklassevis. Ved fastsættelsen af navne til WILLEMOS-klassen fandtes der ikke et tilstrækkeligt antal egnede navne indenfor nævnte grupper og man fandt det hensigtsmæssigt at bruge navnegruppen: »Søofficerer, der har udmærket sig som eskadre- eller skibschefer under krig og krigslignende forhold«, i øvrigt en navnegruppe, som i et enkelt tilfælde tidligere har været benyttet til torpedobåde og endnu tidligere også til kanonbåde. Til forskel fra flådeførergruppen, som benyttes til større skibe, anvendes til torpedobåde kun de udvalgte personers efternavne.

WILLEMOS

Premierløjtnant Peter Willemos (1783-1808) udmærkede sig som chef for Flådebatteri Nr. 1 under slaget på Københavns Red den 2. april 1801. Udmærkede sig desuden som leder af troppeoverførsler mellem landsdelene 1807-08. Tilkommanderedes lineskibet PRINS CHRISTIAN FREDERIK og faldt i kampen ved Sjællands Odde.

BILLE

Admiral Steen Andersen Bille (1751-1833) gjorde udmærket tjeneste som eksadrechef i Middelhavet i slutningen af det 18. århundrede med den opgave at beskytte dansk søfart dels under Danmarks stridigheder med Barbareskerne, dels under Napoleonskrigenes forviklede forhold. Han førte i 1807 kraftfuld kommando over Københavns sødefension og var under kanonbådskrigen samlingsmærke for marinen. (Familien Bille omfatter desuden andre søofficerer, som har forrettet udmærket tjeneste i krig og fred).

BREDAL

Viceadmiral Peter Bredal (d. 1658) udmærkede sig ved det tapre forsvar af 4 skibe, som indefrosset i Nyborg Fjord 1658 blev angrebet af svenske tropper. Han udmærkede sig også i kamp under Københavns belejring samme år og faldt i slutningen af dette, da han som eskadrechef ville entre et fjendtligt skib under kampe for befrielse af Sønderborg og Als.

HAMMER

Kaptajnløjtnant Otto Christian Hammer (1822-1892) deltog med hæder i forsvaret af Vesterhavssøerne i 1. Slesvigske Krig samt førte i 1864 med stor dygtighed kommandoen over de til Vesterhavssøernes forsvar udpegede styrker og indlagde sig herved stor fortjeneste.

HUITFELDT

Kommandør Ivar Tønnesen Huitfeldt (1665-1710) var en dygtig og meget anvendt skibschef. Disponerede som chef for lineskibet DANNEBROG målbevidst og tappert under slaget i Køge Bugt 1710. han omkom, da skibet efter at være kommet i brand sprang i luften.

KRIEGER

Kontreadmiral Johan Cornelius Krieger (1756-1824) udmærkede sig som ung i fransk tjeneste under den nordamerikanske frihedskamp, ligesom han efter tilbagevenden til dansk tjeneste udmærkede sig under kampene mod Barbareskerne 1798-1800. Han var i 1807 chef for sødefensionens kanonbådsstyrker og indlagde sig her store fortjenester, og han deltog med hæder i resten af krigen som chef for kanonbådsstyrkerne.

NORBY

Søren Norby (d. 1530) kæmpede som chef for flådestyrken

under Kong Hans og Kong Christian II mod Sverige og Hansaen. han indlagde sig store fortjenester som søkriger ved sin dygtighed og energi. Han var, i modsætning til mange af datidens flådeførere, uddannet som sømand, og han viste sig i besiddelse af en åben og ridderlig karakter. Han støttede trofast Kong Christian II's sag indtil 1526, da han måtte rømme landet.

RODSTEEN

Marquard Rodsteen (1625-1681) deltog med hæder i søkrigen 1657-60 og senere som eskadrechef i den Skånske Krig. Udmærkede sig særligt i Slaget i Køge Bugt 1677 under Niels Juel. Gjorde i perioden 1660-72 tjeneste i hæren som chef for Tøjhuset. (Også broderen Jens Rodsteen (1633-1706) deltog med hæder som eskadrechef i den Skånske Krig).

SEHESTED

Viceadmiral Christian Thomesen Sehested (1664-1736) blev i 1701 efter uddannelse i hollandsk og fransk orlogstjeneste første chef for det nyoprettede søkadetakademi, som han organiserede og ledede med stor dygtighed. Gjorde under den store nordiske krig fremragende tjeneste som styrkechef blandt andet under kampene om Stralssund og Rügen, hvorved han viste sig som en både strategisk og taktisk begavelse.

SUENSON

Viceadmiral Edouard Suenson (1805-1887) gjorde i sin ungdom krigstjeneste i den franske flåde i Middelhavet. Var skibschef i Slesvigske Krig og tjente med hæder under operationen i Østersøens vestlige del. Under 2. Slesvigske Krig var han eskadrechef, blandt andet chef for Nordsøeskadren under kampen ved Helgoland. I en længere periode efter krigen var han med dygtighed chef for kadetskolen.

NAVNGIVNING

Nedenstående oversigt angiver dato for navngivning samt navngiver

BILLE	16. marts 1976	Chefen for Torpedobadse- skadren, daværende kom- mandør S. E. Thiede
BREDAL	10. juni 1976	Chefen for Søværnets operative Kommando, kon- treadmiral H. M. Petersen
HAMMER	27. august 1976	Kommandør F. A. H. Kjølse
HUITFELDT	5. november 1976	Viceadmiral S. E. Pontoppidan
KRIEGER	2. februar 1977	Viceadmiral A. Helms
NORBY	2. juni 1977	Kontreadmiral O. Brinck-Lund
RODSTEEN	11. august 1977	Frederikshavns borgmester, Villy Christensen
SEHESTED	17. oktober 1977	Departementschef i Forsvarsministeriet, P. Verner Christiansen
SUENSON	24. februar 1978	Forsvarsminister Poul Søgaard
WILLEMOES	17. juni 1975	Hans Kongelige Højhed Prins Henrik





WILLEMOES før missilomarmering. (Foto SVN)

ADOPTION

Nedenstående oversigt angiver adoptionsby samt dato for adoption.

BILLE	Vejle	3. september 1977
BREDAL	Nyborg	3. september 1977
HAMMER	Haderslev	8. juni 1978
HUITFELDT	Køge	25. august 1978
KRIEGER	Rønne	19. juni 1979
NORBY	Frederikssund	23. august 1980
RODSTEEN	Hanstholm	31. maj 1980
SEHESTED	Horsens	26. maj 1979
SUENSON	Nykøbing Falster	23. august 1980
WILLEMOES	Assens	20. august 1977

FORGÆNGERE

Af de anvendte navne har BREDAL, NORBY, RODSTE-
EN, SEHESTED og SUENSON ikke tidligere været benyt-
tet i flåden. Da Torpedobådseskadren ønskede, at navnet
WILLEMOES også blev benyttet som klasse-betegnelse for
de nye torpedobåde, blev dette navn givet til den først søsat-
te båd.

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der
tidligere har båret de navne, der er anvendt til torpedobåde-
ne af WILLEMOES-klassen.

BILLE

1. Torpedobåd TT 61 (1) (1946-1959)

- 1946 søsat fra Orlogsværftet, 21. september
- 1948 kommandohejsning, 15. november, skrognummer
T 11
- 1951 omklassificeret til patruljebåd, skrognummer P
570
- 1948-54 jævnligt under kommando
- 1948 adopteret af Holbæk
- 1959 udgået af Flådens tal, 1. april

HAMMER

1. Torpedobåd TT 64 (1948-1959)

- 1948 søsat fra Orlogsværftet, 23. juni
- 1950 kommandohejsning, 26. april, skrognummer T 13
- 1950-57 jævnligt under kommando
- 1951 omklassificeret til patruljebåd, skrognummer P
572 adopteret af Haderslev
- 1959 udgået af Flådens tal, 1. april

Note 1:

*De i oversigten anvendte anciennitetsnumre er taget fra Torpedobåde gen-
nem 10 år af Hans Garde og Hans Christian Bjerg.*

*I vore Torpedobåde gennem 75 år af R. Steen Steensen benyttes ligeledes
anciennitetsnumre, men i denne er medtaget fire både P 4-7, søsat 1889-90
og udgået 1927, der ikke figurerer i Torpedobåde gennem 100 år.*

HUITFELDT*1. Kanonchalup HVITFELDT (1808-1814)*

- 1808 søsat i Kristianssand, 22. februar
1814 overførtes til den norske marine

2. Panserskib IVER HVITFELDT (1886-1919)

- 1886 søsat fra Orlogsværftet, 14. april
1887 kommandohejsning, 1. juni i eskadre
1890 i eskadre, medgivet to 2. klasses torpedobåde, Nr. 8 og 9
1893 i eskadre, togt til Trondhjem
1896 togt til England i anledning af Prins Carls formæling med Prinsesse Maud og i eskadre
1897 i eskadre, besøg i Kiel
1903 led betydelig skade ved ild om bord, medens skibet lå ved Dokøen, 18. december
1904 i eskadre
1907 eksercerskib
1908 deklaseret til defensionsskib
1914-18 reservekasernes skib og vagtskib ved Hønebroløbet under Sikringsstyrken
1918 klassificeret reservekasernes skib
1919 udgået af Flådens tal, 26. februar og solgt til Philipsen & Co, København. Senere solgt til Holland.

3. Torpedobåd TT 58 (1943-1964)

- 1943 søsat fra Orlogsværftet, 22. juni, med navnet NYMFEN (oprindeligt navn AALBORG) forblev på Holmen efter 29. august i ikke færdig tilstand
1945 genfundet på Holmen, 5. maj, færdigbygget navneændring til HUITFELDT 10. oktober, skrognummer T 1
1947 kommandohejsning, 26. juli
1951 omklassificeret til kystjager, skrognummer D 320
1947-53 under kommando, adopteret af Køge

- 1948 i skoledelingen
- 1956-59 under kommando
- 1958 skrognummerændring, 1. september til P 520
- 1964 udgået af Flådens tal, 27. juli

KRIEGER

1. Skruekanonbåd (1861-1864)

- 1861 søsat fra Baumgarten & Burmeister prøvetogt med skruekanonbåden WILLEMOES
- 1863 i eskadre
- 1864 under krigsudrustning
- 1875-78 troppetransport og øvelsesskib for kadetter
- 1881 ombygget til opmålingsfartøj
- 1882-
- 1911 opmåling og fiskeriinspektion
- 1891-92 moderniseret, herunder installation af nyt maskineri
- 1914-19 i 2. Suppleringsstyrke
- 1919-22 opmåling
- 1925 udgået af Flådens tal, 5. januar

2. Torpedobåd TT 59 (1946-1959)

- 1946 søsat fra Orlogsværftet, 4. maj
- 1948 kommandohejsning, 17. marts, skrognummer T 16
- 1948-53 jævnligt under kommando adopteret af Rønne
- 1951 omklassificeret til patruljebåd, skrognummer P 575
- 1959 udgået af Flådens tal, 1. april

SEHESTED

1. Lastdrager (1817-1850)

- 1817 købt i Rendsborg
- 1850 strandet på den preussiske kyst

WILLEMOES

1. Skruekanonbåd (1861-1933)

- 1861 søsat fra Orlogsværftet, 16. marts prøvetogt med skruekanonbåden KRIEGER
- 1863 i eskadre
- 1863-64 under krigsudrustning
- 1871-73 vagtskib på Københavns Red
- 1874-80 i eskadre, på togt
- 1881 ombygget til opmålingsfartøj opmåling
- 1883-85 opmåling
- 1888-89 opmåling, på togt i Mærkevæsenets tjeneste
- 1890-91 moderniseret, herunder installation af nyt maskineri
- 1891-
- 1912 opmåling, på togt i Mærkevæsenets tjeneste
- 1914-19 i 2. Suppleringsstyrke, ombygget til værksteds- og depotskib for undervandsbåde
- 1920-30 opmåling og jævnlige luftdepotskibe for 2. Luftgruppe, i eskadre
- 1933 udgået af Flådens tal

2. Torpedobåd TT 57 (1943-1966)

- 1943 søsat fra Orlogsværftet, 17. marts, med navnet NAJADEN (oprindeligt navn AARHUS) forblev på Holmen efter 29. august i ikke færdig tilstand
- 1945 genfundet på Holmen, 5. maj, i nærlig brugbar stand, færdigbygget navneændring til WILLEMOES 10. oktober, skrognummer T 2
- 1947 kommandohejsning, 24. maj, kongeinspektion, 25. juni, besøg i Stockholm i september, adopteret af Assens, 14. juni
- 1949 besøg i Gøteborg og Horten
- 1951 omklassificeret til kystjager, skrognummer D 321
- 1952 besøg i Portland og Den Helder, juni besøg i Kristianssand, september
- 1953 besøg i Rotterdam, november
- 1958 skrognummerændring, 1. september til P 521

- 1960 besøg i Horten, april, sejlads med Shahen af Persien, maj, besøg i Gdynia, Gøteborg og Kiel
1961 besøg i Kiel, Stavanger, Invergorden og Rosyth, besøg i Kiel, Nantes og Oslo
1963 besøg i Aberdeen
1965 besøg i Kiel
1966 udgået af Flådens tal, 11. januar

SØLØVEN-klassen**KENDETEGN.**

Glidebåd med stor overbygning. Altid kanon i rede foran overbygning. To master side-om-side. Lav radarmast i styrbord side.



Torpedobåden SØRIDDEREN med to 40 mm kanoner og 2 torpedorør.
(Foto SVN)

NAVN	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
SOLOVEN	P 510	27. AUG. 1962	19. APR. 1963	15. FEB. 1965
SØRIDDEREN	P 511	4. OKT. 1962	22. AUG. 1963	15. FEB. 1965
SOBJØRNEN	P 512	9. JUL. 1963	19. AUG. 1964	20. OKT. 1965
SØHESTEN	P 513	5. SEP. 1963	31. MAR. 1965	21. JUN. 1966
SØHUNDEN	P 514	18. AUG. 1964	12. JAN. 1966	20. DEC. 1966
SOULVEN	P 515	6. MAR. 1965	27. APR. 1966	18. MAJ 1967

DIMENSIONER		ARMERING M.V.
Længde	30 meter	1 eller 2 stk. 40 mm maskinkanon(er) 2 eller 4 stk. 53 cm torpedorør Miner
Bredde	8 meter	
Dybgang	2,5 meter	
Displacement	130 tons	
Fart	50/10 knob	

FREMDRIVNING

3. stk. ROLLS ROYCE Proteus gasturbiner, hver ydende 4200 HK samt 2 stk. General Motors dieselmotorer, hver ydende 150 HK.

BEMÆRKNINGER

SØLØVEN-klassens specielle skrogform - bygget efter det såkaldte Hard-Chine princip - er udviklet af Vosper Ltd., Portsmouth på grundlag af BRAVE-klassen og FEROCITY.

SØLØVEN-klassen minder i størrelse og udseende om BRAVE-klassen, den har samme linier og hoveddimensioner.

ner som denne, hvorimod maskinanlægget er opbygget som i FEROCITY.

Skroget er konstrueret helt af træ - lamineret mahogni og Canadian Rock Elm - som i et stort omfang er limet sammen, hvorved samlinger med bolte og lignende helt har kunnet undgås. Udvendig er skroget armeret med glasfiber.

De to første SØLØVEN og SØRIDDEREN - er bygget hos Vosper Ltd., hvorimod de fire sidste blev bygget på licens på Orlogsværftet.



SØLØVEN under søprøver fra Vosper, Portsmouth.

Ved valget af denne nye skrogtype til SØLØVEN-klassen, fjernede man sig fra den torpedobådstype, som havde været anvendt i Flåden siden 2. Verdenskrig - det af Lürssen tegnede displacementsskrog. Samtidig forlod man det til torpedobåde tidligere anvendte dieselfremdrivningssystem til fordel for et af de gasturbineanlæg, der netop var udviklet til skibsbrug.

Selv om man kun havde gode erfaringer med displacementsbådene, ønskede man med den nye torpedobådstype, at få en torpedobåd, der var i besiddelse af et væsentligt fartoverskud. Dette ikke mindst henset til SØLØVEN-klassens forventede armering, hvor høj fart er af væsentlig betydning for våbensystemernes optimale udnyttelse.

En række fordele talte for valget af gasturbineanlæg til SØLØVEN-klassen. i sammenligning med dieselmaskineri kræver gasturbineanlæg kun lille vedligeholdelse. Bristol Siddeley angav PROTEUS gasturbinerne til at have en gangtid på 2000 timer mellem hovedeftersyn, hvilket skulle svare til 2-3 års operationstid. Dertil kræver en gasturbinebåd en langt mindre maskinbesætning end en tilsvarende dieselsbåd og endelig er gasturbinebådens afhængighed af værkstedsassistance fra land også betydelig mindre.

Udover vedligeholdelsesfordelene frembyder et gasturbineanlæg også en måske mindre iøjnefaldende fordel, for de der ikke har sejlet med sådanne anlæg, nemlig turbinens fleksibilitet. Den accelererer og decelererer meget hurtigt, og den yder maksimumkraft næsten øjeblikkelig, selv om den er kold ved opstart.

I tilknytning til hvad der er nævnt under armering, skal det anføres, at SØLØVEN-klassen er konvertibel, d.v.s. at den kan optræde i forskellig konfiguration. Som torpedobåd med 4 torpedorør og 1 stk. 40 mm kanon og som kanonbåd med 2 torpedorør og 2 stk. 40 mm kanoner. SØLØVEN-klassens ildledelsessystem er det svensk fremstillede torpedoildledelsessystem TORCI og bådene anvender den ligeledes svensk fremstillede trådstyrede torpedo Tp:61, der udmærker sig ved høj fart og stor rækkevidde.

Som resultat af en række sparebestræbelser i den økonomisk vanskelige tid forsvaret befandt sig i 1981, hvor forsvaret skulle videreføre virksomheden med uændret budget, beordrede Forsvarskommandoen SØLØVEN-klassen oplagt under Flådestation København i et relativt højt bered-

skab. Det blev dog besluttet, henset til at klassen fremdeles repræsenterer et betydeligt militært potentiel, at gennemføre mønstringsudrustning i én eller flere af enhederne de kommende år i forbindelse med større øvelser.

Den beordrede kommandostrygning i SØLØVEN og SØULVEN, der var de sidste udrustede både af SØLØVEN-klassen, fandt sted den 5. december 1980.



Torpedobåde under indløb i et torpedoangreb.

I forligsaftalen, resultatet af det i august 1981 indgåede Forsvarsforlig, indgår en levetidsforlængelse af fire af de seks torpedobåde af SØLØVEN-klassen. Aftalen dækker økonomisk og tidsmæssigt kun tre levetidsforlængelser, men det er forudsat, at den fjerde gennemføres i 1985 samt at de alle fire er sejklare med mobiliseringsbesætninger.

At SØLØVEN-klassen igen er indgået fuldt operativt i Flådens tal kunne ikke mindst konstateres den 4. januar 1982, hvor der atter hejstes kommando i torpedobåden SØRIDDEREN.

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe i det danske søværn, der tidligere har båret de navne, der er anvendt til torpedobådene af SØLØVEN-klanen.

SØLØVEN

1. Stykpram, 20 kanoner (1808-1817).

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

1808 søsat fra Bodenhoffs Plads 27. september

1808-14 underlagt Københavns Flydende Defension, bl.a. udlagt ved Prøvestenen og på Stubben

1817 udgået ved kgl. resolution 2. august.

2. Torpedobåd TT 16 (1887-1919)

1882 bygget hos Thornycroft, London, som den første danske torpedobåd med affyringsapparat på dækket, ankom til København 30. august

1895 i Kiel i anledning af indvielsen af Kielerkanalen (31. maj - 26. juni)

1897 i Stockholm i anledning af Kong Oscars 25 års regeringsjubilæum

1900 øvelsesskib for Officersskolen og i eskadre

1903-12 jævnligt i eskadre

1914-19 i Sikringsstyrken, 1. Suppleringsstyrke

1916 navneændring 7. juli til T. 3 (jf. SØLØVEN 3)

1919 udgået af Flådens tal og solgt til ophugning

3. Torpedobåd TT 33 (1916-1947)

1916 søsat fra Orlogsværftet, 9. september

1917 kommandohejsning 26. maj

1917-19 i Sikringsstyrken

1920 navneændring til Nr. 8

1922 i eskadre, Torpedobådsdivisionen

1923 i eskadre (GEJSER), navneændring til B. 4, bevogtningsfartøj

- 1924 og
25 i eskadre
1929 ombygget til minestrygningsfartøj og navneændring til S. 3
1930 i eskadre
1936 i Minestrygningsflotillen
1937 navneændring til SØRIDDEREN (SØRIDDEREN 9)
1940 strygning syd for minespærringen i Storebælt, 9. april - derefter overført til reserven
1943 navneændring til HAIEN, 21. april taget efter kamp i Korsør, 29. august, hvor den lå sammen med SØLØVEN (4), SØRIDDEREN (10) og SPRINGEREN (2) samt kutterne P. 2, P. 9, P. 21 og P. 32
1943-45 fik i tysk tjeneste lukket bro og anvendtes som minestryger
1945 genfundet i Flensborg Fjord i juni måned
1947 udgået i januar måned.

4. Minestryger M. 1 (1938-1959)

- 1938 søsat fra Orlogsværftet, 3. december
1939 indgået i Flådens tal, 10. juli
1940 i Storebælt, 9. april på siden af LOSSEN (6) til ankers NNW for Albuen
1943 taget efter kamp i Korsør, 29. august (jf. SØLØVEN 3)
1945 genfundet sejlklar i Århus, 19. maj sammen med SØRIDDEREN (10) og SØHUNDEN (7), kommandohejsning 20. juni
1945-57 under kommando - minestrygning og patruljetjeneste, station i Rønne på skift med SØRIDDEREN (10) og SØHUNDEN (7)
1951 navneændring (skrognummer) til M 543

- 1958 typeændring til patruljefartøj med skrognummer P 578
- 1959 udgået af Flådens tal, 1. april
- 1960 anvendt som skydemål

SØRIDDEREN

1. Også kaldet *HAF-RIDDEREN* eller *HANS HØJE EXCELLENCE'S FREGAT*. Kaper, nævnes i 1659, hvor den var hyret til at krydse under Møn.

2. Fregat *SJØ-RIDDEREN*, 20 kanoner (ca. 1676-ca. 1689)

- 1676 nævnes i Bergen
- 1677 nævnes i Flådeliste af 3. december
- 1677 i Niels Juels Flåde
- 1683 nævnes i København og Skien
- 1687 nævnes i Bergen, og er udgået før 1689

3. Jagt (1690), nævnes kun i 1690

4. Fregat, 28 kanoner (1710-1755)

- 1710 bygget i Holland
- 1711 ankom til København, indgik i Østersøflåden 10. august
- 1712 deltog i Den store nordiske Krig
rekognoscering ved Gøteborg, i Nordsøeskadre og senere i hovedflåden i Østersøen
- 1713 konvoj af Ostindiefarereren *CHRISTIANUS QUARTUS* til Lindesnæs, derefter i Nordsøeskadren senere ved Wittow, 29. september, hvor den svenske fregat *GÖTA LEJON* og kaperen *PACHAN* blev erobret.
Disse omdøbt til *SØE-ORMEN* henholdsvis *SØE-DRAGONEN*
- 1714 til Norge og i Nordsøeskadren

- 1715 på kryds ud for Gøteborg erobrede den svenske snau HUMMEREN, derefter underlagt Norges Sødefension
- 1716 i Gabels Nordsøeskadre, konvoj af proviantskibe til Færøerne, senere Tordenskiolds Nordsøeskadre og Norges Sødefension
- 1717 i Norge under Rosenpalm
- 1718 i Trondhjem for at understøtte generalmajor Budde, derefter i Nordsøeskadre under Rosenpalm
- 1719 konvoj af infanteri fra Frederikshavn til Norge. I august i eskadren, der ledsagede Kongen fra Marstrand til Helsingør, senere Køge Bugt, under ledelse af Tordenskiold
- 1720 kadetskib, togt til Færøerne og Island
- 1722 vagtskib i Sundet
- 1725 på togt, udrustet i anledning af russernes truende fremfærd
- 1726 i engelsk eskadre bestående af 20 orlogsskibe og 2 fregatter.
Den dansk-engelske flåde forblev ved Reval indtil årstiden tvang den russiske flåde ved Kronstadt til at returnere
- 1743 i Krogs eskadre, i Østersøen for at recognosere og indberette den svensk-russiske flåde
- 1755 udgået af Flådens tal.

5. Fregat, 18 kanoner (1758-1785)

Fabriksmester F. M. Krabbe (1758-1772)

- 1758 søsat fra Nyholm, 2. december
- 1759 flotilleskib for fregatter i Nordsøen
- 1762 i Østersøen for at indhente oplysninger om de russiske transporter til Riga, Königsberg og Kolberg
- 1771 vagtskib på Københavns Red

- 1773 i eskadre i Østersøen, afløste HAVFRUEN som vagtskib i Sundet, da denne var sprunget læk
- 1775-76 vagtskib på Københavns Red
- 1780-84 vagtskib på Københavns Red
- 1785 ændret til stykpram.

6. Fregat, SØE-RIDDEREN, 14-16 kanoner (1791-1797)

Fabriksmester Henrik Gerner (1772-1787)

- 1791 bygget i Glückstadt
- 1793-97 vagtskib på Elben
- 1797 afløst af GLOMMEN, da SØE-RIDDEREN skulle afgå til København for reparation, men fandtes ikke egnet til at foretage rejsen og solgtes på Elben.

7. Skonnert (1848-1850)

- 1848 indgik 1. januar, stillet til Marinens disposition uden godkendelse af interessantselskab i Helsingør vagttjeneste i Sundet
- 1850 tilbageleveret.

8. Torpedobåd TT 35 (1911-1937)

- 1911 søsat fra Yarrow & Co., Glasgow, 28. februar overtaget af H. L. E. Wenck, chef for Torpedobådsflotillen, 11. juli ankom til København, 15. juli i eskadre 3. og 21. august
- 1911-12 vintertogt indtil marts sammen med PEDER SKRAM
- 1912 under Koefoed-Hansen, ombord i panserskibet OLFERT FISCHER, eskadren eskorterede kongeskibet DANNEBROG til Travemünde, hvorfra Kong Frederik VIII's bære skulle bringes hjem til København
- 1912-14 i eskadre

- 1914-18 i Sikringsstyrken, 1. Eskadre, 1. Torpedobåds-
flotille
1920 navneændring til Nr. 16
1923 navneændring til D. 1
1925 og
26 i eskadre
1928 i eskadre
1929 overført til reserven, under Skibsdivisionen og
navneændring til O. 1
1933 og
34 i eskadre
1937 udgået af Flådens tal.

9. Torpedobåd TT 43 (1937-1940)

- 1916 søsat fra Orlogsværftet, 9. september
j. SØLØVEN 3
1937 navneændring til SØRIDDEREN
1940 overført til reserven, under Skibsdivisionen.

10. Minestryger M. 4 (1942-1962)

- 1942 søsat fra Orlogsværftet, 11. april
indgået i Flådens tal 27. juli
kommandohejsning 25. september, orlogskaptajn
T. S. Prip
1943 besat af sabotører i Korsør 10. marts, chefen tvun-
get til at landsætte disse i Arildsläge, nord for Kul-
len (SØRIDDEREN-affæren)
taget efter kamp i Korsør, 29. august,
j. SØLØVEN 3
1945 genfundet sejlklar i Århus, 19. maj,
j. SØLØVEN 4
kommandohejsning 15. juni
1945-47 under kommando, minestrygning
1950 under kommando
1951 navneændring til M 544

- 1957-58 under kommando, patruljetjeneste, station i Rønne på skift med SØLØVEN (1) og SØHUNDEN (7)
- 1958 typeændring til patruljefartøj med skrognummer P 579
- 1962 udgået af Flådens tal, 11. juli og solgt.

SØBJØRNEN

1. Torpedobåd TT 30 (1898-1928)

- 1898 søsat fra Orlogsværftet, 6. april, som Torpedobåd af 1. Klasse
prøvetogt og øvelsesskib for kadetter
afprøvning af torpedomateriellet
- 1902 øvelsesskib for Søofficersskolen og i eskadre
- 1903-04 i eskadre
- 1904 udsendt 14. oktober til 26. november i anledning af den russiske Østersøeskadres passage af danske farvande.
- 1905 i eskadre
- 1908-12 i eskadre hver sommer
- 1914-19 i Sikringsstyrken, 1. Eskadre, 1. Torpedobådsflotille
- 1919 i Lillebælt, overført til reserven
- 1920 navneændring til Nr. 21
- 1923 navneændring til A. 3
- 1925 og
27 i eskadre
- 1928 udgået af Flådens tal, 8. juli og anvendt som skydemål ved saltholm.

2. Minestryger M. 2 (1939-1943)

- 1939 søsat fra Orlogsværftet 16. februar
- 1940 Holmen 9. april, oplagt under Minestrygningsflotillen
i Sikringsstyrken og under kommando til 1943

- 1943 Holmen, sænket af egen besætning 29. august, bakkede i Flådens Leje uden besætning, endte i Maskingraven, hvor den kæntrade. bjærget af tyskerne, men ophugget, da reparation ikke var mulig.

SØHESTEN

også kaldet HAVHESTEN

1. Fregat, 14 kanoner (1612 (18) - 1644)

- 1644 navneændring til SØHESTEN
 EROBRET UNDER Lolland.

2. Koffardijagt SJÖHÄSTEN, 6 kanoner (1676-1694)

- 1676 taget som prise (svensk), 1. juni
1678 i Østersøeskadren
1679 i Niels Juels eskadre
1690 opmåling
1694 udgået af Flådens tal.

3. Koffardiskib (1678)

- 1678 lejet og armeret under Den skånske Krig, deltog i blokaden af Malmø (muligvis identisk med SØHESTEN 2).

4. Stykpram, 18-20 kanoner (1795-1801)

Fabriksmester E. W. Stibolt (1788-1796)

- 1795 søsat fra Bodenhoffs Plads, 23 maj
1801 ødelagt under Slaget på Reden, 2. april, chef premierløjtnant B. U. Middelboe.

5. Minestryger M. 5 (1942-1959)

- 1942 søsat fra Orlogsværftet, 30. april
 indgået i Flådens tal, 26. september

- 1943 lå sammen med MS 2 og kutterne P. 6, P. 26 og P. 27 i Kalundborg, 29. august. Stormet og besat af tyske tropper, der var landsat fra hjælpekyrder i løbet af natten
- 1945 genfundet i Brunsbüttel, Kielerkanalen, 22. november, hvor det var under ombygning og i en dårlig forfatning
ankom 8. december til København uden inventar og skroget i ikke særlig god stand
- 1947 kommandohejsning 27. april
- 1947-57 under kommando, minestrykning og patruljetjeneste bl.a. ved Bornholm
- 1951 navneændring til M 541
- 1958 typeændring til patruljefartøj med skrognummer P 576
- 1959 udgået af Flådens tal, 1. april.

SØHUNDEN

1. Jagt, 4 kanoner (1668-1684)

- i Jens Rodsteens eskadre under Den skånske Krig
- 1684 solgt til kaptajn Erick Lorck.

2. Fregat, 40 kanoner (1697-1721)

- 1692 købt, tidligere svensk under navnet WACHTMEISTER
- 1700 ombygget til hospitalsskib og udrustet som sådant ved flere lejligheder under Den store nordiske Krig
- 1715 station i Søhundehavn, deraf navnet
- 1721 grundsat som fundament for batteriet Trekroner.

3. Sandbåd, 4 kanoner (1710-1720)

- bygget i Kristianssand og tilhørte den norske eskadre.

4. *Storbåd (1716)*

nævnes i forbindelse med Skærgårdsflotillen.

5. *Snau SØE-HUNDEN, 14 kanoner (1718)*

nævnes kun i 1718.

6. *Torpedobåd TT 44 (1917-1946)*

- 1917 søsat fra Orlogsværftet, 6. januar
- 1917-19 i Sikringsstyrken
- 1919 station i Lillebælt
- 1920 navneændring til Nr. 7
- 1921 i eskadre
- 1922 typeændring til bevogtningsfartøj
- 1923 navneændring til B. 5
- 1927 og
- 28 i eskadre
- 1929 ombygget til minestrygningsfartøj,
navneændring til S. 4
i eskadre
- 1936 i eskadre
- 1940 varmebåd på Holmen fra 30. juni
- 1943 taget af tyskerne, 29. august
- 1945 genfundet sænket og ødelagt i maj måned
- 1946 solgt til ophugning.

7. *Minestryger M. 6 (1942-1962)*

- 1942 søsat fra Orlogsværftet, 16. maj
indgået i Flådens tal, 17. november
- 1943 Holmen, sænket af Mineskibsdivisionen 29. august
(ikke under kommando), hævet og istandsat af
tyskerne
- 1945 genfundet sejlklar i Århus, jf. SØLØVEN 4
kommandohejsning 27. juni
- 1945-50 under kommando, minestrygning

- 1951 navneændring til M 542
- 1952-53 under kommando, minestrygning
- 1957 under kommando, patruljetjeneste, station i Rønne på skift med SØLØVEN (4) og SØRIDDEREN (10)
- 1958 typeændring til patruljefartøj med skrognummer P 577
- 1962 udgået af Flådens tal, 11. juli.

SØULVEN

1. Torpedobåd TT 5 (1880-1911)

- 1880 søsat fra Forges & Chantiers de la Méditerranée, Le Havre (Torpedobåd Nr. 5)
ankom til København, 2. november
- 1882 navneændring til SØULVEN og henført til Torpedobåde af 1. klasse, kgl. Resolution af 18. januar
- 1894 navneændring til Nr. 3 og henført til Torpedobåde af 2. klasse, kgl. Resolution af 28. april
- 1911 overført til reserven, 1. januar
udgået af Flådens tal, 6. marts og anvendt som skydemål.

2. Torpedobåd TT 37 (1911-1937)

- 1911 søsat fra Burmeister & Wain
- 1912-14 i eskadre hver sommer
- 1914-19 i Sikringsstyrken, 1. Eskadre, 1. Torpedobådsflotille
- 1920 navneændring til Nr. 14
- 1923 navneændring til D. 3
- 1925-28 i eskadre hver sommer, flotillebåd i 1927 og 1928
- 1929 i øvelsesdeling og eskadre
navneændring til 0.3
overført til reserven

1933 og

34 i eskadre

1937 udgået af Flådens tal og solgt til ophugning.

3. *Minestryger M. 3 (1939-1943)*

1939 søsat fra Orlogsværftet, 18. juli

1940 Holmen, 9. april, oplagt under Minestrygnings-divisionen

1943 Holmen, sænket af egen besætning, 29. august, hævet af tyskerne uden at kunne repareres, udgået af Flådens tal.

TANKFARTØJER

RIMFAXE/SKINFAXE eller FAXE-klassen



Kendetegn. Civilt udseende, med løbebro der forbinder forskib med overbygning agter.

Navn	Nr.	Køllagt/søsat	Indgået i Flådens tal
RIMFAXE	A 568	1945	2. AUG. 1962
SKINFAXE	A 569	1945	2. AUG. 1962

DIMENSIONER		ARMERING
Længde	53 meter	1-20 (1)
Bredde	10 meter	
Dybgang	4,2 meter	
Deplacement	520 tons	
Fart	11 knob	

FREMDRIVNING

1 stk. General Motors dieselmotor type 8-278A ydende 560 HK.



Tankfartøjet RIMFAXE

(Foto SVN)

BEMÆRKNINGER

Tankfartøjerne af FAXE-klassen er begge bygget ved Jeffersonville Boat & Machinery Co. Jeffersonville, Indiana under 2. Verdenskrig. (Tidligere US YO 226 og US YO 229). Siden 2. august 1962 har fartøjerne som led i den amerikan-

ske våbenhjælp været udlånt til det danske søværn for i 1974 at blive overtaget for et symbolsk beløb.

Første kommandohejsning fandt sted i RIMFAXE den 28. august 1963 og i SKINFAXE den 18. oktober 1962.

Enhederne er administrativt tilknyttet Torpedobådseskadren som en meget væsentlig støttefunktion, idet tankfartøjerne udover at levere gasolie til torpedobådene er i stand til at supplere med andre forsyningsgenstande samt ferskvand i et begrænset omfang.

FORGÆNGERE

Så vidt det har kunnet spores har navnene ikke været anvendt tidligere i søværnet.

ADOPTION

I dagene 12.-15. september 1980 blev RIMFAXE adopteret af Ebeltoft og efter kommandoskiftet til SKINFAXE gav Chefen for Søværnet sit tilsagn om at SKINFAXE ligeledes kunne blive adopteret af Ebeltoft. Adoptionen fandt sted i dagene 21.-24. august 1981.



Tankfartøjet SKINFAXE

(Foto SVN)

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i januar/februar 1982

BIBLIOGRAFI & BIBLIOTEKSVÆSEN.

Andersen, Tove Whilborg & Gunnar Jakobsen (red.):
Dansk toldhistorisk bibliografi - 1982. Kbh. 1981. 160 s.
index.

Guide til maritimt kildemateriale V. Kbh. 1982. 22 s. 4°.

Levende biblioteker. Festskrift til Palle Birkelund 29. januar 1982. Kbh. 1982. 172 s. ill.

Søetaten I - Marinearkivet indtil 1655 - Kancelliekspeditioner 1659-1848 - Admiralitetet 1659-1848. Kbh. 1981. 151 s. 4°.

HISTORIE.

Bistrup, H.: Marinens Bibliotek. (2 artikler). Kbh. u.å. (1935). 5 + 3 s. 4°. håndskr. manuskript.

Bistrup, H.: Marinens Bibliotek. (foredrag). Kbh. u.å. (1936). 22 s. 4°. maskinskr. manuskript.

Bond, Gordon C.: The Grand Expedition. The British Invasion of Holland in 1809. Athens 1979. 232 s. ill. kort. index. bibl.

Bryson, Thomas A.: Tars, Turks, and Tankers: The Role of the United States Navy in the Middle East, 1800-1979. Metuchen, N. J. 1980. 270 s. ill. index. bibl.

Christian den Fjerdes Ordinans om Toldens Oppebørsel af 12. januar 1632. (Originaltryk i faksimile og omskrivning til nyere dansk). Søborg 1982. 14 s. + 14 s.

Clark, Hyla M.: The Tall Ships. A Sailing Celebration. New York 1976. 128 s. ill. 4°.

Forsvarets Sanitetsskole - Årsskrift 1981. Jægersborg 1981. 56 s. ill.

Galathea Report. Volume 15. Scientific Results of the Danish Deep-Sea Expedition Round the World 1950-52. Kbh. 1981. 86 s. ill. kort. bibl. 4°.

Potter, E. B. (ed.): Sea Power. A Naval History. Second Ed. (forkortet). Annapolis 1981. 420 s. ill. kort. index bibl.

Rutter, Owen: The Pirate Wind. Tales of the Sea-Robbers of Malaya. London 1930. 292 s. ill. kort index.

Toldetaten nr. 301 1982 (jubilæumsskrift). Kbh. 1982. 178 s. ill. kort. bibl.

2. VERDENSKRIG

Henri, Raymond m.fl.: The U.S. Marines on Iwo Jima. New York 1945. 294 s. ill. kort. index.

Irving, David: Konvoj PQ 17:s undergang. Stockholm 1981. 334 s. ill. kort.

Schmidt, Palle: Sort propaganda. (Årsskrift for Frihedsmuseets Venner 1982). Kbh. 1981. 74 s. ill.

Weaver, H. J.: Nightmare at Scapa Flow. The truth about

the sinking of H. M. S. Royal Oak. Oxfordshire 1980. 194 s. ill. kort.

PERSONALHISTORIE.

Hanson, H. A.: For Nordens Frihed. Svenskerne, Nordmændene og Finnerne i vore Sønderjydske Krige. (genoptryk). u.sted (Kbh.) 1919 (1979). 48 s. ill.

POLITIK m.m.

Allen, jr., Charles D.: The Uses of Navies in Peacetime. Washington 1980. 42 s.

Eigaard, Søren: Frø af ugræs..... Danmarks National Socialistiske Arbejder Parti 1930-34. Odense 1981. 198 s. bibl.

Forslag til love om forswarets organisation m.v., om forswarets personel og om hjemmevernet. Kbh. 1982. 38 s. 4°. dupl.

Halvorsen, Dag: Polen - En østeuropæisk krise. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER. SERIE 15 nr. 3/1981. Kbh. 1981. 36 s.

Hayward, Thomas B.: A Report on the Fiscal Year 1982. Military Posture and Budget of the U. S. Navy. Washington u.å. (1981). 32 s. ill.

SKIBE OG SKIBBYGNING m.m.

Abranson, Erik: Navires de haute mer. Paris 1976. 126. s. ill. index. 4°.

Aichelburg, Wladimir m.fl.: Die Tegetthoff«-Klasse. Öster-

reich-Ungarns Grösste Schlachtschiffe. München 1981. 104 s. ill. kort. 4°.

Cucari, A.: Historiske sejlskibe fra middelalderen til vore dage. u.sted (Kbh.) u.å. (1975). 318 s. ill. index. bibl.

Mooney, James L. (ed.): Dictionary of American Naval Fighting Ships. Vol. VII + VIII. Washington 1981. 738 + 582 s. ill. kort. bibl. 4°.

Preston, Antony: Battleships 1856-1977. London 1977. 128 s. ill. kort. index. 4°.

BJÆRGNINGS- & REDNINGSVÆSEN.

Fairhall, David & Philip Jordan: The Wreck of the Amoco Cadiz. New York 1980. 248 s. ill. kort. index.

Marine Casualty Report Scheme. London 1972. 10 s. 4°.

TEKNISKE HÅNDBØGER m.m.

Fitts, Richard E. (ed.): The Strategy of Electromagnetic Conflict. Los Altos, Calif. 1980. 284 s. ill. index. bibl.

Griffiths, Maurice: The Hidden Menace. Greenwich 1981. 160 s. ill. index.

Ledebur, Gerhard Frhr von: Die Seemine. München 1977. 220 s. ill. kort. index. bibl.

GRØNLAND.

Holsting, Johs.: Grønlandspionerer. Kapitler af Grønlands opdagelseshistorie udarbejdet på grundlag af de originale beretninger fra de forskellige ekspeditioner. Kbh. 1978. 174 s. ill. kort. bibl.

Rasmussen, Knud: Inuit fortæller. Grønlændernes sagn og myter. Bd. I-III. (ved Regitze Margrethe Søby). Lyngø 1981. 3 bd. 216 + 138 + 226 s. ill. kort. bibl.

DIVERSE.

Gray, Edwyn: Hemmelig mission. u.sted (Kbh.) 1980. 158 s.

Larkin, David (ed): The Marine Paintings of Chris Mayger. New York 1976. 88 s. ill. 4°.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Edwyn Gray: Hemmelig mission. Winthers Forlag, Kbh. 1980.

En roman fra 2. verdenskrig om en tysk undervandsbåd på en tur fra Atlanterhavet til Østen, officielt for at forhandle med Japan om oprettelse af en tysk u-båds base, men reelt med den opgave at erhverve kendskab til en ny japansk torpedo. Der er alt, hvad der hører til i en »knaldroman«: kamp med neddykket fjendtlig u-båd, »fangenskab« i en japansk garnison, Gestapo's forsøg på at likvidere u-bådschefen m.m.

Bogen er en gave til biblioteket.

Johs. Holsting: Grønlandspionerer. Kapitler af Grønlands opdagelseshistorie udarbejdet på grundlag af de originale beretninger fra de forskellige ekspeditioner. Chr. Erichsens Forlag, Kbh. 1978.

I 1878 nedsatte den danske regering en permanent kommission: »Commission for Ledelsen af de geologiske og geographiske Undersøgelser i Grønland«, der skulle lede de nærmere undersøgelser i og udforskningen af Grønland.

Nærværende bog giver på en lidt populær måde et indblik i de mange siden da udsendte ekspeditioner, begyndende med

den danske konebådsekspedition til Østgrønland 1883-85 og sluttende med ekspeditionen til Peary Land 1920-23.

Forfatteren er læreruddannet med en livslang interesse for opdagelseshistorie, hvilket i pensionsalderen førte til studier af Grønlands opdagelseshistorie.

Knud Rasmussen: Inuit fortæller. Grønlændernes sagn og myter. Bd. I-III. Bogan, Lynge 1981.

I årene 1921-24 udkom 3-bindsværket: »Myter og Sagn fra Grønland«, baseret på Knud Rasmussens indsamlinger, påbegyndt allerede i 1902-04 under den litterære Grønlandsekspedition, hvori også deltog forfatteren Ludvig Mylius-Erichsen og maleren Harald Moltke.

Ved udgivelsen af 2. bind bebudede Knud Rasmussen en fortsættelse, som skulle komplettere stoffet, men en af følgerne af hans alt for tidlige død blev, at materialet blev gemt, dels hos arvingerne, dels i Det kgl. Bibliotek.

De nu udgivne 3 bind er redigeret af eskimologen, magister Regitze Margrethe Søby, som bl.a. har foretaget flere studier i Grønland, senest i 1979-80, hvor hun med støtte af Carlsbergfondet studerede en boplads i Thule-distriktet.

Royal United Services Institut and Brassey's Defence Yearbook 1982 - der er 92. årgang - følger traditionerne, der blev fastlagt for år tilbage.

Af artikler af særlig interesse for tidsskriftets læsere kan nævnes:

Trident - a candidate for cancellation?

Merchant shipping and the maritime threat.

1. del i »Strategic Review« afsluttes med 2 politiske analyser:

»An anatomy of defence policy« og »Our common defence

for the eighties» af Admiral of the Fleet Lord Hill-Norton henholdsvis den amerikanske senator fra Texas John G. Tower.

2. del »Weapon Developments« indeholder artikler som:

Submersibles

Strategic weapons

Weapon Development in the 1980's-Sea

Future trends in maritime warfare - NATO and the Warsaw Pact

The Far East notes on maritime and air forces.

3. del er som tidligere en kronologisk oversigt over begivenheder af militær interesse, denne gang dækkende tiden april 1980 - marts 1981.

A.H.



K.G. MATZEN
KGM
INGENIØR- OG
HANDELSFIRMA

6000 METER

10.000.000 candela

**NS - 200
UOVERTRUFFEN SOM ALL
ROUND LYSKASTER —
FANTASTISK TIL ISHAVS-
SEJLADS**

**200 W højtryksskviksølvlampe
110 eller 220 volt.**

KONG GEORGS VEJ 21, 2000 KBH. F., TLF. 01-3442 63

**SKIBS- og BÅDEBYGGERIERNES
ARBEJDSGIVERFORENING**

Nørre Voldgade 34
1358 København K.

TELEFON (01) 12 22 78



DET NORSKE VERITAS

DANMARK



Skibsværftsforeningen

FORENINGEN AF JERNSKIBS- OG
MASKINBYGGERIER I DANMARK

ST. KONGENSGADE 128, 2 - 1264 KØBENHAVN K

Specialisten i

Tidsskrifter og fagblade

FOTOSÆTTERI
OFFSETTRYKKERI
BOGTRYKKERI

nysted avis & bogtryk/offset

skansevej 1 . 4880 nysted



(03) ★ 87 12 15



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**



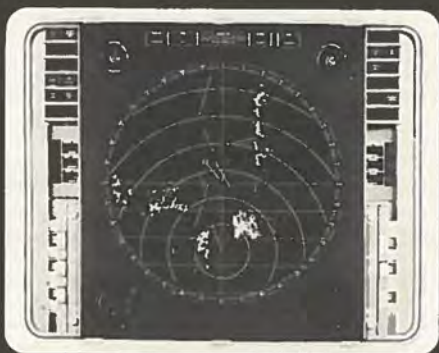
RADIOLOCATION EQUIPMENT

SYLEDIS TORAN - OMEGA
DIFFERENTIAL OMEGA

SCANTER MIL SYSTEM

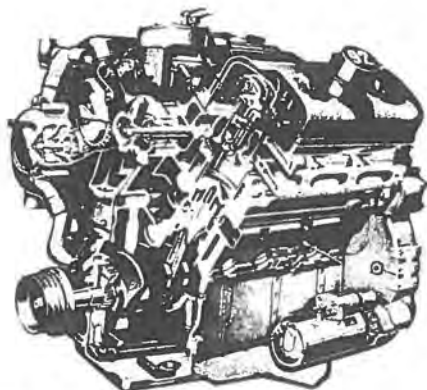
Advanced Radar Systems

- Navigation
- Surveillance



TERMA Elektronik AS

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



Robust og kompakt

Detroit Diesel er kompakt og robust. Det betyder ringe vægt og stor driftssikkerhed. Detroit er økonomisk i drift og nem at vedligeholde. En verdensomspændende service- og reservedelsorganisation er en ekstra garanti mod længere driftsstop. Detroit Diesel fra 48 HK til 1800 HK.

Forhandler
Sjælland m/omliggende øer
THOMAS SCHMIDT A/S
Krogshøjvej 30
2880 København - Bagsværd
Tlf. (02) 98 12 33

Forhandler Bornholm
SYDHAVNENS
MOTORVÆRKSTED
v. Poul Andersen
Sydhavnen
3700 Rønne
Tlf. (03) 95 07 51

Forhandler Sydjylland
AUTO FORUM
Exnersgade 17
6700 Esbjerg
Tlf. (05) 12 20 22

Forhandler Nordjylland
mekanord a/s
Ingeniøring
Ndr. Kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. (08) 42 03 11

Forhandler Færøerne
P/F VILH. NIELSEN & SØN
Jonas Broncksgata 35
3800 Thorshavn
Tlf. Thorshavn 1 11 40



Detroit Diesel
- et General Motors produkt



importør:
THOMAS SCHMIDT A/S
Krogshøjvej 30
2880 København - Bagsværd
Tlf. (02) 98 12 33

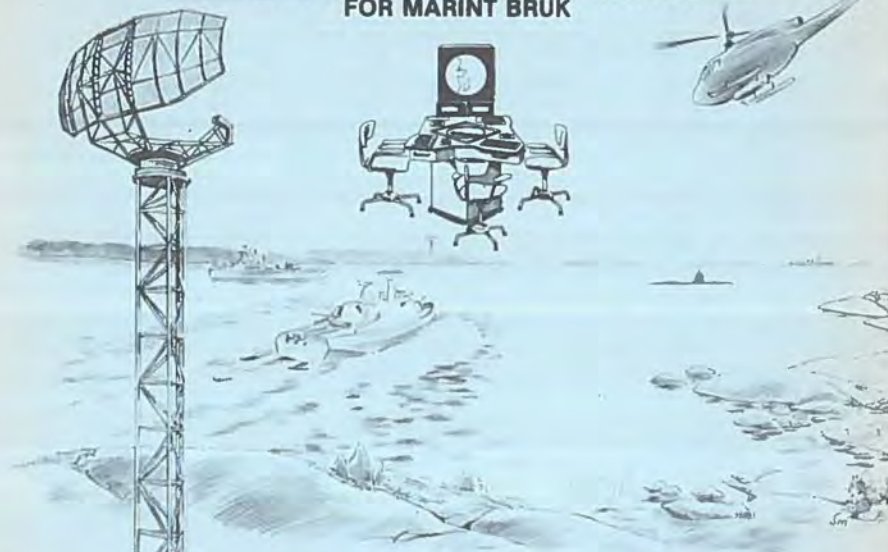
Stornophone 800U

Kommunikations- centret du kan holde i hånden



Storno
RADIOTELEFONER

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



SRA TAR ÖVER DIVISION IDS INOM DATASAAB

IDS innebär ett naturligt komplement i SRAs verksamhet inom elektronisk information och display-teknik, och tillför en betydelsefull kompetens i vår utveckling av avancerade informationssystem.

Tyngdpunkten SRA:s verksamhet utgörs idag av avancerade mobila radio- och telefonsystem, där vi är ett av de ledande företagen i Europa. Vi har egna säljbolag i Danmark, Finland och Frankrike. I SRA-gruppen ingår dessutom Sonab Communications AB och AB Transvortex i Sverige samt Nira International B.V. i Holland. Totalt har gruppen cirka 3 800 anställda och omsättningen beräknas uppgå till 300 miljoner kronor 1982.

SRA

ERICSSON Ett företag i Ericssonkoncernen

Tidsskrift for Søværnen

IVET AF
E-L EUTENANT-SELSKABET

aktø
gskæptajn K. H. Winther



JULI 1982
S. A. RGANG



DEUTSCHE BUNDESBahn

Se  mere af Vesttyskland for færre penge.

Køb  det nye

DB TURIST-KORT*)

Rejse  kryds og tværs i hele Forbundsrepublikken Tyskland, lige så tit og lige så langt  ønsker. Alle ordinære tog på et 29.000 km langt skinnenet står til Deres rådighed,  lige fra grænsen og helt ned til Alperne. Luksus-TEE og luksus-Intercity tog med air  ondition er med i prisen, hvis De vælger 1. klasse samt særlige tillægsydelse. (Bu  rejser Romantische Strasse, særpriser på Rhin- og Mosel skibene, særpris til rejse  til Berlin (Vest), gratis besøg på trafikmuseet Nürnberg).

	9 dage	16 dage
1. klasse	1066 dkr.	1499 dkr.
2. klasse	766 dkr.	1066 dkr.

DB-Tur  st-kort er særlig velegnet til **forretningsrejser**.

Fra cer  trum til centrum med op til 200 km i timen.

Spørg  fter DB-Turist-kort hos DSB eller i et autoriseret rejsebureau.

Vi øns  er Dem en behagelig rejse med



DEUTSCHE BUNDESBahn

*) Eneste betingelse er at De er bosat i Danmark. Deres navn og pasnummer bliver registreret på DB-Turist-kortet.

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

ISSN 0040-7186

ANNONCEKSPEDITION
D.D.E. REKLAME
Gernersgade 39
1319 København K
Telefon (01) 14 41 55*

3

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

Forsidebillede: Undervandsbåden SPRINGEREN

INDHOLD:

SIDE:

SOVJETISKE ORLOGSSKIBES NAVNE af orlogskaptajn Poul Grøoss.....	139
MARITIM DEBAT.....	168
MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET.....	171
FLÅDENS SKIBE, UNDERVANDSBÅDSESKADREN'.....	174
MARINENS BIBLIOTEK.....	190

Note:

Årsregister for Tidsskrift for Søværnen 1981 - 152. årgang er indsat i dette nummer.



HOVEDSÆDE I TORSHAVN

Telf. 11350

Telex 81227

P.O.Box 14

Telegramadr.: BANKEN

FILIALER OG KONTORSTEDER

Torshavn
Østbyen tlf. 1-1350
Vestbyen tlf. 1-1350
Butikcentret
(S.M.S.) tlf. 1-1350
Nolsoy tlf. 2-7093

Eysturoy
Saltangara tlf. 4-7410
Fuglafirði tlf. 4-4064
Gøtu tlf. 4-1080
Lorvík tlf. 4-3160
Skala tlf. 4-1352
Strondum tlf. 4-7351
Elði tlf. 2-3060
Toftum tlf. 4-7136

Norðoyum
Klaksvík tlf. 5-6377
Norðdepli tlf. 5-2017

Norðstreymoy
Vestmanna tlf. 2-4147
Hvalvík tlf. 2-2126
Kollafirði tlf. 2-1054
Kvívík tlf. 2-1247
Haldorsvík tlf. 2-3326

Sandoy
Sand tlf. 6-1350
Skopun tlf. 6-1650
Skalavík tlf. 6-1651

Suðuroy
Tvøroyri tlf. 7-1032
Hvalba tlf. 7-5057
Vági tlf. 7-3444
Porkeri tlf. 7-3590
Sumba tlf. 7-3860

Vágum
Miðvagi tlf. 3-2550
Sandavagi tlf. 3-2508
Sørvagi tlf. 3-2088
Flyve-
pladsen tlf. 3-2102

SCANTER MIL SYSTEM Advanced Radar Systems

- Navigation
- Surveillance



TERMA Elektronik AS

Højmarksvej 4 DK-8520 Lystrup, Denmark
Telephone 06-22 2000 Telex 68109 Terma-DK Cable Terma



DET NORSKE VERITAS

DANMARK



6000 METER

10.000.000 candela

NS - 200
UOVERTRUFFEN SOM ALL
ROUND LYSKASTER —
FANTASTISK TIL ISHAVS-
SEJLADS

200 W højtryksskviksølvlampe
110 eller 220 volt.

J. MATZEN
IGM
INGENIØR- OG
FABRIK

ING GEORGS VEJ 21, 2000 KBH. F., TLF. 01-3442 63



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 company in West Germany

SKIBS- PUMPER

af enhver art
til ethvert
formål

og ethvert
skib

og ethvert
værf

over hele
verden

MASKINFABRIKKEN

Generatorvej 10 . 2730 Herlev
Telf. (02) 91 67 88 . Telex 35212



SOVJETISKE ORLOGSSKIBES NAVNE

Orlogskaptajn Poul Grooss, Forsvarsakademiet, redegør i det følgende for sovjetiske orlogsskibes navne. For de større enheders vedkommende er der for hver enkelt enten en oversættelse af betydningen af navnet, en forklaring om det pågældende stednavn eller en forklaring om den person enheden er opkaldt efter. Navngivning af mindre enheder er omtalt i generelle vendinger.

Det følgende udgør en lille redegørelse for de sovjetiske orlogsskibes navne. Navnene lyder ofte fremmedartede, og jeg har med denne oversigt forsøgt at give baggrunden for de enkelte navne eller at oversætte dem; men først nogle generelle kommentarer.

Størsteparten af navnene er gået i overlevering fra zarens flåde, d.v.s. at man ikke i Sovjet - efter revolutionen - har brændt alle historiske broer bag sig. Det afspejler et ønske om at fremhæve historiefællesskabet mellem Rusland før revolutionen og Sovjetunionen.

Navnene er hentet fra den sidste udgave af JANE's FIGHTING SHIPS (1981-82), og den i bogen benyttede stavemåde ved transkription fra det kyrilliske alfabet er anvendt her. De større enheder er opført klassevis i den rækkefølge de er nævnt i bogen. De mindre enheder og specialskibene er behandlet i meget generelle vendinger til sidst.

Ubåde står ikke nævnt ved navn i JANE's FIGHTING SHIPS, da man kun har et sporadisk kendskab i vesten til sovjetiske ubådes navne, men der henvises til note 1.

Den klasse-betegnelse for de sovjetiske skibe, som anvendes i denne bog og i andre vestlige kilder er givet af NATO, og bør altså ikke forveksles med navne af sovjetisk oprindelse.

NATO klassebetegnelser er ofte russisk-klingende, for eksempel KARA, KRESTA, KRIVAK, KYNDA. Disse klassebetegnelser vil ikke blive behandlet her, men jeg kan dog anføre, at i de tilfælde hvor man i NATO har haft kendskab til et sovjetisk skibsnavn af klassen, så har NATO betegnelsen fået dette navn. For eksempel er NATO betegnelsen for de gamle konventionelle krydsere »SVERDLOV-klassen«, og der er en af disse enheder, der hedder »SVERDLOV«.

Hvilke forskelle er der nu i navngivningen fra zartiden? Zartidens store admiraler og feltherrer lægger stadig navn til sovjetiske skibe, men hvis de har været prinser eller adelige lyder skibene deres navn og ikke som tidligere også deres titel. Tidligere var også en lang række skibe opkaldt efter apostle og helgener, men disse navne er alle forsvundet.

Hvem har ikke fået et skib opkaldt efter sig? De to store russiske regenter, som benyttede den russiske flåde til at udvide imperiet med, Peter den Store og Katharina den Anden, har ikke fået skibe opkaldt efter sig. Jeg havde en gang lejlighed til at spørge en højtstående russer om det var muligt at vi en dag for eksempel ville se et sovjetisk orlogsskib med navnet »PETER DEN STORE«. Svaret var: »Måske«! Herved blev jeg en smule klogere, idet jeg fik bekræftet min forestilling om visse regenters plads i den officielle sovjetiske historie. Zarregimet bryder man sig ikke om, men visse regenter gjorde det godt. Udenlandske søofficerer har heller ikke skibe opkaldt efter sig. I tidens løb har der været mange berømte udlændinge i den russiske flåde, men ingen af dem har fået et orlogsskib opkaldt efter sig, for eksempel Vitus Bering, John Paul Jones eller admiralerne fra den engelske familie Greig. Der er heller ikke skibe opkaldt efter kvinder, men det bruger vi heller ikke i vesten, bortset fra Frankrig med »JEANNE D'ARC«, men hun er vist også et særtilfælde. Der er heller ikke noget skib opkaldt hverken efter Stalin eller Stalingrad. Byen fik efter Stalins død ændret sit navn

til Volgograd, men heller ikke dette navn har vundet indpas, selvom slaget ved Stalingrad af Sovjet betragtes som vendepunktet i hele den anden verdenskrig, jf. admiral S. G. Gorshkovs bog »Statens Sømagt«.

Nye navne stammer fra revolutionære, højtstående officerer og statsmænd, faldne officerer og matroser, arbejdere etc. En meget stor del af de gamle skibsnavne, specielt de gamle destroyernavne, beskriver rosværdige egenskaber for en søkriger, navne vi finder magen til i vor egen flåde og i andre vestlige flåder. Som eksempel på de vestlige navne skal nævnes: BESKYTTEREN (Danmark), COURAGEOUS (Storbritanien), LE REDOUTABLE (Frankrig) og IMPETUOSO (Italien). Så alt i alt er der ikke den store forskel på principperne i navngivning af orlogsskibe i Sovjet og i Vesten.

KIEV-klassen:

KIEV: Ukraines hovedstad. Udnævnt til »helteby« efter »Den store Fædrelandskrig« (Den anden verdenskrig).

MINSK: Hvideruslands hovedstad. Ligeledes udnævnt til »helteby«.

NOVOROSSISK: Stor havneby og flådebase ved Sortehavet. Byen var på tyske hænder fra 7. september 1942 til 16. september 1943. Blev befriet ved en storstilet amfibieoperation.

Det fjerde hangarskib: Se note 2.

Den nye store enhed, som står opført som »Battle Cruiser«:

KIROV: Er opkaldt efter en af Stalins nære medarbejdere, partilederen Sergej Kirov fra Leningrad. Han var medlem af Politbureau, og blev i 1934 myrdet under mystiske omstændigheder. (Se fig. 1)

Helikopterkrydsere af MOSKVA-klassen:

MOSKVA: Moskva er unionsrepublikkens hovedstad, hovedstad for den russiske føderative sovjetrepublik og udnævnt til »helteby« på grund af det tapre forsvar under det tyske angreb på byen i december 1941.

LENINGRAD: Sovjetunionens næststørste by, den vigtigste havneby og for flåden en betydningsfuld base og værftsby. Byen er ligeledes »helteby« på grund af det tapre forsvar under den 900 dage lange belejring, som kostede næsten 1 million dødsofre af byens 2,5 million indbyggere.

Krydseren

SOVREMENNY: Moderne/nutidig/samtidig

Krydseren

UDALOY: Heldig/succesfuld

KARA-klassen: Alle enheder opkaldt efter byer:

NIKOLAYEV: Flådebase og værftsby ved floden Bugs udløb i Sortehavet. Byggested



Fig. 1: S. M. Kirov og K. E. Voroshilov under en øvelse med østersøflåden (ca 1932).

for de største enheder i den sovjetiske flåde. Skibsbygningsinstituttet i byen er opkaldt efter viceadmiral S. O. Makarov, som fødtes her.

OCHAKOV:

Vigtig havneby, flådebase og værftsby ved Sortehavet (øst for Odessa). Alle havnebyerne fra den rumænske grænse til og med Novorossisk blev erobret fra 1941 til 1943 og tilbageerobret under særdeles hårde kampe i en lang række amfibieoperationer, og det er formentlig en væsentlig årsag til, at disse havnebyer har fået et orlogsskib opkaldt efter sig, selv om ikke alle skibene af denne klasse er opkaldt efter byer ved havet eller byer med tilknytning til kamp under Den store Fædrelandskrig.

KERCH:

Kerch er en by ved strædet mellem Sortehavet og Det azovske Hav. Byen er Ruslands vugge, idet det første organiserede russiske samfund lå her. Det var en græsk koloni Chersonesos, som blandt andet Herodot besøgte.

ASOV:

Havneby der ligger ved Don-flodens udmunding i Det azovske Hav.

PETROPAVLOVSK: Skibet er tilsyneladende opkaldt efter Petroipavlovsk i det nordlige Kazakstan (vest for Omsk), og ikke byen af samme navn på Kamchatka. Navnet

skyldes en sammensætning af de to apostelnavne Peter og Paulus. En tidligere »PETROPAVLOVSK«, et slagskib, blev sænket af en mine den 13. april 1904. (Se fig. 2 samt under skibet »ADMIRAL MAKAROV«).

TASHKENT:

Hovedstaden i Den Uzbekiske Socialistiske Sovjetrepublik. En tidligere destroyer »TASHKENT« blev sænket af tyske fly ved Novorossisk i Sortehavet 2. juli 1942.

TALLIN:

Hovedstad i Den Estiske Socialistiske Sovjetrepublik. Det gamle tyske navn er Reval. En vigtig havneby og flådebase. Byen er grundlagt af Valdemar Sejr.

KRESTA II-klassen:**KRONSHTADT:**

Den største by på øen Kotlin, ca. 15 sømil vest for Leningrad. Byens navn er af svensk oprindelse. Øen blev erobret fra svenskerne i 1703. Her findes en flådebase og et stort værft.

**ADMIRAL
ISAKOV:**

Flådeadmiral af Sovjetunionen Ivan Stepanovich Isakov begyndte sin karriere i den zaristiske flåde. Efter revolutionen deltog han i Borgerkrigen 1918-20 i Østersøflåden og Den Kaspiske Flotille. Som vicekommissær for Flåden forhandlede han i slutnin-

gen af 1930'erne i USA om sovjetiske køb af slagskibe og hangarskibe, men disse forhandlinger førte ikke til noget. Under krigen var han første stedfortræder for folkekommissæren for flåden. Senere blev han chef for flådestaben i Moskva, stedfortrædende flådeminister og fra 1957 generalinspektør i Forsvarsministeriet. Admiral Isakov døde i 1967.

**ADMIRAL
NAKHIMOV:**

Admiral Pavel S. Nakhimov var chef for den russiske flådestyrke, som i 1853 i slaget på Sinope Red udslettede den tyrkiske flåde. Han blev senere udnævnt til chef for Sortehavsflåden, men blev dræbt på land kort efter under et bombardement på Krim i 1855.

**ADMIRAL
MAKAROV:**

Viceadmiral Stepan Osipovich Makarov er en af de mest kompetente søofficerer i den russiske flådes historie. Han var taktiker, opfinder, skibskonstruktør, oceanograf, forfatter og navnlig en lederskikkelse. Han udførte et af historiens første torpedoangreb i 1877 mod tyrkiske styrker ved Batum. Han opfandt lækmåttten i 1870 og i 1897 konstruerede han verdens første isbryder Yermak og året efter verdens første minelægger. Ved



Fig. 2: Foto af slagskibet PETROPAVLOVSK, som er ved at synke efter en minesprængning den 13. april 1904 med viceadmiral S. O. Makarov om bord.

den russisk-japanske krigs begyndelse manglede russerne i høj grad folk på chefsposter med lederegenskaber. Makarov blev hidkaldt og opnåede på kort tid at få reorganiseret og effektiviseret forsvaret og få uddannet besætningerne, men allerede 5 uger efter sin ankomst til Stillehavsflåden gik han ned med slagskibet »PETROPAVLOVSK« efter en mineeksplosion. (Se fig. 2)

**MARSHAL
VOROSHILOV:**

Kliment Efremovich Voroshilov var folkekommissær for forsvaret fra 1925 til 1940, senere medlem af Sovjetunionens forsvarsråd, Politbureau og Centralkommiteens præsidium. Fra 1953 til 1960 var han Sovjetunionens statsoverhoved. (Se fig. 1).

**ADMIRAL
OKTYABRSKY:**

Filipp Sergeevich Oktyabrsky var under krigen chef for Sortehavsflåden og havde blandt andet kommandoen ved helteforsvaret af Odessa og Sevastopol. Admiralen kom i 1960 til Forsvarsministeriet i Moskva og døde i 1969.

**ADMIRAL
ISACHENKOV:**

Admiral Nikolai Vasilievich Isachenkov var ingeniør og skibskonstruktør. Var fra 1952-1965 flådechefens stedfortræder for skibsbygning og

våbenkonstruktion. Trak sig tilbage på grund af sygdom i 1966 og døde i 1969.

**MARSHAL
TIMOSHENKO:**

Marshal Semen K. Timoshenko var chef for de sovjetiske styrker, der i 1939 rykkede ind i Polen, chef for styrkerne der i 1940 rykkede ind i Karelén, chef for styrkerne, der angreb Kharkov i 1942. Brød tyskernes belejring af Leningrad og var ved krigens slutning sovjetisk styrkechef på Balkan. (Se fig. 3).



Fig. 3: Marshal S. K. Timoshenko og general G. K. Zhukov på øvelse i 1940

**VASILY
CHAPAEV:**

Vasily Ivanovich Chapaev var helt fra borgerkrigen fra 1918 til 1920. Han var divisionschef og blev i september 1919 dræbt i kamp mod hvidgardisterne, 32 år gammel. Han er blevet en slags sagnhelt i sovjetisk historie, og der er skrevet flere sange og skuespil om ham. (Se fig. 4).

Fig. 4: V. I. Chapaev

**ADMIRAL
YUMASHEV:**

Admiral Ivan Stepanovich Yumashev begyndte sin sømilitære karriere i zarens flåde i 1912, og han deltog i borgerkrigen på Volga og på det Kaspiske Hav. I 1930'erne var han styrkechef for destroyere og krydsere. Fra 1938 til 1939 var han chef for Sortehavsflåden og fra 1939 til 1947 chef for Stillehavsflåden og som sådan øverstkommanderende under de sø-

militære operationer mod Japan i august og september 1945. Efter krigen har han været stedfortrædende forsvarsminister, flådeminister og chef for Flådeakademiet. Deputeret i den øverste sovjet. Overgået i reserven i 1957 og afgang ved døden i 1972.

KRESTA I-klassen:**ADMIRAL
ZOZULYA:**

Admiral Fedor Vladimirovich Zozulya deltog i Den store Fædrelandskrig dels i Østersøen og dels i Sortehavet. Fra 1958 og til sin død i 1964 var han chef for flådestaben og første stedfortræder for Flådechefen.

VLADIVOSTOK:

Vigtig havneby, fiskeindustriby og flådebase. Stillehavsflådens hovedkvarter ligger i Vladivostok. Byen blev grundlagt i 1860 og har siden 1870 været flådebase.

**VICE-ADMIRAL
DROZD:**

Vice-admiral Valentin Petrovich Drozd var styrkechef for Østersøflådens destroyere ved krigsudbruddet i 1941. Admiralen var blandt andet chef for en styrke på 170 orlogsskibe og handelsskibe, som forlod Tallin medens tyskerne rykkede ind i byen. Admiralen blev i 1943 dræbt under en artillerikamp ved Kronshtadt.

SEVASTOPOL: Sortehavsflådens hovedkvarter ligger i Sevastopol, og denne by er som en række tidligere nævnte byer blevet tildelt titlen »helteby« på grund af det tapre forsvar mod tyskerne.

KYND-klassen:

GROZNY: Det er et gammelt skibsnavn i den russiske flåde, og betydningen har flere nuancer, dels »grusom« og dels »storslået«. Ivan den Grusomme hedder på russisk »Ivan Grozny«.

**ADMIRAL
FOKIN:**

Admiral Vladimir Alekseevich Fokin deltog i Den store Fædrelandskrig som chef for den kaspiske flotille og som styrkechef i den nordlige flåde. Chef for Stillehavsflåden i 1958-62. Han har været første stedfortrædende flådechef fra 1962-64.

**ADMIRAL
GOLOVKO:**

Admiral Arsenij Grigorevich Golovko var chef for den nordlige flåde fra 1940 til 1946 og chef for Østersøflåden fra 1952 til 1956. Han var styrkechef under flådebesøget i København i 1956. Fra samme år første stedfortrædende flådechef.

VARYAG:

Navnet betyder Varæg eller Viking, altså betegnelsen på de skandinaver, der i vikingetiden besejlede de russi-

ske floder. En tidligere »VARYAG« lå i den koreanske havn Chemulpo (Inchon), da den russiske-japanske krig startede i 1904. Skibet sejlede ud og kæmpede mod en overlegen japansk styrke, men blev tvunget i havn igen, sat på grund og sprængt, men senere overtaget af japanerne.

SVERDLOV-klassen:

ADMIRAL LAZAREV:

Admiral Mikhail P. Lazarev var som ung officer skibschef under to jordomsejlinger (1814-1816 og 1822-1825), hvorunder han blandt andet udforskede Alaska. Som admiral fungerede han som chef for Sortehavsflåden fra 1833 til 1851 og var foregangsmand i den russiske marine for fremdrivning ved damp og for jernskibe. Han var udover at være videnskabsmand og opfinder en dygtig administrator, og det var hans fortjeneste at Sevastopol blev udbygget som hovedbase.

ADMIRAL SENYAVIN:

Admiral Dmitri N. Senyavin var ud af en søofficersslægt, idet han havde en far og en onkel, der begge var admiraler. Han var chef for en flådestyrke, der afgik fra Østersøen til Middelhavet. Denne styrke skulle bidrage til at forhindre Napoleon i at få

fodfæste på Balkan og navnlig at forhindre en fransk-tyrkisk alliance. Styrken skulle også sikre Dardanelerne for russerne. I 1807 slog admiral Senyavins styrker en stor tyrkisk flåde ved Athos.

ADMIRAL USHAKOV:

Admiral Fedor Ushakov opererede lige som Senyavin med en Flådestyrke i Middelhavet. Fra 1798 til 1800 opererede han med sin styrke mod franske enheder og bekæmpede dem med stort mod og dygtighed, og han var særdeles offensiv. Tidligere havde han ved flere slag i Sortehavet slået større tyrkiske styrker.

ALEKSANDR NEVSKI:

Novgorods feltherre som forsvarede Novgorods selvstændighed. I 1240 slog hans hær en svensk styrke under Birger Jarl ved Neva og i 1242 slog hans hær de tyske ordensriddere fra den tyske ordensstat i Estland og Livland på den tilfrosne Peipussø (Chudskoe Ozero). Den russiske kirke i Bredgade, København, er opkaldt efter Aleksandr Nevski. Den russiske filminstruktør Sergei Eisenstein lavede i trediverne en berømt film om Aleksandr Nevski.

ALEKSANDR SUVOROV:

Grev Aleksandr Vasilievich Suvorov

var russisk marskal, og han deltog i syvårskrigen 1756-63, i kampene mod tyrkerne 1773-74 og 1788-90. Han blev som 70-årig i 1798 chef for en russisk-østrigsk styrke, der blandt andet befriede Italien for franske styrker.

**DMITRI
POZHARSKI:**

Fyrst Dmitri Pozharski fra Nishnij Novgorod anførte i 1613 den folkehær, som befriede Moskva for den polsk-litauiske besættelse, som havde varet siden 1610.

DZERZINSKI:

Feliks E. Dzerzinski var polak af fødsel og ved den russiske revolution i 1917 medlem af Centralkommiteen. En måned efter revolutionen danne-

Fig. 5: F. E. Dzerzinsky



de han på Lenins foranledning TJEKAEN (Den ekstraordinære kommission til bekæmpelse af Kontrarevolutionen), d.v.s. det hemmeligt politi. Senere blev han også indenrigsminister og minister for transport, men han var til sin død i 1926 chef for det hemmelige politi, som nu hed GPU. I dag hedder denne organisation KGB, og dets hovedkvarter ligger i Moskva på Dzerzinski Plads (Se fig. 5).

MIKHAIL KUTUSOV:

Prins Mikhail Ilarionovich Kutusov var russisk marskal og en slags elev af Marskal Suvorov. Han var chef for de russiske hærstyrker, der kæmpede mod Napoleon i 1805 og 1812. I 1812 havde han kommandoen under tilbagetrækningen ind i Rusland, under slaget ved Borodino, der delvis stoppede Napoleon, og han tillod ham derpå at trænge ind i Moskva, for derefter at ødelægge de langstrakte franske forsyningslinier. Clausewitz gjorde tjeneste under Kutusov og omtalte ham som Napoleons farligste modstander.

MURMANSK:

Vigtig havn for fiskeri og tømmer på Kolahalvøen. Nord for byen ligger flådebasen Polyarny, der er Nordflådens hovedkvarter. Murmansk er isfri hele året. Havnen var af stor be-

tydning for forsyninger fra England til Sovjetunionen under Den anden Verdenskrig.

**OKTYABRSKYA
REVOLUTSIYA:**

Revolutionen, der bragte Lenin til magten, fandt efter den daværende russiske kalender (den julianske) sted 25. oktober 1917 om aftenen. Nu bruger man i Sovjet den samme kalender som vi (den gregorianske) og revolutionen fejres den 7. november om aftenen. Oktoberrevolutionen var den anden revolution i Rusland i 1917.

SVERDLOV:

Yakov Mikhailovich Sverdlov var revolutionær politiker, medlem af Centralkomiteen fra 1917, død 1919.

Fig. 6: Y. M. Sverdlov



Han stod formentlig bag udslettelsen af Zar-familien i Jekaterinenburg i 1918. Byen skiftede navn til Sverdlovsk efter hans død. Han var Ruslands formelle statsoverhoved fra 1917 til sin død. (Se fig. 6)

ZHDANOV:

Andrei A. Zhdanov afløste i 1934 Kirov som partileder i Leningrad, og han blev i 1939 medlem af Politbureau. Blev fra 1945 anset for at være Stalins efterfølger, men han døde under mystiske omstændigheder i 1948. (Se fig. 7).



Fig. 7: A. A. Zhdanov til venstre, delvis skjult. I midten folkekommissæren for flåden N. G. Kuznetsov og chefen for Østersøflåden, V. F. Tributs til højre (ca. 1939/1940).

KASHIN/MOD KASHIN-klassen:**KOMSOMOLETS**

UKRAINY	Ukraines komsomoller (ung-kommunister)
KRASNY-KAVKAZ	Det røde Kaukasus
KRASNY-KRIM	Det røde Krim
OBRAZISOVY	Forbilledlig/mønsterværdig
ODARENYY	Talentfuld/begavet
OGNEVOY	Brændende
PROVORNY	Hurtig/prompte
RESHITELNY	Beslutsom/afgørende
SDERZHANNY	Diskret/behersket/tilbageholdende
SKORY	Hurtig
SLAVNY	Glorværdig/berømt
SMELY	Dristig/modig
SMETLIVY	Skarpsindig
SMYSHLENNY	Opvakt
SOOBRAZITELNY	Snarrådig
SPOSOBNY	Duelig
STEREGUSHCHY	Vagtsom/vågende over
STROGY	Streng/alvorlig
STROYNY	Harmonisk/velbygget
(OTVAZHNY)	Modig (Sunket i Sortehavet efter brand i september 1974)

KILDIN/MOD KILDIN-klassen

BEDOVY	Dumdristig
NEUDERZHIMY	Ubetvingelig
NEULOVIMY	Flygtig/svær at fange
PROZORLIVY	Klarsynet

KANIN-klassen

BOYKY	Smart/parat/rede
DERZKY	Dristig

GNEVNY	Vred
GORDY	Stolt
GREMYASHCHY	Tordnende/buldrende
UPORNY	Stædig/vedholdende
ZHGUCHY	Intens/afgørende
ZORKY	Vagtsom

SAM KOTLIN-klassen

BRAVY	Tapper
NAKHODCHIVY	Slagfærdig
NASTOYCHIVY	Vedholdende/insisterende
NESOKRUSHIMY	Ubetvingelig
SKROMNY	Beskeden
SKRYTNY	Hemmelig
SOZNATELNY	Pligtopfyldende
VOZBUZHDENNY	Begeistret/opildende

KOTLIN-klassen

BLAGORODNY	Ædel
BLESTYASHCHY	Storslået
BURLIVY	Sydende/stormende/voldsom
BYVALY	Erfaren/veteran
DALNEVOSTOCHNY	
KOMSOMOLETS	Fjernøstlige Komsomoller
MOSKOVSKY	
KOMSOMOLETS	Moskva Komsomoller
NAPORISTY	Energisk/heftig
PLAMENNY	Glødende/brændende
SPESHNY	Presserende/hastende
SPOKOINY	Rolig
SVEDUSHCHY	Erfaren
SVETLY	Strålende/lysende/klar
VDOKHNOVENNY	Inspirerende
VESKY	Vægtfuld

VLIYATELNY	Indflydelsesrig
VOZMUSHCHENNY	Harmfuld/indigneret
YDERZHANNY	Beslutsom/bestemt
VYZYVAYUSHCHY	Udfordrende

SKORY-klassen

BESSTRASHNY	Frygtløs
BESSHUMNY	Lydløs
BEZBOYAZENNY	Frygtløs/dristig
BEZUDERZHNY	Heftig/voldsom
BEZUPRECHNY	Ulastelig
BUYNY	Voldsom
OGNENNY	Brændende/flammende
OSTRY	Skarp
OSTOROZHNY	Vagtsom
OTCHETLIVY	Tydelig/klar/distinkt
OTMENNY	Udsøgt
OTVETSTVENNY	Ansvarlig
OZHESTOCHENNY	Voldsom/bitter/desperat
OZHIVLENNY	Livlig/stormende/voldsom
SERDITY	Vred
SEREZNY	Alvorlig
SMOTRYASHY	Betragtende/stirrende
SOLIDNY	Solid/stærk
SOKRUSHITELNY	Knusende
SOVERSHENNY	Perfekt/absolut
STATNY	Værdig/statelig
STEPENNY	Rolig/sindig
STOYKY	Robust/vedholdende
STREMITELNY	Hastig/heftig
SUROVY	Streng/barsk
SVOBODNY	Fri
VDUMCHIVY	Tænksom
VNIMATELNY	Opmærksom

VOLNY
VRAZUMITELNY

Fri
Overbevisende

KRIVAK-klassen

BDITELNY
BODRY
DRUZHNY
LENINGRADSKY
KOMSOMOLETS
LETUCHY
PYLKY
RAZUMNY
RAZYASHCHY
RETIVY
SILNY
STOROZHEVOY
SVIREPY
ZADORNY
ZHARKI
BEZZAVETNY
BUZUKORIZNENNY
DOSTOYNY
DOBLESTNY
DEYATELNY
BESSMENNY
GORDELIVY
GROMKY
GROZYASHCHY
NEUKROTIMY
RAZYTELNY
REZKY
REZVY
RYANY

Vagtsom
Frejdig
Venskabelig

Leningrads Komsomoller
Flyvende/flagrende
Lidenskabelig
Klog
Rasende
Tjenstivrig/nidkær
Stærk
Vagtsom
Vild/voldsom
Kæk/fræk
Hed
Helhjertet/uselvisk
Udadlelig
Fortjenstfuld
Tapper
Aktiv/energisk
Permanent
Stolt
Berømt/fejret
Truende
Ukuelig/ubændig
Slående
Skarp/bitter
Frisk
Tjenstivrig/nidkær

ØVRIGE SKIBE

For de resterende enheder er der kun en sporadisk angivelse af skibsnavne i JANE's FIGHTING SHIPS, og en af årsagerne er, at ikke alle skibe formodes at have et navn. En række skibe har formentlig kun et nummer eller en forkortelse efterfulgt af et nummer. Jeg har kun angivet de væsentligste navne eller grupper af navne da antallet af mindre orlogsskibe, hjælpeskibe og øvrige statsskibe i »JANE's FIGHTING SHIPS« er meget stort.

RIGA-klassen: Der er 48 skibe, men kun 20 navne. Skibene er opkaldt efter grupper af komsomoller, sovjetiske områder, rovdyr og fugle.

GRISHA-klassen: 6 af 16 enheder er opkaldt efter ædelstene.

ALYOSHA-klassen: 2 enheder har numre, medens den tredje hedder PRIPYAT efter PRIPYAT/PRIPET-området i Hviderusland, et sumpet område som har voldt Napoleons og Hitlers hære store kvaler i tidens løb.

IVAN ROGOV: Skibet er opkaldt efter en generaloberst i Marineinfanteriet under amfibieoperationerne i Sortehavet under Den store Fædrelandskrig.

ALLIGATOR-klassen: Opkaldt efter officerer og menige faldet under Den store Fædrelandskrig, forskellige komsomol-grupper, »50-året for protektionen af ungkommunisterne« (komsomollerne), »Don minearbejderen«, en revolutionær helt og området »Krasnya Presnye« i Moskva, hvor der var arbejderopstande 1905-1907.

Under »Auxiliary amphibious ships« kan man blandt andet finde 2 danskbyggede (B & W) Roll on/Roll off-skibe (RO-

RO) ved navn IZVESTYA og KNUD JESPERSEN. Izvestya betyder »efterretninger«, og »Knud Jespersen« er DKP's afdøde formand.

UGRA-klassen: De to af skibene er skoleskibe, og disse enheder er opkaldt efter geografiske steder for russiske sejre. BORODINO ligger udenfor Moskva og her blev Napoleon stoppet, men ikke besejret af Mikhail Kutusov. GANGUT er det russiske ord for Hankö, hvor en russisk galejflåde under generaladmiral Fedor M. Apraksin slog en svensk flåde i 1714.

EFTERRETNINGSSKIBE: En del af disse skibe figurerer som hydrografiske skibe, idet de kan have skorstensmærker for den hydrografiske tjeneste, de kan have navne, der begynder med forkortelsen GS (russisk for hydrografisk tjeneste), eller de kan være opkaldt efter russiske opdagelsesrejsende eller navigatoriske og hydrografiske begreber. Som eksempel kan nævnes efterretningsskibet GIRORULEVOI, som tidligere har været hyppig gæst i vore farvande. Det har nu taget navneforandring til GS 439.

Girorulevoi betyder direkte oversat »Gyro-rorgænger«, d.v.s. det vi kalder en »selvstyrer« (Auto Pilot).

HYDROGRAFSKIBENE er opkaldt som de skibe nævnt under efterretningsskibe, nemlig opdagelsesrejsende, videnskabsmænd, nautiske og hydrografiske begreber og instrumenter.

FORSYNINGSSKIBET BEREZINA (verdens største af sin art) er opkaldt efter en flod, hvor Napoleons styrker 26-28 november 1812 forsøgte at etablere en overgang under en tilbagetrækning. Styrkerne blev angrebet og delvis udslettet af russiske hære under Marskal Kutusov og generaladmiral Tshitshagov.

ISBRYDERE: De største isbrydere har arvet gamle isbrydernavne. De atomdrevne hedder RUSSIYA, ARKTIKA og SIBIR. Verdens første atomdrevne isbryder hedder LENIN. Den første enhed af den konventionelt fremdrevne YERMAK-klasse på over 20.000 tons displacement hedder Yermak efter verdens første isbryder, og den næste i klassen er opkaldt efter dens konstruktør, admiral Makarov. Hvem var så Yermak? Yermak Timofeevich var kosakhøvding, og han startede koloniseringen af Sibirien i 1581. Hans ekspedition var betalt af og på initiativ af en rig købmand Stroganov fra Novgorod. Undervejs slog Yermak en tartarisk khans styrker og nåede frem til Tobolsk. Sibirien blev herefter lagt under Kronen.

NOTE 1: I Weyers Flottentaschenbuch og i U.S. Naval Proceedings juli 1979 er opført de ubådsnavne, der er kendt i vesten.

NOVEMBER-klassen:

Leninsky Komsomolets
Leninets

Lenin komsomoller
Leninist

VICTOR I-klassen:

50 Let SSSR

50-året for U.S.S.R.

HOTEL II-klassen:

Krasnogvardets

Rødgardist

FOXTROT-klassen:

Chelyabinskiy Komsomolets
Komsomolets Kazakhstana
Kuibishevskiy Komsomolets
Pskovskiy Komsomolets
Ulyanovskiy Komsomolets
Vladimirskiy Komsomolets
Yaroslavskiy Komsomolets

Chelyabinsk Komsomoller
Kazakstans komsomoller
Kuibishev komsomoller
Pskov komsomoller
Ulyanovsk komsomoller
Vladimir komsomoller
Yaroslavsk komsomoller

ECHO I-klassen:
Frunze

Mikhail Vasilievich Frunze var revolutionær i hæren under Den første Verdenskrig og blev under borgerkrigen 1918-20 først chef for Østfronten mod admiral Kolchak og senere chef for Sydfronten, der kæmpede mod general Wrangel. I 1924 blev han stedfortrædende folkekommissær for forsvaret og i 1925 afløste han Trotsky som folkekommissær for forsvaret (forsvarsminister). Han døde samme år efter en operation (på hospital).
(Fig. 8)

Fig. 8:
M. V. Frunze



WHISKY-klassen:

»137«

Ubåden der gik på grund i den svenske skærgård i efteråret 1981 hed efter sovjetiske angivelser »137«.

NOTE 2: Det fjerde skib af KIEV-klassen skal ifølge U.S. Naval Proceedings juli 1979 hedde KHARKOV. Kharkov er en stor industriby i Ukraine, hvorom der stod heftige kampe under Den store Fædrelandskrig og der er ikke noget nyt skibsnavn. En stor destroyer ved navn Kharkov deltog i kampene i Sortehavet fra 1941, og skibet blev efter en glørværdig indsats sænket 6. oktober 1943 af tyske fly.

MARITIM DEBAT

Årsager til afgang blandt Søværnets officerer

Forsvarskommandoen (FKO) har fornylig udsendt Forsvarets Center for Lederskabs (FCL) publikation nr. 94 omhandlende en usædvanlig stor afgang af officerer fra Søværnet (SVN) i året 1980. Publikationen omfatter bl.a. en undersøgelse foretaget af FCL. FKO følgeskrivelse, som er adresseret til samtlige tjenestesteder i SVN, kommenterer publikationen, og den indeholder til slut en anmodning om, at alt berørt personel orienteres om indholdet af såvel FCL rapport som følgeskrivelsen.

Personligt finder jeg det udsendte materiale meget interessant, og det er min opfattelse, at alene fremkomsten af rapporten og FKO skrivelse vil kunne have en positiv virkning, især hvis udsendelsen følges op med lejlighedsvis orientering om personeladministrationens arbejdsvilkår. Alt for få er klar over de intentioner, FKO personelplanlæggere og -forvaltere har, og de vilkår, hvorunder der arbejdes.

FKO opdeler i sin følgeskrivelse problemerne i tre områder:

- løn og ydelser,
- personelpolitik og -administration og
- karrieremuligheder.

Selv om det førstnævnte område - løn og ydelser - nok er den væsentligste årsag til problemerne, hvilket da også fremhæves i rapporten, vil jeg i det følgende ikke beskæftige mig hermed, fordi det er et forhold, som hverken den enkelte officer, SVN's chefer eller personeladministrationen har ret megen mulighed for at forbedre. Jeg vil derfor her alene kommentere de to andre problemområder.

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

1981

152. ÅRGANG

**UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET**

**REDAKTØR:
ORLOGSKAPTAJN PAUL BJØRN SØRENSEN,
ORLOGSKAPTAJN K. H. WINTER**

KØBENHAVN

1982

**TRYK:
Dansk Tryksagsagentur ApS
København**

INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE I

ADMINISTRATION, ORGANISATION

Ved årsskiftet (1904)	1
Mange små statsrederier eller en coastguard (1926)	165
Coastguard eller ej? (1817)	369

BJÆRGNINGSVÆSEN, DYKKERVÆSEN, REDNINGSVÆSEN, SØULYKKER

Modernisering af søredningstjenesten (F.J., J.T. og J.Ø)	79
--	----

FISKERIVÆSEN, herunder FISKERIINSPEKTION

Indlæg i forbindelse med udgivelsen af »Skud for bo- ven« (M.R.)	86
BELLONA - »BALNAGASK«/»SUMMERLEE« sagen (replik) (I 14)	201

FORSVARSPOLITIK

Flådens sammensætning	145
-herunder:	
Kystbatterier i dansk sømilitært forsvar (1943)	149
Oplæg til debat vedr. undervandsbåde (1954)	153
Om specialisering (1905)	158

FYR- OG VAGERVÆSEN, LODSVÆSEN

Lodsloven fylder 150 år (1872)	213
--------------------------------------	-----

HISTORIE

Marine (Danmark)

Forholdet mellem den danske hær og det danske søværn 1932 1934. Forhandling eller konflikt. (G.B.C.)	385
---	-----

Personalhistorie

En norsk søofficers togt med Royal Navy i 1849-51 (1403).....	247
--	-----

KRIGSKUNST

Strategi

Samarbejde og konflikt mellem de allierede omkring det nordligste Atlanterhav (1808)	11
Sovjetisk flådestrategi i Det indiske Ocean (2007)	329

KRIGSSKIBE

Liste over flåden, primo januar 1981 (1904)	37
Våbenteknologiske perspektiver (1653, O.F.)	271

Enkelte krigsskibstyper, deres anvendelse m.v.

Oplæg til debat vedr. undervandsbåde (1954)	153
Hvad er den optimale størrelse af en kystubåd (1737) ...	240

KYSTFORSVAR

Kystbatterier i dansk sømilitært forsvar (1943).....	149
--	-----

OPMÅLING OG OCEANOGRAPHI

Søopmåling (1771).....	282
------------------------	-----

PERSONEL, PERSONELORGANISATION

En anmeldelse af »Søofficersrulle 1951 - 1978« (1796) ..	65
--	----

RETSVÆSEN

Indlæg i forbindelse med udgivelsen af »Skud for boven« (M.R.).....	86
BELLONA - »BALNAGASK«/»SUMMERLEE« sagen (replik) (I 14)	201

UNDERVISNINGSVÆSEN

Disciplin

Om praktisk lederskab (1698)	90
------------------------------------	----

FORFATTERLISTE (til emneliste I)

<i>Bang, K. N.</i> (I 14) BELLONA - »BALNAGASK«/»SUMMERLEE« sagen (replik)	201
<i>Borck, N. C.</i> (1943) Kystbatterier i dansk sømilitært forsvar	149
<i>Clausen, G. B.</i> (G. B. C.) Forholdet mellem den danske hær og det danske søværn 1932-1934. Forhandling eller konflikt?	385
<i>Fink-Jensen, H.</i> (1737) Hvad er den optimale størrelse af en kystubåd	240
<i>Flensburg, O.</i> (O. F.) Våbenteknologiske perspektiver.....	271
<i>Garde, H. J.</i> (1808) Samarbejde og konflikt mellem de allierede omkring det nordligste Atlanterhav	11
<i>Hansen, F.</i> (2007) Sovjetisk flådestrategi i Det indiske Ocean.....	329
<i>Hansen, J.</i> (1817) Coastguard eller ej?	369
<i>Jensen, F.</i> (F. J.) Modernisering af søredningstjenesten.....	79

<i>Jespersen, A.</i> (1796)	
En anmeldelse af »Søofficersrulle 1951-1978«	65
<i>Kilt, J. M.</i> (1771)	
Søopmåling	282
<i>Kjølser, F. A. H.</i> (1403)	
En norsk søofficers togt med Royal Navy i 1849-51	247
<i>Madsen, S. E.</i> (1954)	
Oplæg til debat vedr. undervandsbåde	153
<i>Michelsen, I. R.</i> (1698)	
Om praktisk lederskab.....	90
<i>Monnerup, E.</i> (1872)	
Lodsloven fylder 150 år	213
<i>Muusfeldt, H.</i> (1926)	
Mange små statsrederier - eller en coast guard.....	165
<i>Reumert, M.</i> (M. R.)	
Indlæg i forbindelse med udgivelsen af »Skud for boven«	86
<i>Sørensen, P. B.</i> (1904)	
Ved årsskiftet	1
<i>Taagholt, J.</i> (J. T.)	
Modernisering af søredningstjenesten.....	79
<i>Wessel-Tolvig, P.</i> (1653)	
Våbenteknologiske perspektiver.....	271

<i>Winther, K. H. (1905)</i>	
Om specialisering	158
<i>Østergaard, J. (J. Ø.)</i>	
Modernisering af søredningstjenesten.....	79

EMNELISTE II

BOGANMELDELSER

Dansk litteratur

*Palle Roslyng-Jensen: Værnenes politik - politikernes
værn (1539).....* 60

Fregattens BELLONAs togt til Sydamerika 1840-41,
skibslægen J. H. Lorcks dagbog (1490) 111

*Ole Feldbæk: Denmark and the Armed Neutrality
1800-1801, small Power Policy in a World War.
(H.C.B.)* 113

Kjeld Feilberg: Truslen fra øst (1808) 315

Engelsk og amerikansk litteratur

Paul H. Nitze: Securing the seas (1808) 109

*Baron Burkard von Müllenheim-Rechberg: Battleship
BISMARCK« (1484)* 255

MARINENS BIBLIOTEK

(v. 1673)

Erhvervelser137, 206, 258, 318, 373, 435.

Kommentarer til nyanskaffelser 140, 210, 262, 321, 379, 439

MEDDELELSER FRA

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

(v. formanden 1951/1973)

Valg af behandlingsudvalg..... 10

Referat af § 32-møde 16. oktober 1980..... 31

Prisopgaver for 1981 53

Bestyrelse og embedsmænd for det 198. forsamlingsår	383
Møde i Søe-Lieutenant-Selskabet	383, 442

MEDDELELSER FRA REDAKTIONEN

Redaktørskifte (1905)	310
-----------------------------	-----

FRA ANDRE MARINER

Status for SHEFFIELD-klassen (1926)	44
Status for BROADSWORD-klassen (1926)	47
USS PEGASUS (1926)	49
HMS SPEEDY (1926)	51
Framtagning af ubåtar i Sverige (P.K.)	99
HMS INVINCIBLE (1926)	105
HMS MANCHESTER (1926)	108
HMS LEEDS CASTLE (1926)	296
LOS ANGELES-klassen (1926)	300
USS TICONDEROGA (1926)	302
OHIA-klassen (1926)	304
OLIVER HAZARD PERRY-klassen (1926)	306
SUBMARINE SQUADRON 17 (1926)	309
USS TAURUS (1926)	309

MEDDELELSER FRA UDLANDET

(FRA ANDRE TIDSSKRIFTER)

Tyskland

Kystmissilbatterier (1926)	311
----------------------------------	-----

Finland

Nyt FPB-projekt (1926)	312
------------------------------	-----

Island

Islandske kystvagt

(SØVÆRNS ORIENTERING Nr. 6/81	314
-------------------------------------	-----

NEKROLOGER

<i>Linde, Aage</i> (1544)	57
<i>Vedel, Aage Helgesen</i> (1542)	117
<i>Andersen, Ralf Birger</i> (1572)	128
<i>Mægaard, Johannes Hammer</i> (1403)	131
<i>Larsen, Jørgen Vilhelm Sander</i> (1607)	132
<i>Jørgensen, Svend Gunnar</i> (1484)	134
<i>Jegstrup, Johannes Harald Jensen</i> (1461)	430
<i>Jørgensen, Helge Johannes</i> (1570)	432

FORFATTERLISTE (til emneliste II)

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

Anmeldelse..... 113

Fabricius, B. (1973)

Meddelelser fra Søe-Lieutenant-Selskabet383, 442.

Garde, H. J. (1808)

Anmeldelser109, 315.

Hansen, H. E. (1607)

Nekrolog..... 132

Holm, A. (1673)

MarinensBibliotek, erhvervelser.137, 206, 258, 318, 373, 435

Kommentarer til nyanskaffelser 140, 210, 262, 321, 379, 439.

Jørgensen, H. J. (1572)

Nekrolog..... 128

Kinunnen, P. (P.K.)

Fra andre mariner 99

Kjølser, F. A. H. (1403)

Nekrolog..... 131

Muusfeldt, H. (1926)

Fra andre mariner44, 47, 49, 51, 105, 108, 296, 300, 302,
304, 306, 309.

Meddelelser fra udlandet311, 312.

<i>Møller, P. (1951)</i>	
Meddelelser fra Søe-Lieutenant- Selskabet	10, 31, 53
<i>Odder, O. J. (1570)</i>	
Nekrolog.....	432
<i>Petersen, J. (1544)</i>	
Nekrolog.....	57
<i>Pontoppidan, S. E. (1461)</i>	
Nekrolog.....	430
<i>Saabye, E. J. (1484)</i>	
Nekrolog.....	134
Anmeldelse.....	255
<i>Teisen, J. (1490)</i>	
Anmeldelse.....	111
<i>Thostrup, S. S. (1542)</i>	
Nekrolog.....	117
<i>Wesche, H. H. O. (1539)</i>	
Anmeldelse.....	60
<i>Winther, K. H. (1905)</i>	
Meddelelse fra redaktionen.....	310

FORFATTERINDEKS

SØOFFICERER

(Officerer af A-linien, taktisk retning)

LB nr. *)

(1403) F. A. H. Kjølsen
 (1461) S. E. Pontoppidan
 (1484) E. J. Saabye
 (1490) J. Teisen
 (1539) H. H. O. Wesche
 (1542) S. S. Thostrup
 (1544) J. Petersen
 (1570) O. J. Odder
 (1572) H. J. Jørgensen
 (1607) H. E. Hansen
 (1653) P. Wessel-Tolvig
 (I 48) K. N. Bang
 (1673) A. Holm
 (1698) I. R. Michelsen

LB nr. *)

(1737) H. Fink-Jensen
 (1771) J. M. Kilt
 (1796) A. Jespersen
 (1808) H. J. Garde
 (1872) E. Monnerup
 (1904) P. B. Sørensen
 (1905) K. H. Winther
 (1926) H. Muusfeldt
 (1943) N. C. Borck
 (1951) P. Møller
 (1973) B. Fabricius
 (2007) F. Hansen

*) Efter Søofficersrullen

ANDRE FORFATTERE

Rg. sign.	Navn	Stilling
(H.C.B.)	H. C. Bjerg	Arkivar
(G.B.C.)	G. B. Clausen	Cand. Phil.
(O.F.)	O. Flensburg	Civilingeniør
(F.J.)	F. Jensen	
(P.K.)	P. Kinunnen	Kommandørkapten
(M.R.)	M. Reumert	Højesteretssagfører
(J.T.)	J. Taagholt	Civilingeniør
(J.Ø.)	J. Østergaard	

FKO anfører i indledningen til følgeskrivelsen, at FCL undersøgelse blev iværksat på foranledning af en tredobling af antallet af officerer, som er afgang fra SVN i utide i perioden ultimo 1979 til primo 1981, d.v.s. i kalenderåret 1980. Det forekommer mig meget påfaldende, at der således pludseligt i året 1980 finder en tredobling sted. I en periode, hvor personel-politik, personeladministration og karrieremuligheder ikke er undergået nævneværdige forringelser, vel snarere det modsatte, kan det efter min mening ikke være inden for disse områder, man skal finde årsagerne.

Men hvor er det da? Desværre bliver jeg nok et konkret svar skyldig. Nogle formodninger, vil jeg dog mene, kan fremsættes.

For det første tror jeg, at 1980 kan betegnes som et atypisk år. Konjunkturerne på det almindelige arbejdsmarked i Danmark har næppe kunnet lokke flere officerer ud af SVN i 1980 end i de foregående eller det efterfølgende år. En form for »snebold-effekt« derimod kan have gjort sig gældende: Nogle enkelte har søgt afsked eller tjenestefrihed, og det har fristet flere. Det kan med andre ord have været en tilfældighed, at 1980 viste en tre-doblet afgang.

Forhandlingerne omkring forsvarsforliget og en ny forsvarsordning kan også have været en mulig årsag. Men hvorfor skulle denne omstændighed specielt ramme SVN? Måske fordi mismodet i de tre værn over den almindelige holdning til forsvaret var større i SVN end i Hæren (HRN) og Flyvevåbnet (FLV). Det siges, at SVN officerer er mere kritiske og »nærtagne« end tilfældet er i HRN og FLV. Denne hypotese har jeg imidlertid ikke kunnet finde baggrund for i FCL undersøgelse. Alligevel tror jeg, der kan være et gran af sandhed i den.

I FCL rapport, nederst side 29 og øverst side 30, peges der på en ond cirkel, som starter med mangelen på officerer i SVN med en deraf følgende usikkerhed omkring disponeringen af personellet. Dette forhold, som således er under-

bygget af udsendelsen, mener jeg er en meget væsentlig årsag til problemerne. Det er da også min erfaring gennem samarbejdet med de to andre værns personelforvaltere i perioden fra 1973 til 1979, at manglen på officerer har gjort livet i SVN vanskeligere end i HRN og FLV. Hermed har jeg ikke sagt, at personale mangelen ikke har skabt problemer der!

På den anden side forklarer dette forhold ikke det pludseligt store antal afgang i 1980.

Min konklusion er derfor, at problemerne i hovedsagen må ses som en kombination af en tilfældighed (i 1980) og denne onde cirkel, som starter med mangelen på kvalificeret personel.

I øvrigt vil jeg benytte lejligheden til at knytte nogle bemærkninger til de udtalelser, som de interviewede er fremkommet med i undersøgelsen, fordi jeg synes, at de interviewedes udtalelser bør tages med en del forbehold.

Det er - desværre - min erfaring fra relativ lang tjeneste i personeladministrationen, at det ofte hænder, at en person selv efter en grundig orientering om fremtidig tjeneste og karriere, herunder også advancementsmuligheder, har berettet en helt anden historie for sine kolleger eller bekendte. Det er nærliggende at tro, at vedkommende også vil berette den samme historie over for en interviewer. Jeg føler mig overbevist om, at selv med den mest fuldkomne personalepolitik og -administration og de bedst mulige karriereforskelte vil en personelforvaltning kunne udsættes for en ikke i alle henseender hæderlig kritik. Et sådant forhold, som naturligvis kan virke nedslående på især forvalterne, mener jeg, man må lære at leve med - ganske enkelt fordi det er menneskeligt, i reglen forståeligt og dermed vel tilgiveligt. Men jeg mener naturligvis ikke hermed, at personalepolitik og -forvaltning m.v. ikke kan og bør søges forbedret.

Til slut vil jeg vedrørende FCL undersøgelse bemærke, at det har undret mig, at undersøgelsen ikke omfatter intervi-

ews med personer, som forestår eller har forestået forvaltningen og planlægningen af personel og personelforhold i SVN.

N. Heisterberg

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Bestyrelse for det 199. forsamlingsår

Kaptajnløjtnant	H.-H. Liberoth, formand
Kaptajnløjtnant	T. O. Poulsen, næstformand
Premierløjtnant	H. B. Kudsk, regnskabsfører
Premierløjtnant	J. C. Hansen, suppleant

Udvalg til bedømmelse af prisspørgsmål 1983

Kommandør	J. Thorsen, formand
Orlogskaptajn	H. J. Garde
Orlogskaptajn	A. Sørensen
Kommandørkaptajn	H. C. Bach, suppleant
Orlogskaptajn	H. Gjødsbøl, suppleant
Orlogskaptajn	N. Rosenberg, suppleant

Det Tegnerske Legat

15. juli 1982 tildeles orlogskaptajn K. H. Winther - i.h.t. fundatsen for Det Tegnerske Legat - en kontant belønning på kr. 500 for sin prisopgave »Live to Fight Another Day«, der tidligere er belønnet med Søe-Lieutenant-Selskabets medalje i sølv.

**Søe-Lieutenant-Selskabets jubilæumsværk -
assistance nødvendig
af kommandørkaptajn J. Teisen**

Jubilæumsværket skal indeholde biografier for tiden 1933 - 82, hvorfor indsamlingen af data slutter med udgangen af dette år.

Arbejdet blev påbegyndt i 1966 og startede med de ikke afsluttede biografier fra det gamle værk. Derefter er indsamlingen principielt foretaget i korpsnummerorden med numrene 1500-1599 i årene 1970-74, 1600-1699 i 1974-75, 1700-1799 i 75-76, 1800-1899 i 76-78 og 1900-2000 i 78-81.

For de indkorporeredes vedkommende var det mellem 1971 og 75.

De, der har søgt ud til civile job, har fået henvendelse det år, de gik ud. For officerer i linien er tjenstlige data fulgt op på grundlag af A-kundgørelser og personelbefalinger, for de, der er gået i utide eller faldet for aldersgrænsen, er kontakt søgt vedligeholdt.

Som anført er familiedata indkaldt for op til 12 år siden, og selv om mange gennem årene har fået henvendelse fra redaktionen, kan det ikke overkommes at nå alle - bogen kommer til at indeholde ca. 770 biografier.

Det skal henstilles, at alle hjælper redaktionen med supplerende data, indkommet i årene efter sidste kontakt - det drejer sig om skilsmisser, nye ægteskaber - også papirløse ægteskaber tages med, med noteret »startår«, hvor der ellers står dato og sted - dødsfald for forældre og svigerforældre (dødsår). Henvendelse kan ske skriftlig eller pr. telefon.

14 skylder - trods rykker foto. 22 har svaret negativt, nægtet at svare eller ikke kunnet kontaktes på grund af sygdom, enkelte har blot ikke kunnet tage sig sammen til at svare. De, der ikke vil med - og derfor kun får de tjenstelige data anført - må mangle forståelse af det, der hed og heldigvis sta-

dig hedder korpsånd og sammenhold. Det mangler også, når ikke alle har søgt optagelse i SOF og SLS, noget helt utænkeligt i 1930'erne, ja vel også senere end det.



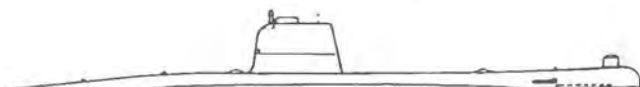
Undervandsbåden DELFINEN

(foto: SVN)

FLÅDENS SKIBE

Ved Orlogskaptajn H. Muusfeldt UNDERVANDSBÅDE

DELFINEN-klassen.



DIMENSIONER

Længde	5,4 meter
Diameter 4,7 meter	Dybgang 4,0 meter
Displacement ca. 600 ton (neddykket)	Standard displacement 523 ton
Fremdrivning: 2 stk. B & W dieselmotorer, hver ydende 500 BHK samt 2 stk. BBC elektromotorer, hver ydende 900 BHK	
Max. fart 14 knob.	



Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i Flådens tal
DELFINEN	S 326	15. JUNI 1954	4. MAJ 1956	1. AUG. 1961 (16/9 1958)*)
SPÆKHUGGEREN	S 327	25. NOV. 1954	20. FEB. 1957	1. AUG. 1961 (27/6 1959)*)
SPRINGEREN	S 329	3. JAN. 1961	26. APR. 1963	22. OKT. 1964

NOTE:

TUMLEREN S 328 22. MAJ 1956 22. MAJ 1958 1. AUG. 1961 (15/1 1960)*)
 Udgået af Flådens tal 6. AUG 1981.

*) Kommandohejsning med designeret besætning/prøvesejlads-
 besætning.

BEMÆRKNINGER

Som erstatning for de tre i 1946 lejede engelske undervandsbåde SPRINGEREN, STØREN og SÆLEN projekteredes, konstrueredes og byggedes DELFINEN-klassen på Orlogsværftet. Projekteringen af bådene var allerede påbegyndt i slutningen af 1940'erne, uden at der var taget afgørelse om, hvorvidt disse skulle være et supplement til de engelske undervandsbåde eller om de skulle erstatte disse. Der var ikke tvivl om, at det skulle være en kyst-ubåd, men der var en del tvivl om bådens størrelse. Valget stod imellem en mindre type på ca. 300 tons og en noget større på ca. 480 tons. Med andre ord et spørgsmål om kvantitet eller kvalitet. Et andet spørgsmål der rejste sig var at finde frem til den mest hensigtsmæssige konstruktion. Her stod valget mellem den på det tidspunkt nye hollandske 3-skrogstype og en forbedret engelsk V-type. Da det hollandske projekt imidlertid stadig befandt sig på tegnebrættet, bestemte man sig for et projekt, der i det store og hele var en forbedret og videreudviklet V-klasse undervandsbåd. På dette grundlag udarbejdede Orlogsværftet i 1951-52 det færdige projekt.

DELFINEN-klassen fik som V-klassen et diesel-elektrisk/elektrisk maskineri og armeredes med 4 stk. 53,3 cm stævn-rør. De blev selvfølgelig udstyret med snorkel, sonar og radar.

Klassen har tre hovedtanke placeret henholdsvis forude, midtskibs og agter. Dertil to trimtanke og en hjælpetank på tilsvarende måde, men indbyrdes forbundet gennem et særligt trimpumpesystem.

Man ønskede af naturlige grunde at give bådene danske dieselmotorer og selv om B & W ikke tidligere havde bygget små hurtiggående motorer til undervandsbåde påtog værftet sig opgaven. Resultatet blev to hurtiggående, turboladede anlæg på 2×12 cylindre i V-form. Elektromotorerne leveredes af Brown-Boveri.

Som det fremgår af oversigten byggedes de tre første undervandsbåde som én serie og midler til den fjerde (SPRINGE-REN) kom i stand som led i det Dansk-Amerikanske nybygningsprogram (Cost-Sharing programmet).

Bådene har torpederør i stævnen og kan medføre et antal reservetorpedoer. DELFINEN-klassen er udstyret med et avanceret svensk torpedoildledelsessystem (TCI) som udregner måldata til torpedoerne. Derudover er bådene i stand til at udføre minelægning samt medføre frømænd.

DELFINEN-klassen har normalt navigationsudstyr, radar samt andre sensorer til informationsindhentning såvel over vandoverflade (periskop) som under (hydrofon) m.v... Endvidere kommunikationsudstyr til neddykket brug.

I operativ henseende må man især hæfte sig ved fremdrivningen med 2 propeller samt skrogets udformning. Denne konstruktion, der i realiteten ikke kan ændres, begrænser den neddykkede manøvreedygtighed og umuliggør opnåelse af de maksimale betingelser for et lavt støjniveau, som idag må stilles til en undervandsbåd.

Bådene er som nævnt kyst-ubåde armeret med langtrækken- de torpedoer, og de er specielt konstrueret til neddykkede operationer i Østersøområdet. I medfør af deres styrke og store udholdenhed vil de dog være i stand til at operere på dybt vand langt fra de hjemlige farvande. Dette har været bevist ved flere lejligheder, idet undervandsbåde af DELFINEN-klassen har været afgivet til STANAVFOR- LANT (Standing Naval Force Atlantic).

I efteråret 1972 var DELFINEN som den første danske undervandsbåd knyttet til STANAVFORLANT og nåede i løbet af to måneder at tilbagelægge 5.700 sømil, med mere end halvdelen af den samlede sejltid neddykket.

DELFINEN-klassen må generelt på grund af alder (over 20 år) siges at være noget forældet i operativ henseende, og den tekniske forældelse (nedslidning) skrider fremad i stigende tempo og det vil næppe være lønsomt at afsætte ressourcer til at holde de ældste både operative mere end nogle få år. Som resultat af det i august 1982 indgåede Forsvarsforlig er det bestemt, at to af de fire undervandsbåde skal udgå i forligningsperioden (TUMLEREN den 6. august 1981 og en unavn- given i 1983) begge uden erstatning.

ADOPTION

Som eneste undervandsbåd blev DELFINEN adopteret af Strib en 10. februar 1967.

FORGÆNGERE

Flådens nuværende skibsnavne er i alt væsentligt placeret i grupper, der skibstypevis er med til at identificere skibstypen eller klassen og om muligt er med til at karakterisere forholdet til søværnet. Navnegruppen der finder anvendelse til Flådens undervandsbåde er: Havdyr (hvaler og sæler), og navnegruppen svarer til et rimeligt forudseeligt antal enheder i skibstypen og til dennes karakter. De anvendte navne har tidligere været anvendt til torpedobåde samt før disse til skibe af ældre typer.

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret de navne, der anvendes til undervandsbådene af DELFINEN-klassen.

DELFINEN

1. Skib DELPHINEN (1667)

1667 med OLDENBORG og FÆRØE på togt til Færøerne og Island

2. Vandbåd, 6 kanoner (1782-1815)

1782 søsat fra Gl. Holm

1815 solgt

3. Brig, 18 kanoner (1805-1807)

1805 søsat fra Gl. Holm, 28. juli, Fabriksmester E. W. Stibolt (1788-1796)

1807 udgået ved Flådens bortførelse

4. Skonnert, 4-5 kanoner (1827-1866)

1827 søsat fra Nyholm, 22. august

1828 og

1830 vagtskib i Sundet

1831-32 vagtskib i Sundet

1833 udrustet til brug for Prins Frederik Carl Christian

1836 hovedrepareret

1837-41 vagtskib i Storebælt

1848-49 under krigsudrustning

1851-54 vagtskib i Storebælt

1859 på togt

1861 udgået af Flådens tal, 4. juni

1866 ophugget, 24. oktober

SPÆKHUGGEREN*1. Torpedobåd TT 34 (1911-1935)*

- 1911 søsat fra Orlogsværftet, 7. oktober
1912-13 i eskaden med bl.a. OLFERT FISCHER
1914-19 i Sikringsstyrken, 1. Torpedobådsflotille, 1. Eskadre
1918 bevogtning af strandet tysk prise, 25. februar
1920 navneændring til T. 17
1923 navneændring til C. 3
1924 i eskadre med bl.a. NIELS IUEL
1929 navneændring til N. 3, i eskadre med bl.a. PEDER SKRAM, overført til reserven, under Skibsdivisionen
1935 udgået af Flådens tal

TUMLEREN*1. Orlogsskib TOMLEREN 52 kanoner (1682-1720)*

- 1682 søsat fra Gl. Holm og bygget som lastdragerfregat
1684 i M. V. Paulsens Eskadre ved Helgolands erobring
1686 i Hoppes Eskadre til Elben
1689 i Niels Juels Eskadre i Østersøen
1693 i V. Støckens Eskadre, troppetransport
1694-95 ombygget til orlogsskib
1700 i Jens Juels Eskadre
1710 i P. Rabens Eskadre
1711 i Sehestedts Eskadre
1712 i Barfoeds Eskadre, 5. januar blokade af Wismar, i august overført til hovedflåden under Gyldehløve
1713 vagtskib på Københavns Red
1717 i Tordenskjolds Eskadre, blokade af Gøteborg, 23. juni Marstrand, 26. juni Carlsteen, 1.-4. au-

gust forsøg på erobring af Nya Elfsborg, 18. august returnerede til København.

1720 udgået af Flådens tal

1723 grundsat ved Prøvestenen i august.

2. Stykpram, 16 kanoner (1743)

3. Torpedobåd TT 32 (1911-1935)

1911 bygget hos F. Schichau & Co., Elbing ved Elben og søsat, 28. februar, indgået 29. august, på prøvetogt og i eskadre

1911-12 under vinterudrustning med bl.a. PEDER SKRAM

1912 i eskadre, flotillebåd

1913-14 i eskadre

1914-19 i Sikringsstyrken, 1. Torpedobådsflotille, 1. Eskadre

1920 navneændring til T. 19

1923 navneændring til C. 1

1924 i eskadre med bl.a. NIELS IUEL

1929 overført til reserven og navneændring til N. 1

1930 i eskadre med bl.a. HERLUF TROLLE

1935 udgået af Flådens tal og solgt til ophugning.

SPRINGEREN

1. Torpedobåd TT 23 (1891-1919)

1891 søsat fra Orlogsværftet, 9. juni, på prøvetogt og i eskadre

1893 uddannelsesskole for officerer og i eskadre

1896 i eskadre

1899 fiskeriinspektion indenfor Skagen

1901 fiskeriinspektion i Nordsøen og Skagerak samt i eskadre

1903-05 fiskeriinspektion i Nordsøen og Skagerak

1906 i eskadre med bl.a. OLFERT FISCHER

1907 fiskeriinspektion i Nordsøen

1914-19 i Sikringsstyrken, Defensionseskadren

1916 navneændring til T. 1, 7. juli

1919 udgået af Flådens tal, 31. marts

2. Torpedobåd TT 41 (1916-1946)

1916 søsat fra Orlogsværftet, 8. juli

1917 kommandohejsning, 22. februar

1917-19 i Sikringsstyrken, 2. Torpedobådsflotille, 2. Eskadre

1919 i øvelsesdeling

1920 14 rejser med post m.m. mellem København og Rønne, navneændring til T. 10

1922 i eskadre og ombygget til bevogtningsfartøj

1923 på togt med bl.a. GEJSER, navneændring til B. 2

1929 ombygget til minestrygningsfartøj, navneændring til S. 1

1930 i eskadre

1935 i øvelsesdeling

1937 til rådighed for Undervandsbådsafdelingen og Kystbevogtningen

1938-39 til rådighed for Torpedobådsafdelingen og Kystbevogtningen

1940 oplagt på Holmen, 9. april, under Minestyringsdivisionen

1941-43 under kommando

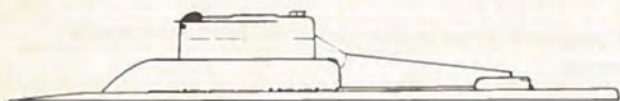
1943 underlagt Chefen for Kystflåden, taget efter kamp i Korsør, 29. august, hvor den lå sammen med SØLØVEN (4), SØRIDDEREN (10), HAJEN (SØLØVEN 3) samt kutterne P. 2, P. 9, P. 21 og P. 32, anvendt af tyskerne som minestryger.

1945 genfundet i Københavns Frihavn, 15. juni

1946 anvendt som varmebåd, solgt til ophugning i august

3. Undervandsbåd U. 1 (S. 321) (1947-1957)

- 1942 søsat fra Vickers Armstrong, Barrow, 11. oktober
- 1943-45 udlånt til den frie polske marine under navnet DZIK (= Vildsvin) og var bl.a. underlagt 10. Undervandsbådsflotille på Malta
- 1947-57 udlånt til den danske marine, tilsammen med undervandsbådene STØREN og SÆLEN, som uddannelsesskibe
- 1947 kommandohejsning 16. juni, Portsmouth, indledende uddannelse med Kystflådens øvelsesgruppe i Stockholm i september, derefter udslusningsøvelse i Karlskrona
- 1949 øvelsespatrulje i Skagerak, august til september
- 1951 navne- og skrognummerændring i april S. 321, øvelse med den norske marine, august til september, besøg i Kristianssand, Stavanger og Horten
- 1952 NATO-øvelse i Kanalen i juni, besøg i Portland og Portsmouth, besøg i oktober-november ved Joint Anti Submarine School, Londonderry og besøg ved 3. Undervandsbådseskadre i Rothesay
- 1953 etablering af snorkelanlæg og kanon ilandsat
- 1954 på togt rundt England, juni-juli
- 1955 med Kystflådens øvelsesgruppe i Stockholm
- 1956 operativt besøg i Stavanger, Kristianssand, Horten og Oslo, marts-april
- 1957 operativt besøg i Portland og Portsmouth, februar-marts forlægning til Skotland i oktober og tilbageleveret Royal Navy i Faslane 19. november

NARHVALEN-klassen

DIMENSIONER	
Længde	44,0 meter
Bredde	4,6 meter - Største diameter
Dybgang	4,2 meter
Displacement	ca. 500 tons (neddykket)
Standard displacement	416 tons
Max. speed submerged	over 14 knob

*Undervandsbåden NARHVALEN**(foto: SVN)*

Navn	Nr.	Køllagt	Sosat	Indgæet i Flådens tæl
NARHVALEN	S 320	16. FEB. 1965	10. SEP. 1968	27. FEB. 1970 (28. 7. 1969)*)
NÖRDKAPEREN	S 321	4. MAR. 1966	18. DEC. 1969	22. DEC. 1970 (4. 11. 1970)*)

*) Kommandohejsning med designeret besætning/prøvesejladsbesætning

BEMÆRKNINGER

Allerede i 1962 medens undervandsbåden SPRINGEREN af DELFINEN-klassen var under færdiggørelse ved Orlogsværftet blev der truffet beslutning om bygning af yderligere to undervandsbåde i overensstemmelse med styrkemålet i Forsvarsloven af 1960.

Som ved projekteringen og fastsættelsen af DELFINEN-klassen var der også tvivl om hvorvidt man skulle videreudvikle og fortsætte DELFINEN-klassen eller om man skulle søge andre veje og eventuelt i lighed med den norske marine gå ind for den nye tyske U-klasse. Selv om man ved valget af de tyske undervandsbåde måtte opgive at anvende det oprindeligt planlagte umagnetiske stål, gik man til sidst ind for bygning af denne type.

Det blev herefter bestemt at lade Orlogsværftet bygge to undervandsbåde på licens efter tyske konstruktionstegninger fra Kieler Howaltwerke og med anvendelse af samme ståltype som det i DELFINEN-klassen anvendte. Som kompensation for stålets magnetiske egenskabet forsynedes NARHVALEN-klassen med et minesikringsanlæg.

NARHVALEN-klassen er med andre ord en videreudvikling af de i Tyskland og Norge anvendte tyskbyggede undervandsbåde af typerne 205 og 207.

Fremdrivning og teknisk udstyr er avanceret og i høj grad automatiseret.

Fremdrivningsanlægget udgøres af 2 stk. MTU (Motor-Union) dieselmotorer, hver ydende 600 BHK samt af 2 stk. elektromotorer, hver ydende 750 BHK.

NARHVALEN-klassen har stort set samme navigations-, våbenkontrol- (det svensk fabrikerede Torpedo Central Instrument (TCI)), sensor- og kommunikationsudstyr som DELFINEN-klassen, idet dog undervandslytteudstyret er væsentligt bedre.

Skrogformen er »tear-drop«, hvorved der opnås en god strømnet udformning, der sammen med den enkelte propel giver NARHVALEN-klassen gode neddykkede egenskaber, såsom hurtig manøvreve i alle tre dimensioner, lavt støjniveau og et lille effektforbrug. Neddykkede egenskaber der er væsentligt forbedrede i forhold til andre konventionelle ubådstyper, og gør NARHVALEN-klassen i stand til at operere på selv lave vanddybder.

Ganske vist er NARHVALEN-klassen som DELFINEN-klassen specielt konstrueret til neddykkede operationer i danske og tilstødende farvande, men i medfør af deres styrke og store udholdenhed er de også i stand til at operere på dybt vand langt fra de hjemlige farvande. Som DELFINEN-klassen har NARHVALEN og NORDKAPE-REN i perioder deltaget i Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT) samt JMC ud for den skotske kyst, hvorunder lange neddykkede sejlads er blevet gennemført. Derudover har begge ubåde ved andre lejligheder bevist deres formåen. Således har NARHVALEN gennemført en neddykket forlægning på 42 døgn i 1971, hvorunder Færøerne rundedes, iøvrigt første gang en dansk undervandsbåd har været i færøske farvande siden 1923. NORDKAPE-REN gennemførte i perioden 12 august til 2 september 1977

en neddykket forlægning til Færøerne med anløb af Thors-havn og Island med anløb af Akureyri.

Som den første af bådene indgik NARHVALEN sidst i november 1980 til et planlagt hovedeftersyn ved Orlogsværftet. I forbindelse med eftersynet, der forventes at tage 1 år midtvejsmodifikation-, vil der blive foretaget væsentlige moderniseringsarbejder for at kunne opretholde den operative ydeevne. Den mest omfattende ombygning er ændring af alle torpedorør til søværnets nyeste torpedotype. Endvidere en række tekniske forbedringer, renovering af aptering samt væsentlige forbedringer af detektions- og andet udstyr. Når NARHVALEN atter indgår i operativ tjeneste vil den på de fleste områder være fuldt på højde med 1980'ernes krav til en moderne undervandsbåd. Undervandsbåden NORDKAPEREN vil gennemgå en tilsvarende midtvejsmodifikation ved Orlogsværftet i fortsættelse af NARHVALEN

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret de navne, der anvendes til undervandsbådene NARHVALEN og NORDKAPEREN.

NARHVALEN

1. Torpedobåd TT 17 (1888-1919)

- | | |
|---------|---|
| 1888 | bygget hos Thornycroft, London, ankom til København, 8. september |
| 1895 | i eskadre |
| 1897 | i eskadre |
| 1900 | i eskadre med bl.a. HELGOLAND |
| 1903-04 | i eskadre med bl.a. VALKYRIEN og HELGOLAND |
| 1906 | i eskadre med bl.a. OLFERT FISCHER |
| 1911 | i eskadre med bl.a. OLFERT FISCHER |

- 1914-19 i Sikringsstyrken, Defensionseskadren - E. 13 af-færen.
- 1916 navneændring til T. 5, 7. juli og overført til re-serven
- 1919 udgået af Flådens tal

2. Torpedobåd TT 46 (1917-1949)

- 1917 søsat fra Orlogsværftet, 4. april
- 1917-19 i Sikringsstyrken
- 1919 stationstjeneste i Lillebælt
- 1920 navneændring til T. 5
- 1921-22 i eskadre med bl.a. LOSSEN og PEDER SKRAM
- 1923 navneændring til B. 7 - bevogtningsfartøj
- 1925 på togt med reservekadetaspiranter, i eskadre med bl.a. NIELS IUEL og BESKYTTEREN
- 1929 ombygget til minestrygningsfartøj, navneændring til S. 6
- 1932 i skoledeling, minestrygningsfartøj og i mine-strygningsflotille
- 1936 til rådighed for NIELS IUEL
- 1940 oplagt på Holmen, 9. april, under Minestryg-ningsdivisionen
- 1942-43 under kommando
- 1943 oplagt på Holmen 29. august, taget af tyskerne
- 1945 genfundet, klargjort og indlemmet som patrulje-fartøj
- 1947 i skolegruppe
- 1949 omdannet til varmebåd, udgået af Flådens tal

NORDKAPEREN

1. Torpedobåd TT 24 (1893-1920)

- 1893 søsat fra Orlogsværftet, 15. april, prøvetogt og i eskadre med bl.a. IVER HVITFELDT

- 1896 i eskadre med bl.a. IVER HVITFELDT
- 1899 i eskadre og Søminevæsenets uddannelsesskole for officerer
- 1902 fiskeriinspektion indenfor Skagen og i eskadre med bl.a. ODIN
- 1903-05 i eskadre med bl.a. VALKYRIEN, HELGOLAND og OLFERT FISCHER
- 1907 øvelsesskib for artilleri- og torpedoskole i Torpedobådsafdelingen
- 1908 fiskeriinspektion og i eskadre med bl.a. OLFERT FISCHER
- 1909 fiskeriinspektion i Nordsøen og i Torpedobådsdivisionen med bl.a. OLFERT FISCHER
- 1910 fiskeriinspektion og eskadre med bl.a. OLFERT FISCHER
- 1911 fiskeriinspektion i Nordsøen og Skagerak, i eskadre med bl.a. OLFERT FISCHER
- 1912 i eskadre med bl.a. OLFERT FISCHER
- 1914-19 i Sikringsstyrken, 2. Torpedobådsflotille, 2. Eskadre i Storebælt
- 1918 navneændring til T. 7, 30. januar
- 1920 navneændring til P. 3, udgået af Flådens tal.

2. Torpedobåd TT 48 (1918-1943)

- 1918 søsat fra Orlogsmuseet, 16. marts
- 1919 i Sikringsstyrken
- 1920 navneændring til T. 3, 12 rejser med post og passagerer til Bornholm, eskorte for DANNEBROG i forbindelse med Genforeningen
- 1922 navneændring til B. 9 - bevogtningsfartøj
- 1923 i eskadre med bl.a. GEJSER
- 1924 i eskadre med bl.a. NIELS IUEL
- 1929 navneændring til R. 3
- 1931 i øvelsesdeling
- 1932 i skoledeling

1939-40 i Sikringsstyrke

1940 i Lillebælt 9. april Syd for spærringen, derefter med inspektionsskibet HVIDBJØRNEN til Fåborg

1943 på Holmen 29. august, indgik i Skoledelingen for kadetter - forsøgte at afgå, opgav og blev sænket ved egen foranstaltning, udgået af Flådens tal



Undervandsbåden NARHVALEN

(foto: SVN)

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i marts/april 1982.

ADMINISTRATION m.m.

Caudill jr., R. Paul: Soviet Naval Medicine. (Artikelserie i U.S. Navy Medicine, Vol. 71 sept. 1980 - Vol. 72 maj 1981). Washington 1980/81. forsk. pag. (46 s.) ill. fotokopi 4°.

Den værnepligtiges økonomiske situation. Undersøgelse vedrørende værnepligtiges indkomstforhold og behov for supplerende økonomisk hjælp. Kbh. 1979. 15 s. + 4 s. bilag. 4°.

HISTORIE.

Ammon, G. A. m.fl.: The Soviet Navy in War and Peace. Moscow 1981. 160 s. ill. index. bibl.

Bassett, Ronald: Battle Cruisers. A History 1908-48. London 1981. 296 s. ill. kort. index. bibl.

Borgenstam, Curt & Bo Nyman: Motortorpedbåt. En krönika i ord och bild om »Havets flygande brigad«. Mjölby 1981. 256 s. ill. kort.

Dull, Jonathan R.: The French Navy and American Independence. Princeton 1975. 438 s. kort. index. bibl.

Ekdahl, N. J. (red.): Christiern II's Arkiv I. Handlingar rörande Severin Norby och de under hans ledning stående krigsföretagen mot Sverige. (4 bind). Stockholm 1835, 1836 & 1842. 1692 s. Bd. I-IV.

Salicath, A. W. A.: Dagbog ført ved Marinestation Anholt 9. maj - 23. juli 1945. u.sted. 1945. upag. (32 s.). håndskr.

Schack, Klaus: Der Beginn des deutschen Schlachtflottenbaues (1897-1900). Grundlage und Entwicklung bis zum zweiten Flottengesetz. Füssen/Allgäu 1981. 244 s. bibl.

Thrower, Norman J. W. (ed.): The Three Voyages of Edmond Halley in the Paramore. HAKLUYT SOCIETY, SECOND SERIES NO. 156 & NO. 157. 2 bd. London 1981. 392 s. + 3 kort ill. kort. index. bibl.

Vlahos, Michael: The Blue Sword. The Naval War College and the American Mission 1919-1941. Newport 1980. 214 s. index. bibl.

2. VERDENSKRIG.

Cooksley, Peter G.: Operation Thunderbolt. The Nazi warships' escape 1942. London 1981. 190 s. ill. kort. index.

Hinsley, F. H. m.fl.: British Intelligence in the second World War. Its Influence on Strategy and Operations. Vol. II. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. BRITISH INTELLIGENCE. Vol. II. London 1981. 850 s. kort. index.

Jørgensen, Niels (red.): Fem års kamp for friheden. Norden under den anden verdenskrig. Bd. 1-6. Kbh. 1965-67. 5 × 160 s. + 168 s. kort. pers.index. (i bd. 6). Bd. 1: Nazismen marcherer. Bb. 2: Norden i flammer. Bd. 3: Norske tilstande. Bd. 4: Vendepunktet. Bd. 5: Hårdt mod hårdt. Bd. 6: Sejren.

Larsen, Leif: BORgerlige PARTisaner. Kbh. 1982. 218 s. ill. pers.index.

O'Neill, Richard: Suicide Squads. Axis and Allied Special Attack Weapons of World War II: their Development and their Missions. London 1981. 296 s. ill. kort. index. bibl.

Prip, Tage S.: »Søridderen« affæren. (Tidsskrift for Søværnen 1979 pag. 281-352). Kbh. 1979. 72 s. ill.

Stafford, David: Britain and European Resistance, 1940-1945. A survey of the Special Operations Executive, with Documents. Toronto 1980. 296 s. index. bibl.

PERSONALHISTORIE.

Starcke, Grå: Churchills taler. En analyse af Winston Churchills radiotaler mellem 1939 og 1945 - specielt med henblik på en undersøgelse af, hvorvidt deres opbygning og brug af retoriske virkemidler svarer til de klassiske. Kbh. u.å. (1962). 107 s. bibl. 4°.

Dykkeroplysningsbog for J. H. J. Jegstrup. Kbh. 1933-42. upag. (60 s.)

Jegstrup, J. H. J.: Notesbog vedr. tjeneste i undervandsbåde. u.sted (Kbh.) u.å. (1924). 190 s. håndskr.

Kuylenstierna, Oswald: Tordenskiold. Nordens ryktbaraste sjöhälte. Stockholm 1930. 194 s. bibl.

POLITIK.

Cable, Jones: Gunboat Diplomacy 1919-1979. Political Applications of Limited Naval Force. London 1981. 2. ed. 288 s. index. bibl.

Challener, Richard D.: Admirals, Generals, and American Foreign Policy 1898-1914. Princeton 1973. 434 s. index. bibl.

Rubinstein, Alvin Z.: Red Star on the Nile. The Soviet-Egyptian Influence Relationship since the June War. Princeton 1977. 384 s. index. bibl.

Thee, Marek (ed.): Armaments and Disarmament in the Nuclear Age. A Handbook. Stockholm 1976. 308 s. index. bibl.

Veldman, Jan H. & firts Th. Oliver (eds.): West-European Navies and the Future. Den Helder 1980. 252 s. kort. index.

Whence the Threat to Peace. Moscow 1982. 78 s. Dansk udg.: Hvorfra trues freden? Kbh. 1982. 60 s.

STRATEGI & TAKTIK.

Willmott, H. P.: Sea Warfare. Weapons, Tactics and Strategy. Chichester 1981. 166 s. ill. index. bibl.

SKIBE, SKIBSBYGNING m.m.

Boudriot, Jean & Hubert Berti: Cotre Le Cerf 1779-1780 du constructeur Denÿs. Paris u.å. (1981). 72 s. + 12 plancher. ill. 4°.

Breyer, Siegfried & Gerhard Koop: Von der »Emden« zur »Tirpitz«. Bd. I + II. Koblenz/Bonn 1981. 148 + 152 s. ill. index. bibl. Bd. I: Linienschiffe, Schlachtschiffe, Panzerschiffe und Flugzeugträger. Bd. II: Kleine Kreuzer, Leichte Kreuzer, Schwere Kreuzer und Spähkreuzer.

Cracknell, William H. (ed.): Soviet Naval Developments 1982. London 1981. 138 s. ill. index.

Hansen, Chuck: U.S.S. San Francisco (CA38). A Technical History. Mountain View, Calif. 1981. 100 s. ill. bibl. 4°.

Hill, J. R.: The Royal Navy Today and Tomorrow. London 1981. 144 s. ill. index. bibl. 4°.

Moore, John (ed.): Jane's 1981-82 Naval Annual. London 1981. 158 s. ill. kort. 4°.

Roberts, John: Anatomy of the Ship: The battlecruiser HOOD. London 1982. 128 s. ill.

Schulz-Torge, Ulrich: Die sowjetische Krigsmarine. Bd. 3. Bonn 1981. s. 812-1248 (436 s.) ill.

VÅBENTEKNISKE HÅNDBØGER m.m.

Allison, David Kite: New Eye for the Navy: The Origin of Radar at the Naval Research Laboratory. Washington 1981. 228 s. ill. index. 4°.

Friedman, Norman: Naval Radar. Annapolis 1981. 240 s. ill. index. 4°.

Humble, Richard: Undersea Warfare. London 1981. 192 s. ill. kort. index. 4°.

Kompendiesamling vedr. Kystdefensionen, Kystbefæstningen, Kystforsvarslære. Kbh. 1982. forsk. pag. (76 s.). maskinskr. 4°.

NORDPOLAROMRÅDET.

Mabire, Jean (ed.): La conquête des mers polaires, (Les dossiers histoire de la mer no. 6). Neuilly-sur-Seine Cedex u.å. (1979). ill. kort.

DIVERSE.

Lagström, Hugo (red.): Sångbok för Svenska Flottan.
Stockholm 1928. 204 s. ill.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Det sidst udkomne Maritim Kontakt - som har nummer 3 - indeholder bl.a. en artikel af museumsinspektør ved Tøjhusmuseet Ole Louis Frantzen om den danske flådes karronader og en længere redegørelse om skibe og søfart i danske farvande i det 12.-14. århundrede, skrevet af den i foråret 1982 ved Orlogsmuseet ansatte museumsinspektør Ole Ventegodt.

Norman Friedman: Naval Radar. Conway Maritime Press, Ltd., London 1981.

Læserne får et klart indtryk af, hvordan en radar virker, hvordan den anvendes i krigsskibe og hvordan den er udviklet, siden den så dagens lys umiddelbart før 2. verdenskrig. Man får orientering om signaler, antenner, »displays«, radio og elektronisk krigsførelse.

Godt 70 sider beskriver de vigtigste »radar's« der er udviklet i USA, England, USSR, Frankrig, Vesttyskland, Holland, Italien og Japan.

Chuck Hansen: U.S.S. San Francisco (CA38). A Technical History. Eget forlag. Mountain View, Calif. 1978.

Et tilfælde gjorde at forfatteren begyndte at interessere sig for den amerikanske krydser SAN FRANCISCO og dens indsats under 2. verdenskrig i Stillehavet.

Bogen indledes med en omtale af de amerikanske svære krydsere 1883-1945 og er iøvrigt viet en gennemgribende omtale af SAN FRANCISCO fra for til agter og fra top til bund, dens armering, maskineri, radar og ildledning, luftfartøjer, besætning, bemanning og camouflage og giver endelig på 18 sider en kronologisk beretning om krydserens anvendelse fra 1934 og til den strøg kommando i 1947 og blev solgt til ophugning i 1959.

Richard Humble: Undersea Warfare. New English Library, Ltd. London 1981.

En lidt populær fremstilling af u-bådens historie, suppleret med en beskrivelse af u-bådenes indsats i 1. og 2. verdenskrig, anti u-båds krigsførelse og atom u-både ført op til 1980.

Rigt forsynet med illustrationer og kort.

John Moore (ed): Jane's 1981-82 Naval Annual. Jane's Publishing Compagny, Ltd. London 1981.

I forordet til denne første udgave af en årbog anføres, at formålet er at give en baggrund for løbende maritime problemer og en all-round oversigt over de forskellige mariner. De første 70 sider indeholder artikler om de forskellige landes flåder, inddelt i Europa's NATO og neutrale lande, Afrika, Indiske Ocean og det fjerne Østen og Central- og Latinamerika og endvidere »Coast Guards«.

Der er endvidere artikler om:

Udviklingen af USSR's krigsskibsbygning.

Virkningen af Præsident Ronald Reagans politik på den amerikanske flåde.

Flåder og den nordiske flanke.

Teknologiens indvirkning på maritime systemer og Engelske flådeøvelser 1980-81.

Richard O'Neill: Suicide Squads. Axis and Allied Special Attack Weapons of World War II: Their Developments and their Missions. Salamander Books, Ltd., London 1981.

For første gang findes her samlet i een bog en beskrivelse af Japans, Englands, Italiens og Tysklands forskellige »Special Attack« enheder under 2. verdenskrig, d.v.s. sådanne enheder, hvor personellet havde minimale chancer for at vende tilbage i live efter fuldført opgave.

Omtalen omfatter mini-undervandsbåde, spræng-motorbåde, »kamikaze«-luftfartøjer, bemandede torpedoer og sprængningsfrømand.

Bogen er rigt forsynet med billeder, kort og skitser og slutter med ordliste og et udmærket register.

John Roberts: Anatomy of the Ship: The battlecruiser HOOD. Conway Maritime Press, Ltd., London 1982.

»Anatomy of the Ship« er en ny serie bøger fra Conway. Hvor man tidligere i bøger om skibe enten har koncentreret sig om skibets historie, dets tekniske detaljer eller dets udseende, vil bøger i nærværende serie indeholde alle 3 emner. Den første bog i serien er om HOOD (1920-1941), og selve beskrivelsen (historie, skrog, besætning) optager kun de første 22 sider. Derefter følger 10 sider med fotografier og endelig godt 90 sider med tegninger af alle mulige slags, lige fra linietegninger, tegninger af dæk, aptering, overbygning, master, kanontårne, kanoner, fartøjer, ankerkæder m.m.m. Disse tegninger gør bogen til en uvurderlig hjælp for modelskibsbyggere.

A.H.



Østtysk patruljebåd forsøger at bjærge dansk ubådstoppede under øvelsesskydninger ved Bornholm. (foto: SVN)



**HEMPEL'S
SKIBSFARVER**
-ersøstærke

HEMPEL

-quality and service

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: Elitgee - 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



NAVITRONIC

Markvangen 9 · DK-8260 Viby J · Denmark
Phone: (06) 141300

DESIGNERS AND MANUFACTURERS OF HYDROGRAPHIC EQUIPMENT



PRODUCTION AND SALE OF

**ECHO SOUNDER
EQUIPMENT
DATA EQUIPMENT FOR
HYDROGRAPHIC SURVEY
TURN KEY INSTALLATIONS**

NAVITRONIC A/S



RADIOLOCATION EQUIPMENT
SYLEDIS · TORAN · OMEGA
DIFFERENTIAL OMEGA

PRESENTATIONS- OCH KOMMUNIKATIONSSYSTEM FÖR MARINT BRUK



SRA TAR ÖVER DIVISION IDS INOM DATASAAB

Från 1 januari är Datasaaabs division för Interaktiva Datasystem (IDS) överförd till SRA Communications AB. Divisionens verksamhet kommer att fortsätta oförändrad inom SRA. SRA är kända över hela världen för sitt kunnande inom flygtrafkdirigering. I Sverige övervakas idag all flygtrafik med våra system, som finns på Arlanda, Sturup, Landvetter och Malmö. Även en lång rad andra länder i Europa använder våra system för att leda flygtrafiken. För Heathrow-London t ex har vi, i konkurrens med de stora, brittiska elektronikföretagen, fått i uppdrag att installera vårt nya display-system (vilket kommer att höja den totala flygledningsskapaciteten). SRA har också levererat övervaknings- och ledningssystem till svenska och danska försvaret för både flyget, marinen och artillerin. Redan under 60-talet installerades Stril-60-systemet, som är i bruk än idag. Även utbildningssystem för civila och militära flygledare ingår i vårt program. SRA innebär ett naturligt komplement i SRA:s verksamhet inom elektronisk information och display-teknik, och tillför en betydelsefull kompetens i vår utveckling av avancerade informationssystem.

Tyngdpunkten i SRA:s verksamhet utgörs idag av avancerade mobila radio- och telefonsystem, där vi är ett av de ledande företagen i Europa. Vi har egna säljbolag i Danmark, Finland och Frankrike. I SRA-gruppen ingår dessutom Sonab Communications AB och AB Transvertex i Sverige samt Nira International B.V. i Holland. Totalt har gruppen cirka 3 800 anställda och omsättningen beräknas uppgå till 1 300 miljoner kronor 1987.

SRA

SRA COMMUNICATIONS AB

BOX 1, 163 00 SPÅNGA-STOCKHOLM
TELEFON: 08-752 10 00, TELEX: 135 45 SRA S

ERICSSON  Ett företag i Ericssonkoncernen

Tidsskrift for Søværnen

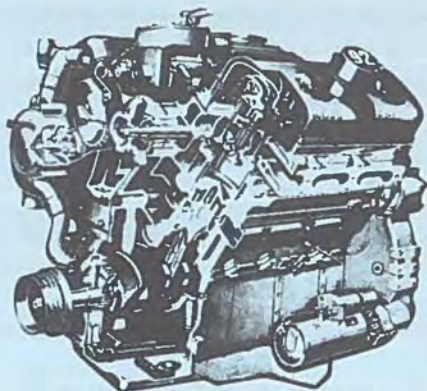
UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn K. H. Winther



JULI/AUGUST 1982

153. ÅRGANG



Robust og kompakt

Detroit Diesel er kompakt og robust. Det betyder ringe vægt og stor driftssikkerhed. Detroit er økonomisk i drift og nemt at vedligeholde. En verdensomspændende service- og reservedelsorganisation er en ekstra garanti mod længere driftsstop. Detroit Diesel fra 48 HK til 1800 HK.

Forhandler
Sjælland m/omliggende øer
THOMAS SCHMIDT A/S
Krogshøjvej 30
2880 København - Bagsværd
Tlf. (02) 98 1233

Forhandler Bornholm
**SYDHAVNENS
MOTORVÆRKSTED**
v. Poul Andersen
Sydhavnen
3700 Rønne
Tlf. (03) 950761

Forhandler Sydjylland
AUTO FORUM
Exnersgade 17
6700 Esbjerg
Tlf. (05) 122022

Forhandler Nordjylland
mekanord aps
Ingeniøring
Ndr. Kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. (08) 420311

Forhandler Færøerne
P/F VILH. NIELSEN & SØN
Jonas Brøncksgade 35
3800 Thorshavn
Tlf. Thorshavn 11140



Detroit Diesel
- et General Motors produkt



Importør:
THOMAS SCHMIDT A/S
Krogshøjvej 30
2880 København - Bagsværd
Tlf. (02) 98 12 33

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

ANNONCEEKSPEDITION
D.D.E. REKLAME
Gernersgade 39
1319 København K
Telefon (01) 14 41 55*

ISSN 0040-7186

Teknisk produktion
D.D.E. REKLAME
Telefon (01) 11 07 33

Forsidebillede:

Minelæggeren FALSTER



4

INDHOLD:	SIDE:
ISENS FOLKERETLIGE STATUS af universitetsmanuduktør, fuldmægtig Jørgen Molde	199
MARITIM DEBAT	227
BOGANMELDELSE	233
FALSTER-KLANEN	236
FLÅDENS SKIBE, MINESKIBSESKADREN	249
MARINENS BIBLIOTEK	268



FØROYA SPARIKASSI

Tórshavn
oprettet 1832

Telefon 042-1 48 00 - Telex 81 318

Åben:

Mandag-fredag kl. 9.30-12 og 13.30-16.30

Torsdag kl. 9.30-12 og 13.30-18

Lørdag lukket

20 filialer på samtlige større øer



6000 METER

10.000.000 candela

NS - 200
 UOVERTRUFEN SOM ALL
 ROUND LYSKASTER –
 FANTASTISK TIL ISHAVS-
 SEJLADS

200 W højtryksskviksølvlampe
 110 eller 220 volt.

K. G. MATZEN

KGM

INGENIØR - OG
 HANDELSFIRMA

KONG GEORGS VEJ 21, 2000 KBH. F., TLF. 01-344263

**SKIBS-
 PUMPER**



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

MASKINFABRIKKEN

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



**DET NORSKE
 VERITAS**

DANMARK

Helt på toppen. Elite-opsparing i Provinsbanken



PROVINSBANKEN

·til at tale med



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 company in West Germany



Hans Buch & CO A/s

Svanevej 6 - 2400 København NV
Telefon (01) 83 12 12

ISENS FOLKERETLIGE STATUS MED SÆRLIGT HENBLIK PÅ GRØNLANDSKE FORHOLD

af

Universitetsmanuduktør, fuldmægtig Jørgen Molde

Den stigende interesse, som det arktiske område har tiltrukket sig i de senere år, ikke blot i strategisk, men også i kommunikationsmæssig, forskningsmæssig og økonomisk henseende, har aktualiseret spørgsmålet om den retlige status af de isformationer, som karakteriserer det arktiske havområde.

Isens folkeretlige status er imidlertid - når der ses bort fra indlandsisen, som ikke volder folkeretlige problemer - omgærdet med en betydelig usikkerhed. De primære folkeretlige kilder giver stort set ingen vejledning i spørgsmålet. Genève-konventionerne af 1958¹⁾ er tavse vedrørende isens forhold, og heller ikke andre traktater omhandler isformationerne i det arktiske område. Denne situation vil ikke blive ændret ved ikrafttrædelsen af den havretskonvention, der i april 1982 blev vedtaget på FN's havretskonference efter mere end 8 års forhandlinger.²⁾ Med undtagelse af en enkelt artikel (art. 234) vedrørende kyststatens adgang til at træffe foranstaltninger til imødegåelse af skibsbaseret forurening i sin økonomiske zone, hvor denne er is-dækket, indeholder den nye havretskonvention ingen særlige regler om isens forhold.

1) Om henholdsvis (a) det ydre territorialfarvand og den tilstødende zone, (b) den kontinentale sokkel, (c) det åbne hav og (d) fiskeri på det åbne hav og bevarelse af dets levende rigdomskilder.

2) Konventionen vil blive åbnet for undertegnelse på et afsluttende møde, der afholdes på Jamaica i dagene 6.-10. december 1982.

Da der ej heller findes retsafgørelser, der tager stilling til isens retlige status, har de forfattere, der har beskæftiget sig med emnet, måttet basere deres opfattelser på den - ofte sporadiske - statspraksis på området samt analogislutninger og mere almindelige rimelighedsbetragtninger.

I denne artikel vil der blive redegjort for isens folkeretlige status med hensyn til følgende aspekter:

- landfaste isformationers betydning for beregning af maritime zoner,
- isens betydning for Polhavets retlige status, og
- isflagers, isøers og isbjerges retlige forhold.

Under det sidste punkt vil især de retlige spørgsmål i forbindelse med anvendelse af drivende isflager som basis for videnskabelige stationer (i artiklen benævnt isflagestationer eller isdriftstationer) blive diskuteret.

1. Landfaste isformationers betydning for beregning af maritime zoner

Der er i den folkeretlige litteratur almindelig tilslutning til den opfattelse, at landfaste isformationer kan sidestilles med land i den forstand, at kyststatens maritime zoner kan beregnes ud fra en basislinie, som følger isens yderkant - forudsat at isen er af en nogenlunde permanent og stabil karakter.

Efter dette kriterium vil den almindelige fastis, der i vintermånederne strækker sig op til flere hundrede sømil ud fra den grønlandske kyst, men som om foråret brækker op og løsgøres fra land, ikke kunne anvendes ved beregningen af maritime zoner.¹⁾

1) Tilstedeværelsen af denne fastis, som bl.a. anvendes til slæderuter og som udgangspunkt for isbjørnejagt og sælfangst, kan imidlertid have betydning for fremmede skibes ret til passage i territorialfarvandet. Kun »uskedelig« passage er tilladt, hvilket efter omstændighederne må kunne udelukke sejlads, der bryder isen op til skade for fangererhvervet.

Derimod antages det i litteraturen, at de såkaldte is-shelfe (der ifølge fortegnelsen i Den grønlandske Lods over forskellige isforekomster er »isdannelser med jævn overflade, som opstår ved årlige dannelser af gletschersne på gammel fjordis (eller på en gletschers fortsættelse ud over søen) og som når over 2 m over havoverfladen«) er af en så relativ permanent karakter, at isens yderkant kan anvendes ved beregningen af de maritime zoner.

Is-shelfe findes fortrinsvis i det antarktiske område, hvor Ross Ice Shelf, der er på størrelse med Frankrig, udgør det fornemste eksempel. I det arktiske område fandtes der tidligere betydelige forekomster af shelf-is ud for Ellesmere Island i Canada, som imidlertid nu har løsgjort sig og er drevet væk. For Grønlands vedkommende optræder der mindre forekomster af shelf-is i bl.a. Hunt fjord og Conger sund. Desuden har det nordvestlige gletscherudløb af iskapen Flade Isblink, der befinder sig umiddelbart øst for Station Nord, karakter af en is-shelf.

Eftersom is-shelfe, der består af såvel havis som gletscheris, i litteraturen antages at kunne anvendes ved beregningen af maritime zoner, må egentlige gletschere, der strækker sig ud i havet og skjuler yderkanten af det underliggende landterritorium, så meget desto mere kunne anvendes til dette formål, forudsat at gletscheren er af en nogenlunde stabil karakter.

For Grønlands vedkommende får shelf-is og gletscheris imidlertid kun begrænset betydning for udstrækningen af de maritime zoner.

For fiskeriterritoriets vedkommende er der i bekendtgørelse nr. 629 af 22. december 1976 og nr. 176 af 14. maj 1980 etableret et system af rette basislinier for beregningen af Grønlands 200-sømilts fiskeriterritorium, der er trukket på en sådan måde, at de isforekomster, der principielt kunne få indflydelse på fiskeriterritoriets udstrækning, ligger inden for de rette basislinier (der alle er trukket uden anvendelse

af isforekomster som basispunkter).

Det basisliniesystem, der således er etableret for fiskeriterritoriets vedkommende, må forventes også at blive indført med henblik på beregningen af territorialfarvandet ved Grønland, evt. i forbindelse med en udvidelse af dette. I så fald vil landfaste isformationer heller ikke få nogen indflydelse på territorialfarvandets udstrækning.

I dag, hvor det 3-søsmils territorialfarvand beregnes ud fra de i kgl. anordning nr. 191 af 27. maj 1963 etablerede basislinier, spiller isformationer også kun en beskeden rolle ved beregningen af territorialfarvandet, eftersom den forekommende shelf- og gletscheris stort set befinder sig i bugter og fjorde inden for de i anordningen særligt etablerede basislinier eller - for Nordgrønlands vedkommende - basislinien fastlagt som *»kystlinien (til pkt. 180), dog i bugter og fjorde en lige linie trukket tværs over bugten eller fjorden på det udløbet nærmeste sted, hvor bredden ikke er større end 10 sømil«*.

Det eneste område langs den grønlandske kyst, hvor isformationer i dag har nogen reel indflydelse på beregningen af territorialfarvandet, er Nordostrundingen, hvor iskappen Flade Isblink visse steder fortsætter ud i havet og skjuler, hvor det underliggende land holder op.

Den »kystlinie«, som ifølge den kgl. anordning nr. 191 af 27. maj 1963 på de pågældende steder udgør basislinien for beregningen af territorialfarvandet, må derfor være iskapens kant. Flade Isblink opfylder til fulde kravene til permanens og stabilitet. Kanten af isfoden bevæger sig højst 1 m på 10 år, og desuden står isfoden på det nærmeste på havbunden, som er meget flad i det pågældende område. Endelig kan det nævnes, at forløbet af landterritoriets yderkant stort set ikke kendes, hvor den er dækket af isen, og at det for Geodætisk Institut ikke med de forhåndenværende hjælpemidler vil være praktisk muligt fuldt ud at kortlægge forløbet af landterritoriets yderkant de pågældende steder.



Fig. 1. Parti fra sydlige del af iskappen Flade Isblink ved Antarctic Bugt.

2. Isens betydning for Polhavets retlige status

Afhængig af årstiden er op imod 90% af Polhavets overflade dækket af is. Den såkaldte pakis udgør ikke et sammenhængende isdække, men består fortrinsvis af isflager - adskilt af render og våger - der driver af sted med en hastighed af fra 1 til 4 sømil i døgnet. Der er to hovedbevægelser for isen i Polhavet: den transpolare drift, der begynder i Det østsibiriske Hav, passerer Nordpolen og ender i Grønlandshavet mellem Grønland og Svalbard - og en bevægelse, der forløber i en cirkel i urets retning nord for Alaska og Canada (The Pacific Gyral).

Det er bl.a. tilstedeværelsen af denne pakis, hvis mobile og ikke-sammenhængende karakterer man først for relativt nylig har fået nøjere kendskab til, som har skabt uklarhed om Polhavets retlige status, og som har medført, at der fra sovjetisk og canadisk side er gjort særlige rettigheder



Fig. 2. Pakisen i Polhavet. (Fra Thoren: Picture Atlas of the Arctic).

gældende over dele af Polhavet. Der vil nedenfor kort blive redegjort for disse særlige krav samt for den stilling, som Sovjetunionen og Canada - tilligemed de andre polarstater: USA, Norge og Danmark - iøvrigt har indtaget til Polhavets retlige status.

Sovjetunionen udstedte i 1962 en erklæring, hvori der blev gjort territoriale krav gældende i hele den trekant (sektor), der udgøres af Sovjetunionens nordkyst samt de længdemeridianer, der skærer landets østligste og vestligste punkter. 1926-erklæringen gjorde kun udtrykkelige krav gældende

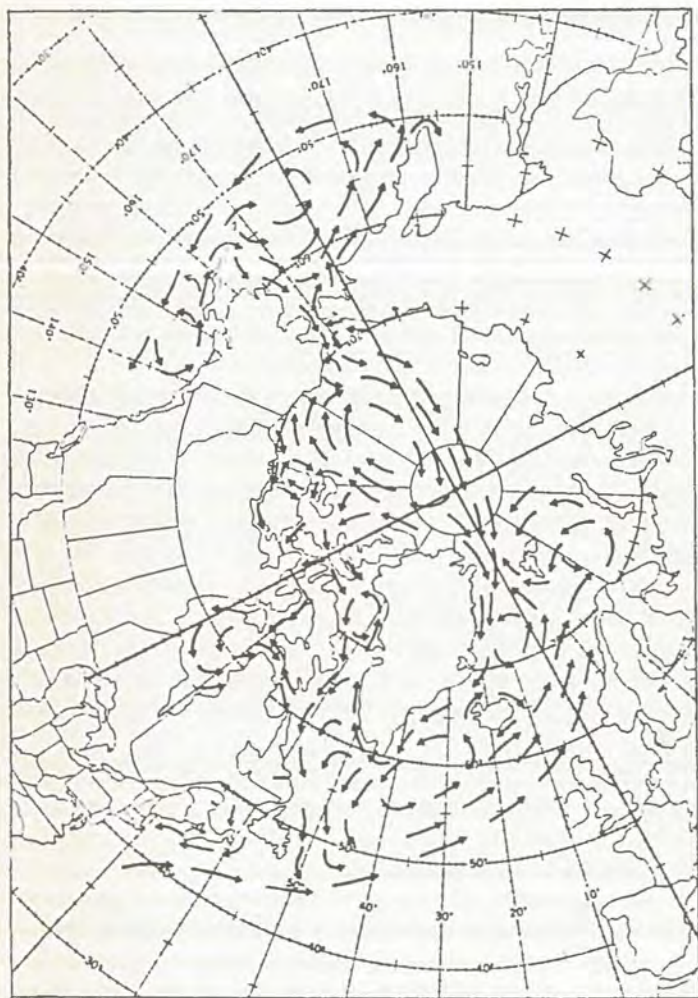


Fig. 3. Havstrømme og isbevægelse i Nordatlanten og Polhavet. (Fra Dann Haglund: *Maritime Transport in support of Arctic Resource Development* 1982).

vedrørende landområder i den sovjetiske sektor. I den sovjetiske folkeretlige litteratur har man imidlertid undertiden ville udstrække kravene til også at omfatte havområderne inden for sektoren. Disse synspunkter er dog aldrig blevet støttet fra officiel sovjetisk side. Tværtimod må Sovjetunionen gennem sin praksis siges at have accepteret Polhavets karakter af åbent hav. Sovjetunionen har undladt at protestere over for andre landes (især u-båds-) sejlads, fiskeri og forskning inden for den sovjetiske sektor, ligesom Sovjetunionen i de andre polarstaters sektorer f.eks. har opereret med u-både og drevet videnskabelig forskning, herunder ladet flyvemaskiner lande på isflagestationer.

I den sovjetiske folkeretlige litteratur er der iøvrigt undertiden på anden måde gjort særlige krav gældende i Polhavet. Det er således blevet hævdet, at de russiske randhave ud fra et »lukket hav«-koncept udgør indre sovjetisk territorialfarvand. Efter denne opfattelse tillægges Polhavets pakis således samme status som land. Andre forfattere har begrundet randhavenes status som indre territorialfarvand med disses karakter af »historiske farvande«. Dette er i dag den herskende opfattelse i den sovjetiske litteratur. Det må imidlertid understreges, at der ikke fra officiel sovjetisk side foreligger klare tilkendegivelser med hensyn til randhavenes retlige status.

På tilsvarende måde som Sovjetunionen gør *Canada* krav på alle øer beliggende inden for egen sektor. Den canadiske politik vedrørende havområderne inden for sektoren har derimod ikke været ganske klar.

Canada har aldrig direkte gjort territoriale krav gældende over hav-/isområder i sektoren. I et svar på et parlamentsspørgsmål i 1969 erklærede premierminister Trudeau udtrykkeligt, at sektorprincippet ikke fandt anvendelse på hav- og isområder. Men man har fra canadisk side undertiden draget Polhavets karakter af åbent hav i tvivl, ligesom man har hævdet særlige jurisdiktionsrettigheder for polarstaterne inden for deres egne sektorer.

Canada forsvarede i 1970 bl.a. indførelsen af en 100-sømil forureningszone nord for 60° N med, at der ikke kunne være tale om krænkelse af det åbne havs frihed, fordi det simpelthen ikke havde nogen mening at tale om åbent hav for de pågældende isdækkede farvandes vedkommende.

I forbindelse med den nedenfor refererede *Escamilla*-sag, hvor en amerikaner dræbte en anden amerikaner på en isfla- gestation, der på gerningstidspunktet befandt sig inden for den canadiske sektor ca. 185 sømil fra den nærmeste af de canadiske arktiske øer, gav Canada i en formel note til USA uopfordret afkald på jurisdiktionsbeføjelser i sagen. Denne note giver ikke megen mening, medmindre Canada anser sig for at have særlige jurisdiktionsbeføjelser i den canadiske sektor.

Disse officielle tilkendegivelser bør dog ikke tillægges overdreven vægt, da Canada i sin praksis iøvrigt har accepteret Polhavets status som åbent hav. Canada tillader således både overflyvninger over den canadiske sektor og andre landes videnskabelige forskning i den, ligesom Canada har været involveret i tilsvarende aktiviteter i de andre polarstaters sektorer.¹⁾

USA's holdning til områdets retlige status har været klar, lige siden præsident Taft afslog at modtage Nordpolen fra admiral Peary, da denne i 1909 - efter at være nået frem til Nordpolen - telegrafisk stillede den til præsidentens disposition. Man har ikke fra amerikansk side selv gjort særlige krav gældende, da man anser Polhavet for at være åbent hav, og man har ikke villet anerkende andres sektorbaserede krav.

1) For så vidt angår de territoriale krav over landterritoriet (øerne) i den sovjetiske og canadiske sektor, har det ikke længere nogen betydning, om sektorprincippet anerkendes eller ej. Disse øer må nu anses for sovjetisk/canadiske ud fra de almindelige regler om erhvervelse af territorium ved civil okkupation (hvor kravet til den effektive besiddelsestagen er betydeligt svækket, når det drejer sig om arktiske områder, jfr. Den internationale Domstols dom i 1933 i sagen om Østgrønlands retsstilling).

Norge har ligeledes officielt taget afstand fra sektorprincippet og har desuden gennem sin praksis tilkendegivet, at man betragter Polhavet som åbent hav.

Danmark har aldrig anerkendt sektorprincippet, men det er heller ikke officielt blevet imødegået. Gennem sin praksis, herunder bl.a. SAS' transpolare flyvning, må Danmark imidlertid siges at have givet udtryk for, at man anser Polhavet for et åbent hav.

Sammenfattende kan det vedrørende polarstaternes politik i det arktiske område konstateres, at skønt de ikke alle klart har tilkendegivet deres officielle holdning til Polhavets retlige status, har de alle i deres nyere praksis - i større eller mindre omfang - accepteret dets karakter af åbent hav. Retten til overflyvning og til at drive videnskabelig forskning - to af det åbne havs friheder - er blevet anvendt i betydeligt omfang. Hvad angår retten til sejlads og fiskeri - de to oprindelige rettigheder på det åbne hav - da er disse rettigheder bl.a. på grund af de vanskeligheder, som isen frembyder, hidtil kun blevet benyttet i begrænset omfang. For sejladsens vedkommende har stormagternes u-både dog længe bevæget sig rundt i Polhavet, og overfladesejlads er med bygning af moderne isbrydere nu blevet muliggjort i hele Polhavets område. I takt med den teknologiske udvikling og det arktiske områdes øgede økonomiske betydning må overfladesejlads iøvrigt påregnes at finde sted i stadigt stigende omfang. De argumenter, der oprindeligt kunne tale imod at tillægge Polhavet status som åbent hav, får således stadig mindre betydning.¹⁾

1) En anden ting er, at der ved en øget sejlads i Polhavet og de øvrige arktiske farvande, ikke mindst ved sejlads med (isbrydende) tankskibe i forbindelse med en udnyttelse af det arktiske områdes meget betydelige olie- og naturgasforekomster, må tages hensyn til det arktiske miljøes sårbare karakter. De arktiske havområder er f.eks. meget følsomme over for olieforurening, og desuden antages skruestøj fra isbrydende tankskibe at kunne få alvorlige følger for havpattedyrenes liv - og dermed også for det lokale (grønlandske) fangstfiskeri. (Disse problemer er bl.a. beskrevet i artiklen »Mennesket og Naturen« af Jørgen Taagholt i Danmarks Natur, bind 11, 1981, p. 559-582).

3. Isflagers, isøers og isbjerges retlige forhold

Den is, der driver rundt i Polhavet, består ud over af almindelig havis i form af isflager også af isbjerger, der er brudstykker fra gletschere, og såkaldte isøer, der er fragmenter af shelf-is. De isøer, der findes i Polhavet, menes stort set alle at stamme fra shelf-isen ud for Ellesmere Island.

I betragtning af at isbjergene og isøerne stammer fra isformationer, som oprindeligt har udgjort en del af en stats territorium (jfr. redegørelsen ovenfor) kunne man teoretisk forestille sig, at disse isformationer også efter at have løsgjort sig tilhørte den pågældende stat.

Det er dog den almindelige opfattelse, at dette ikke er tilfældet. Isøerne og isbjergene er ikke af en så permanent og stabil karakter, at det ville være rimeligt, om der kunne gøres territoriale krav over dem. Hvis man kunne dette, ville der endvidere opstå nogle besynderlige suverænitetsmæssige problemer, når sådanne »territoriale« isdannelser bevægede sig ind i andre landes territorialfarvand.

Det forhold, at isøer og specielt isbjerger, som kan frembyde betydelig risiko for skibsfarten, stammer fra en bestemt



Fig. 4. Isøen Fletcher's Island, T-3, februar 1962. (Fra Thoren: Picture Atlas of the Arctic).

stat, har også fået visse forfattere til at rejse spørgsmålet om den pågældende stats ansvar for isbjergenes færden, efter at disse har løsgjort sig fra gletscheren. Der er imidlertid ikke i staternes praksis belæg for at udlede et sådant ansvar for »gletscher-staten«.¹⁾

Det er da også den almindelige opfattelse i den foreliggende litteratur, at alle isdannelser, der bevæger sig rundt i Polhavet - hvad enten det drejer sig om isflager, isøer eller isbjerge - retligt set bør behandles ens, og at deres juridiske status må afhænge af, hvor de befinder sig, og hvad de anvendes til.

Det er ovenfor nævnt, at det på grund af isdannelsernes karakter ikke er muligt at gøre territoriale krav gældende over dem. Dette gælder også for de staters vedkommende, inden for hvis maritime zoner isen befinder sig. Imidlertid må



Fig. 5. KGH's skib DISKO under sejlads i Disko-bugten. Isbjerget i baggrunden er ca. 175 meter højt. (Foto: Jørgen Taagholt, august 1979).

1) Derimod har deltagerne i Den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på Søen (hvis sidste udgave er fra 1974) forpligtet sig til at videreføre den ispatruljetjeneste i Det nordlige Atlanterhav, som blev oprettet af USA i 1913 efter Titanic's forlis, og som stadig ledes af USA (Konventionens kapitel 5, reglement 5 og 6). Udgifterne til ispatruljetjenestens opretholdelse deles mellem de lande, der nyder godt af den i forhold til den samlede bruttotonnage af de af landenes skibe der passerer igennem det ispatruljerede område. Ispatruljetjenestens finansiering er nærmere reguleret i en særlig aftale herom, indgået i Washington den 4. januar 1956.

kyststaten have en eksklusiv udnyttelses- eller brugsret til isdannelser, der befinder sig inden for territorialfarvandet. Uden for territorialfarvandet - herunder i fiskeriterritoriet/over kontinentalsoklen - må det på den anden side stå alle lande frit for at bemægtige sig og anvende isdannelserne. Med etableringen af økonomiske zoner i overensstemmelse med bestemmelserne i den nye havretskonvention vil dette forhold formentlig blive ændret. I hvert tilfælde i det omfang, isdannelserne antager økonomisk værdi, må kyststaten antages at have en eksklusiv ret til at udnytte dem, når de befinder sig i den økonomiske zone, jfr. konventionens art. 56, der i stk. 1 bestemmer, at »*In the exclusive economic zone, the coastal state has: (a) sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, of the sea-bed and subsoil and the superjacent waters, ...*«

En økonomisk anvendelse af isbjerge finder i dag sted i en række nordgrønlandske kommuner, hvor man i store dele af året anvender de i havisen fastfrosne isbjerge som leverandører af is til den lokale drikkevandsforsyning. Isen hentes med lastvogne på havisen og transporteres til smeltning på land, ofte på det lokale el-værk, hvis kølevand anvendes til smeltningprocessen. Grundet transportforholdene vil der formentlig ikke ved denne fremgangsmåde blive tale om anvendelse af isbjerge uden for territorialfarvandet.

I fremtiden vil det muligvis blive aktuelt at transportere (flåde) isbjerge over store afstande med henblik på fremskaffelse af drikkevand. Der har således allerede været seriøse planer fremme om at fragte isbjerge fra det antarktiske område til Saudi Arabien, ligesom der er foretaget beregninger over mulighederne for at fragte isbjerge fra Grønland til den nordamerikanske østkyst.

For nærværende er det imidlertid især isøers og isflagers (begge typer herefter for nemheds skyld benævnt isflager) anvendelse som boreplatforme og som basis for videnskabe-



Fig. 6. Udnyttelse af isbjerg til vandforsyning i Thule/Qanaq-området. (Foto: Jørgen Taagholt, oktober 1962).

lige stationer, der i praksis rejser juridiske problemer i forbindelse med isens anvendelse. Redegørelsen nedenfor vil derfor indskrænke sig til at behandle de spørgsmål, der opstår i forbindelse med isens anvendelse til disse formål.

3.1. Boreplatforme

Det canadiske selskab Panarctic Oils har udviklet en teknik, som gør det muligt at anvende isflager som boreplatforme ved udnyttelsen af kontinentalsoklen i det arktiske område. Det forventes, at sådanne is-boreplatforme vil blive anvendt i stigende omfang. I havområder, hvor der ikke findes de fornødne (naturskabte) isflager, overvejes det endvidere kunstigt at frembringe isflager til anvendelse som boreplatforme. Konstruktion af sådanne isflager ved nedlæggelse af fryserør i cirkelformede områder, der isoleres

fra det omgivende hav, skønnes at være en teknisk og økonomisk fordelagtig løsning, specielt i områder med undersøisk permafrost.

Da is-boreplatformene i enhver henseende anvendes som almindelige boreplatforme, må de formentlig også have samme retlige status som andre boreplatforme. Det vil efter bestemmelserne i Genève-konventionen af 1958 om den kontinentale sokkel bl.a. sige, at de er underkastet kyststatens jurisdiktion. De har ikke status som øer med eget territorialfarvand, men kyststaten kan oprette sikkerhedszoner omkring dem med en udstrækning på højst 500 m (konventionens art. 5).¹⁾



Fig. 7. Boretårn i canadisk arktisk område.

1) Hvis is-boreplatformen er af et meget betydeligt omfang, er det måske tvivlsomt, om sikkerhedszonen kan etableres rundt om hele isflagen.

3.2. Videnskabelige isflagestationer

Isflager har længe været anvendt af sovjetiske og amerikanske videnskabsmænd som basis for videnskabelige ekspeditioner i Polhavet, der især har haft til opgave at undersøge dettes oceanografiske, meteorologiske, geomorfologiske og havbiologiske forhold. Sovjetunionen oprettede sin første videnskabelige station på en isflage allerede i 1937 og har i de senere år normalt haft 2-3 bemandede stationer i drift ad gangen. Siden 1952 har også USA været aktivt involveret i forskning i Polhavet foretaget fra isdriftstationer. I 1979 anvendte Canada for første gang en isflage som udgangspunkt for en videnskabelig ekspedition. Formålet var i dette tilfælde en undersøgelse af Lomonosov-ryggen.

Denne anvendelse af isflagestationer til videnskabelig havforskning rejser en række juridiske spørgsmål, som vil blive forsøgt besvaret nedenfor. For det første vil der blive redegjort for, i hvilke områder af Polhavet de videnskabelige stationer har adgang til at operere, herunder i hvilket omfang der skal indhentes tilladelse fra kyststaten til ophold i dennes maritime zoner. Dernæst vil der blive taget stilling til de jurisdiktionsmæssige spørgsmål, som isflagestationernes tilstedeværelse i de forskellige maritime zoner rejser. Endelig vil det blive diskuteret, hvem der har retten til materiel, der befinder sig på isflager, som er blevet forladt af det videnskabelige personel.

3.2.1. Isflagestationers adgang til de forskellige maritime zoner

I territorialfarvandet

Den eneste indskrænkning i kyststatens almindelige højhedsret over sit territorialfarvand, der findes efter gældende folkeret, vedrører fremmede skibes ret til uskadelig gennemfart. På denne baggrund må enhver anvendelse af isflager til videnskabelig havforskning i territorialfarvandet kræve kyststatens samtykke, og dette samtykke vil frit kunne nægtes.



Fig. 8. Isdriftstation. Ekspeditionen FRAM I, april 1979. (Foto: Gunnar Jensen).

Den nye havretskonvention, som er udarbejdet på FN's 3. havretskonference, indeholder i art. 245 en udtrykkelig bestemmelse om kyststatens enekompetence med hensyn til videnskabelig havforskning i territorialfarvandet:

»Coastal States, in the exercise of their sovereignty, have the exclusive right to regulate, authorize and conduct marine scientific research in their territorial sea. Marine scientific research therein shall be conducted only with the express consent of and under the conditions set forth by the coastal State«.

Opnås kyststatens samtykke ikke, må den videnskabelige forskning ophøre, inden isflagen driver ind i territorialfarvandet. Såfremt isflagen forlades, må det materiel, der befinder sig ombord på isflagen, skulle fjernes, hvis det vil frembyde nogen fare for kyststaten af efterlade det på den ubemandede isflage.

På kontinentalsoklen

Efter gældende folkeret kan man ikke foretage udforskning af andre landes kontinentalsokkel uden sokkelstatens udtrykkelige samtykke. Dette fremgår af 1958-konventionen om den kontinentale sokkel, art. 2, stk. 2 og mere detaljeret af dens art. 5, stk. 8, som lyder:

»Kyststatens samtykke skal indhentes til enhver forskning, som vedrører den kontinentale sokkel og som foretages der. I almindelighed skal kyststaten dog ikke nægte at give sit samtykke, såfremt anmodningen fremsættes af en anerkendt institution med henblik på at udføre ren videnskabelig forskning vedrørende den kontinentale sokkels fysiske eller biologiske forhold, dog er kyststaten berettiget til, om den ønsker det, at deltage i eller være repræsenteret ved de videnskabelige undersøgelser, ligesom resultaterne under alle omstændigheder skal offentliggøres«.

Grundlæggende videnskabelig forskning, som foretages i sokkelområdet, og som ikke vedrører kontinentalsoklens

fysiske eller biologiske forhold, kræver derimod ikke kyststatens samtykke. Dette følger indirekte af konventionens art. 5, stk. 1, som bestemmer, at kyststatens udforskning og udnyttelse af kontinentalsoklen ikke må »medføre forstyrrende indgreb i grundlæggende oceanografisk eller anden videnskabelig forskning, som drives med offentliggørelse for øje«.

De gældende regler om videnskabelig udforskning af kontinentalsoklen er blevet opretholdt stort set uændret i den nye havretskonvention, jfr. nedenfor om den økonomiske zone.

I fiskeriterritoriet

Der findes ikke i 1958-konventionerne regler om retten til at drive videnskabelig forskning i andre landes fiskeriterritorier (uden for territorialfarvandet). Dette skyldes, at man ikke i 1958 havde forudset udviklingen i retning af etablering af brede fiskerizoner.

I denne situation må sokkelkonventionens regler finde analog anvendelse med hensyn til videnskabelig forskning i fiskeriterritoriet. En sådan analog anvendelse fører til, at kyststatens samtykke skal indhentes til fiskeriforskning, men at samtykke normalt skal gives, hvis anmodningen fremsættes af en anerkendt institution med henblik på at udføre ren videnskabelig forskning vedrørende fiskebestande. Kyststatens adgang til at deltage i projektet og kravet om offentliggørelse af forskningsresultaterne må finde tilsvarende anvendelse i disse tilfælde.

Heller ikke i fiskeriterritoriet kan der kræves samtykke til grundlæggende oceanografisk eller anden ikke-ressourceorienteret forskning.

I den økonomiske zone

De regler, der efter den nye havretskonvention vil komme til at gælde for videnskabelig forskning i den økonomiske zone og på kontinentalsoklen, er mere detaljerede end dem, der i dag gælder for henholdsvis kontinentalsokkel og fiskeriter-

ritorium, men afviger iøvrigt ikke væsentligt fra disse. Der er dog bl.a. den forskel, at de nye regler kræver, at der skal indhentes tilladelse til enhver form for videnskabelig havforskning (konventionens art. 246). Ansøgning indeholdende nærmere oplysning om det påtænkte projekt skal indsendes senest 6 måneder i forvejen (art. 248). Såfremt kyststaten ikke har reageret senest 4 måneder efter at have modtaget ansøgningen, anses den imidlertid for stiltiende at have givet sit samtykke (art. 252).

Kyststaten skal normalt give sit samtykke til den videnskabelige havforskning, men kan nægte sin tilladelse, hvis det påtænkte projekt bl.a.:

- »(a) *is of direct significance for the exploration and exploitation of natural resources, whether living or non-living,*
- (b) *involves drilling into the continental shelf, the use of explosives or the introduction of harmful substances into the marine environment,*
- (c) *involves the construction, operation or use of artificial islands, installations and structures..... (art. 246, stk. 5).*

På kontinentalsoklen uden for 200 sømil kan kyststaten kun nægte at give sin tilladelse efter bestemmelse (a), hvis forskningen er planlagt til områder, som kyststaten har designet til udnyttelse.

De nye bestemmelser indeholder som de nuværende desuden regler om kyststatens adgang til at deltage i projekterne og om forskerstatens forpligtelse til at offentliggøre forskningsresultaterne (art. 249).

Uden for kontinentalsokkel og fiskerizone/økonomisk zone
Som der nærmere er redegjort for ovenfor, må Polhavet betragtes som et åbent hav, hvor alle stater kan udøve det åbne

havs friheder, herunder friheden til at foretage videnskabelig havforskning.

Uden for polarstaternes kontinentalsokler og fiskerizoner/økonomiske zoner er der følgelig en fri adgang til at foretage videnskabelig forskning fra isdriftstationer.

3.2.2. Jurisdiktion over isflagestationer

Hvilke jurisdiktionsmæssige problemer, der kan opstå i forbindelse med anvendelse af isflagestationer, blev klart illustreret, da lederen af en amerikansk videnskabelig ekspedition på isøen T-3 (Fletcher's Island) i 1970 blev dræbt af et andet af ekspeditionens medlemmer, *Escamilla*, der ligesom den myrdede var amerikansk statsborger. Mordet skete på et tidspunkt, da T-3 befandt sig på det åbne hav inden for den canadiske sektor.

Under den efterfølgende retssag ved en amerikansk domstol gjorde forsvareren bl.a. gældende, at sagen ikke hørte under amerikansk straffekompetence, fordi mordet ikke havde fundet sted på et amerikansk skib. Domstolen fandt sig imidlertid kompetent til at dømme i sagen uden at tage stilling til, hvorvidt den pågældende isdriftstation kunne betragtes som et skib. Det var nemlig efter domstolens opfattelse ikke klart, hvorvidt straffekompetencen efter den pågældende amerikanske lov kun omfattede gerninger begået ombord på amerikanske skibe på det åbne hav, eller om den også fandt anvendelse på handlinger begået på selve det åbne hav. Iøvrigt støttede domstolen sin kompetence på den anklagedes nationalitet og på hele ekspeditionens nationale (amerikanske) karakter.

Var det således ikke i den refererede sag nødvendigt at tage stilling til, hvorvidt isdriftstationen skulle betragtes som et skib eller ej, fremgår det af eksemplet, at der kan opstå situationer, hvor det med henblik på udøvelse af jurisdiktionskompetence over isflagestationer er nødvendigt at tage stil-

ling til disses retlige kvalifikation.

Det er åbenbart, at skibs-analogien halter i nogen grad. Et skib kan normalt drives frem og styres ved egen kraft. Det kan en bemandet isflage ikke. Den driver med strømmen. Et skib har normalt et entydigt bestemt nationalt tilhørsforhold. Det gælder ikke for en isflage. Den indregistreres ikke, og de videnskabelige hold kan være sammensat af mange nationaliteter.

Til støtte for at behandle isdriftstationer som skibe kan imidlertid bl.a. anføres, at tilsvarende videnskabelige ekspeditioner som dem, der i dag foretages fra isflager, tidligere blev foretaget fra skibe, der blev indfrosset i isen (f.eks. Fridtjof Nansens skib FRAM).

Desuden kan det nævnes, at begrebet skib i visse nyere konventioner er givet en meget vid betydning. Ved en ændring af OILPOL-konventionen (International Convention on the Prevention of Pollution of the Seas by Oil) i 1962 indførtes således følgende definition på et skib:

»Ship means any seagoing vessel of any type whatsoever, including floating craft, whether self-propelled or towed by another vessel, making a sea voyage« (art. 1, stk. 1). Oslo-konventionen fra 1972 (Oslo Convention for the Prevention of Marine Pollution from Dumping by Ships and Aircraft) anvender følgende definition:

»Ships and aircraft means seagoing vessels and airborne craft of any type whatsoever. This expression includes air cushion craft, floating crafts, whether self-propelled or not, and fixed or floating platforms« (art. 19, stk. 2).

I mangel af regler, der direkte regulerer isdriftstationers forhold, og i betragtning af at der ikke findes analogier, som bedre passer på forholdene, vil det derfor ved en fastlæggelse af stationernes jurisdiktionsmæssige status være praktisk, for ikke at sige nødvendigt, at tage udgangspunkt i de regler, der gælder for skibe, og tilpasse dem isdriftstationernes særlige forhold. Afhængig af det statslige engagement i eks-

peditionerne må det være reglerne for henholdsvis almindelige skibe og (ikke-kommercielle) statsskibe, der skal anvendes. Da isflagestationerne som oftest vil være statslige foretagender, vil det typisk være de sidstnævnte regler, der finder anvendelse.

I territorialfarvandet

Når isflagestationer opholder sig i andre landes territorialfarvand, er de undergivet kyststatens lovgivning. Med hensyn til håndhævelsen af denne lovgivning må statslige isflagestationer imidlertid være omfattet af den immunitet, der tilkommer fremmede stater. For de ikke-statslige stationers vedkommende er situationen lidt mere tvivlsom. Til trods for, at der ikke er det samme hensyn at tage til sikring af passagen for isdriftstationers vedkommende som for skibes,¹⁾ må skibsanalogien dog formentlig også finde anvendelse i denne situation, således at kyststaten er begrænset i håndhævelsen af sin lovgivning over for isflagestationer på samme måde, som tilfældet er med hensyn til skibe i passage. Som det fremgår af Genève-konventionen af 1958 om det ydre territorialfarvand og den tilstødende zone, art. 19 (hvis bestemmelser genfindes i den nye havretskonvention), er kyststatens adgang til at udøve strafferetlig jurisdiktion - bortset fra tilfælde, hvor der foreligger en anmodning om at gribe ind - stort set begrænset til situationer, hvor forbrydelsens følger udstrækker sig til kyststaten, eller hvor forbrydelsen forstyrrer opretholdelsen af ro og orden i landet eller god orden på søen. Tilsvarende er adgangen til civil jurisdiktion - som iøvrigt dårligt ses at kunne blive aktuel for isdriftstationers vedkommende - stærkt begrænset, jfr. Genève-konventionens art. 20.

1) En retshåndhævelse foretaget på en isflage vil således normalt ikke hindre dennes naturlige fremdrift og ikke være forbundet med særlige økonomiske ulemper for isflagestationen.

For så vidt angår udøvelsen af »flagstats«-jurisdiktion (hvor der med hensyn til forseelser begået inden for territorialfarvandet kun kan finde en håndhævelse sted uden for dette), kan det volde problemer at afgøre, hvem der skal opfattes som »flagstat«. Dette gælder specielt, hvor isdriftstationen er et ikke-statsligt foretagende. For at en stat kan gøre »flagstats«-rettigheder gældende, må projektet have en reel tilknytning til den pågældende stat (jfr. 1958-konventionen om det åbne hav, art. 5). Typisk vil den rette »flagstat« være den stat, hvorigennem der er indhentet forskningstilladelse hos kyststaten.

Også for statslige ekspeditioners vedkommende kan der opstå problemer med hensyn til »Flagstats«-kompetencen. Ofte vil flere stater nemlig deltage i samme projekt (der igen kan omfatte flere isdriftstationer). I sådanne tilfælde kan den ene stats myndigheder være gjort hovedansvarlige for projektet og have indhentet de fornødne forskningstilladelser.¹⁾ I så fald må »flagstats«-kompetencen tilfalde denne stat.

Hvis der kan herske tvivl om, hvem der er rette flagstat, vil det iøvrigt være tilrådeligt at lade hver stat udøve jurisdiktion over egne statsborgere i medfør af den almindelige (straffe)kompetence, en stat har over for egne statsborgere.

På kontinentalsoklen og i fiskeriterritoriet/den økonomiske zone

Under udøvelse af videnskabelig havforskning på kontinentalsoklen og i fiskeriterritoriet/den økonomiske zone er en isflagestation underkastet den del af kyststatens lovgivning, som specielt knytter sig til udnyttelse af havets og havbundens ressourcer. En overtrædelse af disse regler vil kunne håndhæves af kyststaten - igen med forbehold for den immunitet, som de statslige isflagestationer nyder.

1) Dette er f.eks. tilfældet med det igangværende FRAM-projekt. Amerikanske myndigheder er her gjort hovedansvarlige for projektet, som omfatter både amerikanske og canadiske offentlige institutioner, og hvori endvidere videnskabsmænd fra andre lande deltager.

Med forbehold for de særlige ressource-baserede kyststatsrettigheder er området uden for territorialfarvandet at betragte som åbent hav, og »flagstaten« kan her udøve sin fulde jurisdiktion. Vedrørende spørgsmålet om, hvem der kan betragtes som »flagstat«, henvises til redegørelsen ovenfor. Iøvrigt må det også her gælde, at man - hvis der er tvivl om, hvem der er rette »flagstat« - bør lade hjemstaten foretage den fornødne retsforfølgning.

*Uden for kontinentalsokkel og fiskeriterritorium/
økonomiske zone*

Hvad ovenfor er sagt om »flagstats«- og hjemstats-kompetence finder tilsvarende anvendelse her - på det åbne hav.

3.2.3. Retten til materiel på forladte isflager

Det er flere gange sket, at sovjetiske isdriftstationer, der har nærmet sig grønlandske farvande, er blevet forladt af det videnskabelige personel, uden at dette har bragt alt materiel med sig tilbage.

For danske/grønlandske myndigheder er derfor det spørgsmål opstået, hvem der har retten til forladt materiel på isflager, der har været anvendt af videnskabelige ekspeditioner. Vedrørende selve ejendomsretten til materiellet må det almindelige princip finde anvendelse, at ejendomsretten vedbliver at tilhøre den oprindelige ejer, indtil denne kan antages at have opgivet den. Og dette gælder, hvad enten materiellet befinder sig i eller uden for territorialfarvandet. Hvor når ejendomsretten kan anses for opgivet, beror på et konkret skøn. Det vil imidlertid ikke være tilrådeligt at betragte ejendomsretten som opgivet, medmindre det - især på grund af den tid, der er forløbet - må anses for usandsynligt, at videnskabsfolkene vil vende tilbage for at fortsætte deres undersøgelser, eller ejeren vil vende tilbage for at hente materiellet.

Når det antages, at isdriftstationer retligt set kan behandles som skibe, vil det iøvrigt være bjærgningsinstituttets almindelige regler vedrørende adgangen til at bringe materiel i sikker forvaring (som disse fremgår af Sølovens kap. 9¹⁾ og bjærgningskonventionen af 1910), der finder anvendelse. Efter disse regler tilkommer det enhver at bjærge gods fra et skib, som er forulykket eller stedt i fare. Den, der bjærger godset, erhverver ikke ejendomsretten (medmindre denne kan anses for opgivet, jfr. ovenfor), men kan kræve bjærgeløn efter de nærmere regler herom. Hvis ejeren ikke ønsker at overtage de bjærgede genstande eller ikke kan findes, kan bjærgeren fyldestgøres for sit krav ved bortsalg af genstandene.

Ved en anvendelse af disse regler kan det især være vanskeligt at afgøre, om (godset på) isdriftstationen er »forulykket eller stedt i fare«. Dette vil bl.a. afhænge af, om isflagen er forladt af nødvendighed eller blot midlertidigt forladt af personalet, eventuelt således at instrumenter er ladet tilbage med henblik på automatisk at indhente videnskabelige oplysninger. Så længe isflagen befinder sig på det åbne hav, vil materiellet i det sidstnævnte tilfælde normalt ikke være genstand for bjærgning. I et sådant tilfælde må man imidlertid gå ud fra, at skibsfarten - og de nærliggende kyststater - notificeres om projektet for at beskytte dette, bl.a. mod bjærgning. Driver en ubemandet isflage med (aktivt) videnskabeligt udstyr ind i territorialfarvandet, må kyststaten - medmindre den har givet tilladelse til den pågældende forskning - være berettiget til at fjerne materiellet.

Hvis efterladt materiel frembyder en fare for kyststaten, må denne under alle omstændigheder ud fra et almindeligt nødretsprincip have ret til at fjerne - og om nødvendigt destruerre - det på ejerens bekostning.

1) Det er i denne forbindelse værd at mærke sig, at ordet skib i Sølovens § 224 antages at skulle forstås meget vidt som »alle flydende indretninger«, jfr. den kommenterede sølov (Bredholt og Philip), p. 336.

3.2.4. Afsluttende bemærkninger vedrørende isflagestationer

Som det fremgår af ovenstående redegørelse, er det især med hensyn til anvendelse af isflager som basis for videnskabelige stationer, at den usikkerhed, der hersker omkring isens folkeretlige status, kan medføre praktiske problemer. De fleste forfattere, som har beskæftiget sig med emnet, har derfor også slået til lyd for, at der indgås en konvention på dette område. Indtil en sådan foreligger, kan man imidlertid - som der nærmere er blevet redegjort for ovenfor - løse de fleste problemer, som måtte opstå, ved en analog anvendelse af de regler, der gælder for skibes forhold.

Iøvrigt gælder - med et citat fra en af de forfattere, der har skrevet om emnet - at *»the ultimate solution no doubt lies, as it often does, in common sense, restraint and co-operation more than in fine points of law«*.¹⁾

1) G. W. Smith i *»Sovereignty in the North: The Canadian Aspect of an International Problem«*, p. 250 (jfr. litteraturliste).

Anvendt litteratur

- Armstrong, Roberts og Swithinbank: *Illustrated Glossary of Snow and Ice*, 1966.
- Auburn, F. M.: »International Law and Sea-Ice Jurisdiction in the Arctic Ocean«, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 22, part 3, 1973, p. 552-557.
- Bredholt, J. og Philip, A.: Soloven, 1977.
- Brækhus, S.: *Bergning*, 1967.
- Butler, W. E.: »Northeast Arctic Passage«, *International Straits of the World*, Vol. 1, 1978.
- Den grønlandske Lods, I - Vestgrønland (udgivet af Det kongelige Søkort-Arkiv), 1966.
- Feder, B. J.: »A Legal Regime for the Arctic«, *Ecology Law Quarterly*, Vol. 6, no. 4, 1978, p. 785-829.
- Graham, C.: »Ice Islands and International Law«, *Thesaurus Acaosium*, vol. 7, *The Law of the Sea*, 1977, p. 489-495.
- Johnson, B.: Ishavet - folkrætslige och strategiska problem, 1979.
- Johnson, B. og Zacher, M. W. (eds.): *Canadian Foreign Policy and the Law of the Sea*, 1977.
- Lakhine, W.: »Rights over the Arctic«, *American Journal of International Law*, vol. 24, no. 4, 1930, p. 703-717.
- Lundquist, T. R.: »The Iceberg cometh? - International Law relating to Antarctic Iceberg Exploitation«, *Natural Resources Journal*, vol. 17, no. 1, 1977, p. 1-41.
- Mouton, M. W.: »The International Regime of the Polar Regions«, *Recueil des cours*, vol. 107, 1962-III, p. 175-285.
- Pharand, D.: »State Jurisdiction over Ice Island T-3: The Escamilla Case«, *Arctic*, vol. 24, no. 2, 1971, p. 83-89.
- Pharand, D.: *The Law of the Sea - with special Reference to Canada*, 1973.
- Pharand, D.: »The Legal Status of the Arctic Regions«, *Recueil des cours*, vol. 163, 1979-II, p. 53-115.
- Ronhovde, A. G.: »The Escamilla Case in Court«, *Arctic*, vol. 24, no. 2, 1981, p. 139.
- Schatz, G. S. (ed.): *Science, Technology and Sovereignty in the Polar Regions*, 1974.
- Scholz, W. S.: »Oceanic Research - International Law and National Legislation«, *Marine Policy*, vol. 4, no. 2, 1980, p. 91-127.
- Smith, G. W.: »Sovereignty in the North: The Canadian Aspect of an International Problem« i Macdonald, R. S. J. (ed.): *The Arctic Frontier*, 1966, p. 194-255.
- Taagholt, J.: »Forskning i Polhavet«, *Tidsskrift for Søvesen*, april 1980, p. 97-126.
- Taagholt, J.: »Mennesket og Naturen«, *Danmarks Natur*, vol. 11, 1981, p. 559-582.
- Taagholt, J.: »Polhavet, historisk og sikkerhedspolitik set«, *Tidsskrift for Søvesen*, marts 1980, p. 68-83.
- Thorén, P.: *Picture Atlas of the Arctic*, 1969.
- Traavik, K. og Østreng, W.: »The Arctic Ocean and the Law of the Sea« i Finn Solliet et al.: *The Challenge of New territories*, 1974, p. 53-67.
- Wilkes, D.: »Law for special Environments: Ice Islands and questions raised by the T-3 case«, *Polar Record*, vol. 16, no. 100, 1972, p. 23-27.

MARITIM DEBAT

Er vi på rette spor?

Af Jørgen Petersen, kontreadmiral

I Norsk Militært Tidsskrift nr. 5, 1982, er der to artikler, der efter min mening også har et budskab, der har interesse for læsere af Tidsskrift for Søværnen.

Den ene er skrevet af kommandørkaptajn Steinar R. Paulsen og har titlen: »Opplæring i lederskab - er vi på rigtigt spor?«, den anden er skrevet af oberstløjtnant Niels Borchgrevink og hedder: »Unngå å irritere fienden«.

Kommandørkaptajnen indleder med følgende: *»Det fortæles at bønnemøder i lukkede rum ofte har en voldsom omvendelseeffekt. Den florerende oplæring i lederskab med rødder i USA's næringsliv og administrationspraksis, synes at have mange tilsvarende virkninger. Teseerne fra lederskabskursus og seminarer slynges over dem, der endnu ikke er omvendt, medens erfaringer fra chefer med betydelig krigserfaring ikke sjældent bliver affejet som uegnede for den nye tid«.*

Kommandørkaptajnen henviser derfor til en artikel i »Armed Forces and Society« for en del år tilbage og anfører at denne artikel absolut ikke giver nogen holdepunkter for at det såkaldte moderne militære lederskab bør bygge på andre grundlæggende principper end de principper, som var grundlæggende for godt militært lederskab under den 2. verdenskrig.

Han nævner derefter nogle eksempler fra artiklen, herunder at den tyske hær trods gentagne nederlag i den sidste del af krigen beholdt sin kampkraft og indre struktur til det sidste. Den populære forklaring på dette om at det skyldes den

så kaldte tyske militarisme eller de nazistiske strømninger mener artikelforfatteren ikke er rigtig, og han tror ikke på at et brutalt civilt styre, som forhærder det civile samfund, vil danne et godt grundlag for et effektivt forsvar. Det ville i denne forbindelse måske være naturligt at nævne Argentina!

Artiklen giver udtryk for, at den tyske værnemagts effektivitet skyldtes soldaternes sammenhold, kammeratskab og respekt for deres officerer, der udgjorde en lille elite, som udviste uselvsk loyalitet nedad og som stod last og brast med deres underordnede.

Under Vietnamkrigen gik den amerikanske hær nærmest i opløsning under et minimalt stress. Desertering øgede med aftagende kampindsats og mytteri og mord på egne officerer blev dagligdags begivenheder. 28,5% af soldaterne brugte heroin. Som regel er disse beklagelige forhold blevet forklaret med det moderne amerikanske samfunds uvilje mod at udkæmpe en upopulær krig.

Artiklens forfatter mener, at årsagen snarere var, at officererne blev opfattet som overprivilegerede og som upålidelige og ineffektive.

Officerskorpset var da også i nogen grad blevet et karrierejagende administrationskorps med minimal tilknytning til de stridende enheder. De menige soldater i Vietnam følte ikke at deres officerer var udsat for de samme ubehageligheder som de selv. Forfatteren påstår også at officererne var langt mindre optaget af at skabe professionelle enheder end af at dyrke det som på amerikansk benævnes »managerial careerism«!

Kommandørkaptajn Paulsen gennemgår derefter de ledelsesmetoder, der anvendes idag i Bundeswehr - Innere Führung - og kommer baseret på en artikel i »Proceedings« for febr. 1982 af Secondlieutenant Ch. K. Dalgleich, U.S.M.C., til det resultat at der ikke er stor forskel på principperne i ledelsesmetoderne, således som de var i Wehrmacht, og så-

ledes som de er idag i Bundeswehr. Udøvelsen af personligt initiativ stod højt i kurs dengang og gør det også idag. Inne-re Führung synes således ikke at være nogen nyskabning, men snarere en ny implimentering af et gammelt og velkendt koncept.

Kommandørkaptajnen spørger så, hvad gør vi så herhjemme? og giver svaret: *»I de sidste ti år har man afskaffet underofficererne og indført miljøloven. Indført civil påklædning efter arbejdstidens ophør, afskaffet hilsepligten, reduceret de militære discipliner, forkortet tjenestetiden, forlænget ferier og orlov, fjernet cheferne for forsvarsgrenene, stadfestet personelorganisationernes ret til at blande sig i næsten alt og udvidet talsmands- og tillidsmandsordningerne«.*

Kommandørkaptajnen slutter med at sige: *»Hovedformålet med militært lederskab i fred er at disiplinere og forberedde forsvaret til krig. Derfor må personellet samles om enkle, simple målsætninger. Heri ligger kimen til løsning, men også til konflikt, idet det er vanskeligt at motivere militære ledere til at højne den enkelte enheds effektivitet og samtidig motivere dem til at iværksætte og akceptere foranstaltninger som de ved vil virke i modsat retning.*

Man beder dem om at skrue skruen ind, men nægter dem samtidig at bruge skruetrækkeren. Det er heldigvis stadig temmelig vanskeligt at overbevise mange om at det er bedst at skrue skruen ind uden brug af skruetrækkeren. Det går ikke hurtigt, det går faktisk dårligt, skruen kommer ikke helt ind, men det holder nogenlunde under normale forhold, men næppe under en krigs belastning«.

Til allersidst spørger kommandørkaptajnen om vi her på bjerget bidrager til fornuftige forandringer af lederskabet eller om vi anser alle forandringer for at være fornuftige? Det forekommer mig at alt dette i høj grad også gælder i Danmark!

Den anden artikel handler om noget andet, nemlig om en vurdering af felttoget i Norge i 1940. Oberstløjtnant Borchgrevink anfører først, at der er 4 skoler: Den socialdemokratiske, som refser officererne og undskylder regeringen, den konservative, som refser regeringen og undskylder officererne, den milde skole, der synes, at det ikke var så værst alt taget i betragtning, og endelig den strenge skole som synes, at det var nok så dårligt.

Oberstløjtnanten erkender straks at han hører til den sidste af de fire. En sag kan som bekendt ses fra flere sider og en bedømmelse kommer an på hvilket metermål man anvender. Det ene kan være en vurdering ud fra den foreliggende situation den anden udfra de ideelle fordringer. Oberstløjtnanten har valgt den sidste.

Han spørger så: »Hvad var situationen?« og svarer:

»Et samfund hvor militære idealer stod lavt i kurs. Et samfund der ikke havde tænkt sig muligheden af en kamp for livet, og som derfor heller ikke var forberedt på dette, hverken mentalt eller materielt.

En regering der ikke ønskede »blodtørstige« officerer.

En regering uden den Churchillske indstilling: »We will fight on the beaches we will fight in the streets«.

Krig er en unaturlig livsform for de fleste - selv for officerer!

Det er blevet bebrejdet officererne at de havde for få faldne.

Dette er vel ikke i sig selv forkert, men når man strækker våben uden én eneste såret, så har man ikke gjort nok. Således var situationen, den forklarer en del, men den undskylder ikke alt!

Oberstløjtnanten gennemgår derefter en række enkeltepisoder i den norske kamp eller i visse tilfælde manglen på samme og ender sin artikel med et afsnit med overskriften: »Officererne og moralen«.

Et land får de officerer det fortjener, siger han, fordi de er et produkt af det samfund der har fostret dem. Regeringen ønskede ikke krigeriske officerer, men gode bureaukrater.

Forsvarsminister, kommanderende general og kommanderende admiral var udnævnt af de politiske myndigheder netop fordi de ikke havde de egenskaber, som der havde været brug for den 9. april.

Her melder navne som forsvarsminister Alsing Andersen og viceadmiral Rechnitzer sig uvilkårligt for en dansk officer. Oberstløjtnanten siger herefter, at det stiller sig anderledes når man ser sagen udfra officerernes egen synsvinkel. Den 9. april havde officererne en enestående mulighed, nu var det deres tur til at vise, hvad de var værd!

Man havde relativt gode skoler og kunne teorien, men eet havde man ikke lært: »at slås«, man var ikke uddannet til »fighters«. Man lærte ikke at se døden i øjnene. Til trods for Finlandskrigen lige uden for døren var krig teori!

Et udtryk som: »Courage beyond the call of duty«, var et ukendt begreb.

Det spørgsmål oberstløjtnanten stiller, er om officererne kunne have haft en bedre moral på trods af, at de levede i et samfund hvor al tale om militære idealer førte til kyniske smil eller afsky. Kunne officererne have dyrket sine egne idealer på trods af det samfund der omgav dem?

Oberstløjtnanten svarer hertil et klart: JA.

De tyske officerer overlevede Weimar-tiden. Kommunist, jøder og afvigergrupper har vist at de kan eksistere med en høj moral indenfor rammer af et fjendtligt samfund. Det burde - efter oberstløjtnantens mening - officererne også have kunnet gøre!

Så vidt de to artikler. Omend de er meget forskellige har de også meget tilfælles. De peger begge på, at officerernes ledelsesfunktion ikke er ændret, og at de må have en høj kampmoral og inspirere deres folk ved eget eksempel. De peger også på, at de moderne ledelsesprincipper ikke slår til i krig, og at militære dyder og færdigheder ikke opnås ved miljøløvs, nedsat arbejdstid, civil påklædning og personel-organisationsvælde.

Det forekommer mig, at det kan være forståeligt at civile medborgere, der er opdraget i det demokratiske samfund, kan have svært ved at forstå forsvarrets specielle krav, men det er til gengæld uforståeligt når ledende officerer og de ansvarlige politikere viser samme uforstand.

Forsvaret må vurderes som et redskab til brug i krig, og ikke behandles udfra populære partipolitiske hensyn.

Det forekommer mig også, at vi selv har et medansvar for dette, og at vi ikke altid lever op til dette ansvar.

Vi hørte i min kadettid ikke meget om at vi i givet fald skulle slås og evt. dø for den sag vi var gået ind for, og idag taler vi om at vi skal forhindre krig ved vores medlemskab af NATO.

Forsvaret er ved at blive et 0800 - 1600 arbejdssted med organisationskrav om overtidsbetaling og afspadsring.

Jeg tror at de unge officerer idag får en god teoretisk og professionel uddannelse men om de lærer at blive gode »fighters«, og vil være villige til at sætte »Courage beyond the call of duty« i højsædet kan man måske have sin tvivl om.

Forhåbentlig vil medlemsskabet af NATO holde os udenfor krig, men kun dersom vores forsvar virker troværdigt - ikke i vores øjne - men i Sovjetunionens. Vi taler så meget om 0-løsning eller + 3%-løsninger, men vi kunne, uden at det ville koste en eneste krone, forøge vores forsvarseffekt, dersom man ville være villig til at følge noget af den vej, oberstløjtnant Borchgrevink anviser.

BOGANMELDELSE

**Dansk sikkerhedspolitik og forslagene om Norden som
kernevåbenfri zone.**

Forlaget Europa, København 1982.

224 sider, kr. 60.

ISBN 87-87733-01-3.

Af orlogskaptajn Arvid Sørensen

Primo juni 1982 udkom den første rapport fra Det Sikkerheds- og Nedrustningspolitiske Udvalg (SNU), der blev nedsat af regeringen pr. januar 1981 med ambassadør S. G. Mellbin som formand.

I henhold til udvalgets mandat kan analyser iværksættes på eget initiativ. I forbindelse med den fremtrædende placering, som debatten om en kernevåbenfri zone i Norden havde fået, besluttede SNU nogle måneder efter dets oprettelse at tage emnet op til en sammenfattende og systematisk behandling.

Den foreliggende rapport er ganske omfattende, idet udvalget ganske naturligt fandt det nødvendigt at undersøge spørgsmålet i lyset af såvel Danmarks som de øvrige nordiske landes generelle sikkerhedspolitiske grundholdninger og problemer - alt med henblik på at få en dækkende behandling af emnet.

Rapporten redegør for hvordan hele spørgsmålet om en kernevåbenfri zone opstod i 1958, og på baggrund af globale og europæiske strategiske forudsætninger og det nordiske sikkerhedspolitiske mønster (den nordiske balance) redegøres for årsagerne til, at spørgsmålet er blevet aktualiseret i de seneste år. Rapporten behandler også supermagternes kernevåbendoktriner og udviklingen heraf.

Debatten om en kernevåbenfri zone i Norden har været ført med varierende styrke siden det første udspil i 1958 fra den sovjetiske ministerpræsident Bulganin. Det sovjetiske for-

slag har stedse haft en undertone af den sovjetiske drøm: At trække Danmark og Norge ud af den atlantiske alliance, idet planens gennemførelse ses som det første skridt til at give alle nordiske lande neutral status.

I denne omgang har debatten fået sit momentum fra Norge, hvor bl.a. debatten omkring planerne for oplagring af tungt udstyr til amerikanske forstærkningsstyrker forårsagede en heftig debat og betydelig splittelse i det norske *Arbeiderparti*. Den daværende norske statsminister Oddvar Nordli beskæftigede sig i en nytårstale med muligheden for dannelsen evt. gennem en traktat af en atomvåbenfri zone omfattende såvel de nordiske lande som et videre geografisk område i Europa.

Rapportens konklusion er, at de nordiske kernevåbenproblemer må ses i en bredere sammenhæng. Der er således for Danmark og Norge hverken indenrigs- eller udenrigspolitiske praktiske muligheder for at tage skridt af betydning på dette område uden positiv medvirken fra andre lande med væsentlige sikkerhedspolitiske interesser i området. Det vil i første række sige De forenede Stater, Forbundsrepublikken Tyskland og Sovjetunionen.

Dette betyder også, at en traktatmæssigt sikret kernevåbenfri zone gennemført alene af de nordiske lande med Sovjetunionen, hvorfra udspillet kommer, som garantimagt er utænkelig, hvis Danmarks og Norges medlemskab af Nato skal bevares med et skær af troværdighed over sig. Det drejer sig fundamentalt om den vedtagne strategi, som ikke udelukker brug af kernevåben, og som ikke kan fraviges af et enkelt medlemsland.

Rapportens konklusion er ikke overraskende og ligger helt på linie med de tilkendegivelser - trods nuancer i ordvalg men næppe i substans - som skiftende danske regeringer siden statsminister Erik Eriksen har fremført med varierende styrke: Danmark støtter i princippet ønsket om en reduktion af antallet af kernevåben i Europa - og helst gennem af-

taler. Det har stedse været et dansk synspunkt, at ensidige erklæringer ikke vil skabe større sikkerhed og at en aftale vedrørende de nordiske lande har som klar forudsætning, at de taktiske, sovjetiske systemer på Kolahalvøen og i Østersøen omfattes heraf. Endvidere er det en klar forudsætning, at en evt. nordisk aftale må ses i sammenhæng med aftaler, der dækker andre dele af Europa. Regeringerne har ligeledes bestandigt fremført, at Norden *de facto* er et atomfrit område. Desuden har man afvist at føre bilaterale drøftelser med Sovjetunionen under henvisning til forpligtelsen til at gennemføre konsultationer med de allierede stater i Nato og forhandlinger med de øvrige nordiske lande.

Der findes grupperinger - også her i Danmark - som mener, at det er uhyre let og temmeligt ukompliceret at gøre Norden til en atomvåbenfri zone, og at det nødvendigvis vil øge vor sikkerhed.

Den foreliggende rapport viser, at spørgsmålet er langt mere kompliceret.

Det er ikke nogen hemmelighed, at udvalgets hidtidige arbejde har været præget af en del uro. Oprindeligt var det udvalgets sammensætning med formandskab, repræsentation fra folketinget, administrationen forskningen og navnlig medierne, der optog sindene. Senere var der en del røre omkring valg af emnet for den første større undersøgelse, og endelig har et fremtrædende medlem af formandskabet, professor Erling Bjøl, forladt udvalget i utilfredshed med arbejdsformen, ligesom udvalgets sekretariatsleder har op sagt stillingen.

Rapporten, der afsluttes med et engelsk resumé, en ordliste og et stikordsregister, indeholder ingen skitser, kort eller tabeller, hvilket nærmest virker forfriskende, idet numeriske styrkesammenligninger og detaljer vedrørende våbenkarakteristika har en tendens til at sløre de centrale spørgsmål.

FLÅDENS SKIBE

ved
Orlogskaptajn H. Muusfeldt

MINELÆGGERE

FALSTER-klassen



Kendetegn: Flusdæk med højt fribord.

På den store overbygning er placeret to gittermaster, hvoraf den agterste har stor radar.

Afskåret minelæggerhæk.

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
FALSTER*)	N 80	7. APR. 1962	19. SEP. 1962	7. NOV. 1963
FYEN**)	N 81	13. APR. 1962	3. OKT. 1962	18. SEP. 1963
MØEN*)	N 82	4. OKT. 1962	5. MAR. 1963	29. APR. 1964
SJÆLLAND**)	N 83	17. JAN 1963	14. JUN. 1963	7. JUL 1964

Note:

*) USA

**) Danmark

DIMENSIONER	
Længde	77 meter
Bredde	12,8 meter
Dybgående	3,6 meter
Displacement	1900 tons
Fart	17 knob

ARMERING
2 stk. dobbelte 76 mm M/60 LvSa kanoner
Miner

FREMDRIVNING

2 stk. 16 cyl. General Motors dieselmotorer, type 567D, hver ydende 2400 HK ved 800 o/m.

Hovedmotorerne virker på to skrueakser med gear og stilbare probeller (KA-ME-WA).



Minelæggeren FALSTER i bølge

(Foto SVN)

BEMÆRKNINGER

Minelæggerne af FALSTER-klassen er bygget under det fælles-financierede nybygningsprogram – Cost-Sharing-, hvorom aftale blev indgået mellem den danske og den amerikanske regering den 8. maj 1959.

Minelæggerne er bygget ved Frederikshavn Tørdok A/S (FYEN og MØEN) og Nakskov Skibsværft A/S (FALSTER og SJÆLLAND), idet en femte NUSRET senere leveret til den tyrkiske marine ligeledes blev bygget i Frederikshavn.

FALSTER-klassen er bygget til udlægning af selvvirkende miner i indre danske farvande og i den vestlige Østersø. Klassen vil kunne holde søen under alle forekommende vejrforhold i de nævnte farvandsområder. Den intakte stabilitet er så tilfredsstillende at minelæggerne skulle kunne holde søen udenfor det egentlige operationsområde, men da skroget imidlertid kun er dimensioneret for kystsejlad, frarådes denne sejlad under dårlige vejrforhold.

Skroget er af stål og er helsvejset over 122 spanter. Dækhuse m.v. er udført af letmetal, og under minedækket er skroget inddelt i et antal vandtætte rum. Minelæggerne vil i de fleste tilfælde kunne holde sig flydende med positiv stabilitet med 2 vilkårlige og sammenstødende rum i fri forbindelse med søen.

Minelæggerne MØEN og FYEN anvendes om hinanden som skoleskib, for kadetter og konstabelelever. Af hensyn til underbringelse af den ekstra besætning er der placeret beboelsescontainere, inddelt i 3-mands lukafer på bagbord side af minedækket og i styrbord side er placeret containere indeholdende opholdsbanje samt undervisningslokale.

Minelæggeren SJÆLLAND er på tilsvarende måde forsynet med et containersystem, idet SJÆLLAND udover at fungere som minelægger ofte anvendes som depotskib for torpedo- eller undervandsbåde. Som depotskib kan SJÆL-

LAND yde spise-, bade- og omklædningsfaciliteter for et antal skibsbesætninger fra de nævnte eskadrer. Videre er minelæggeren indrettet til at kunne levere olie m.v. i et begrænset omfang, samt til at der blandt andet kan opbevares torpedoer og udføres torpedoklargøringsarbejder om bord. Konvertering fra skoleskib og depotskib til egentlig minelægger kan udføres på meget kort tid.



Torpedoindbjergning med minelæggeren SJÆLLAND i rollen som depotskib for undervandsbåde. (Foto SVN)

ADOPTION

De fire minelæggere af FALSTER-klassen er alle adopteret af danske byer, hvoraf det for to af minelæggernes vedkommende er af værftsbyen.

FALSTER er adopteret af Nakskov den 21. november 1964.

FYEN er adopteret af Frederikshavn den 20. marts 1965.

MØEN er adopteret af Ålborg i august 1976 og

SJÆLLAND er adopteret af Korsør den 25. november 1975.

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret de navne, der anvendes til minelæggerne af FALSTER-klassen.

Som navnegruppe til minelæggere anvendes landsdelsnavne, idet der fortrinsvis anvendes øer uden -øendelse.

Navnegruppen har tidligere været anvendt til orlogsskibe og fregatter.

FALSTER

1. Fregat CRON JAGTEN, 40 kanoner (1742-1753)

Overskibbygmester, konstruktør A. Turesen (1739-1753)

1742 Søsat fra Orlogsværftet, 29. marts

1743 navneændring til FALSTER, 21. august

1744 på besjling, tillige kadetskib

1745-46 på togt til Middelhavet.

1747 på togt til Middelhavet.

1751-53 på togt til Middelhavet.

1753 kom i brand på Soffias Red, 3. juni og sprang i luften herefter udgået af Flådens tal.

2. Fregat, 30 kanoner (1760-1786)

Fabriksmester F. M. Krabbe (1758-1772)

1760 søsat fra Orlogsværftet, 7. marts.

1786 udgået af Flådens tal.

3. *Brig, 18 kanoner (1810-1827)*

Mestersvend Phils tegninger

1810 søsat fra Gl. Holm, 14. april

1811-19 kadetskib

1821-26 vagtskib i Sundet

1827 udgået af Flådens tal ved kollegiets skrivelse af 16. juni, derefter lastdrager på Larsens Plads.

4. *Kanonbåd (1873-1919)*

1873 søsat fra Orlogsværftet, 3. december

1881 kadetskib

1910 logiskib fra september

1919 udgået af Flådens tal, ombygget til sandpumber og forlist nord for Djursland, 28. januar.

FYEN

1. *Orlogsskib FYHN, 52 kanoner (1705-1734)*

1705 søsat fra Nyholm, 9. maj

1710 deltog i Slaget i Køge Bugt, 4. oktober

1712 deltog i træfning i Kattegat, 11. maj

1715 deltog i Slaget ved Rügen og Fehmarn

1717 deltog i Tordenskiold's angreb på Gøteborg, 14. maj

1734 udgået af Flådens tal.

2. *Orlogsskib, 50 kanoner (1736-1745)*

Fabriksmester D. Thurah (1734-1758)

1736 søsat fra Nyholm, 13. september

1745 kasseret som orlogsskib, udgået af Flådens tal og solgt til Asiatisk Kompagni, 10. december.

3. *Orlogsskib, 50 kanoner (1746-1785)*

Konstruktør A. Gerner (1745)

1746 søsat fra Gl. Holm, 9. august

1785 udgået af Flådens tal.

4. *Orlogsskib, 70 kanoner (1787-1807)*

Fabriksmester H. Gerner (1772-1787)

- 1787 søsat fra Nyholm, 31. marts
- 1804 hovedrepareret
- 1807 udgået ved Flådens bortførelse.

5. *Nordbåde FYHN nr. 1-6*

Søsat mellem 1808 og 1864

- 1861 nævnes, anvendtes som lastdrager, hentede tømmer, planker og lignende til Flådens brug.

6. *Krydser (1882-1962)*

- 1882 søsat fra Nyholm, 27. september som korvet med lukket batteri
- 1884 på prøvetogt og togt som eksercerskib
- 1885 på togt som eksercerskib til Spanien og Madeira og Vestindien
omklassificeret ved Kgl. resolution af 18. december til krydserfregat
- 1885-86 på togt som eksercerskib til Middelhavet*)
- 1886 brand i panserværkstedet, 30. juni, medens FYEN lå i dok, derefter oplagt i 10 år
- 1895-96 på vintertogt til Vestindien*)
- 1898-99 på vintertogt til Middelhavet
- 1907 indrettet til reservekasernes skib
- 1918-19 logiskib for krigsfanger
- 1919 henlagt under Søværnets Kaserne som kaserne-skib, 1. marts
- 1943 forblev på Holmen efter 29. august
- 1962 solgt til ophugning, 19. oktober.

Note:

Under togter til Middelhavet og Vestindien ofte malet med tropebemaling, d.v.s. hvidt skrog og gult opstående.

MØEN

1. *Spilpram Nr. (-1800)*

- 1786 nævnes i forbindelse med ombygning
1800 udgået af Flådens tal.

2. *Brigantine, 32 kaoner (1736-1751)*

- 1736 søsat fra Orlogsværftet, 13. september
1737 på besejling med brigantinen LANGELAND i Østersøen
1751 udgået af Flådens tal.

3. *Fregat, 40 kanoner (1752-1777)*

- 1752 søsat fra Nyholm, 12. oktober
1773 ombygget til stykpram
1777 udgået af Flådens tal
1790 ophugget

4. *Fregat, 36 kanoner (1777-1795)*

- Fabriksmester H. Gerner (1772-1787)
1777 søsat fra Nyholm, 14. juni
1781-83 på togt til Vestindien
1795 udgået af Flådens tal og solgt.

5. *Brig, 18 kanoner (1815-1838)*

- 1815 søsat fra Bodenhoffs Plads, 22. november
1817-18 vagtskib på Elben
1820-25 kadetskib
1827-37 vagtskib i Sundet
1838 udgået af Flådens tal ved Kgl. resolution af 4. februar.

6. *Kanonbåd (1875-1901)*

- 1875 søsat fra Orlogsværftet, 24. februar
jævnligt i eskadre
1901 forlist efter eksplosion under skydeforsøg med brisantgranater ved Snekkersten, 30. september.

SJÆLLAND*1. Orlogsskib SÆLLAND, 60 kanoner (1750-1788)*

Konstruktør L. Barbé (1740-1747)

1750 søsat fra Nyholm, 16. juni

1763 hovedrepareret

1788 udgået af Flådens tal.

2. Orlogsskib SÆLLAND, 70 kanoner (1787-1801)

Fabriksmester H. Gerner (1772-1887)

1787 søsat fra Nyholm, 4. august

1801 udgået fra Flådens tal efter ødelæggelse i Slaget på Reden, 2. april.

3. Skruefregat, 42 kanoner (1858-1910)

1858 søsat fra Orlogsværftet, 9. juli

1860-61 på togt til Brasilien og Vestindien

1863-64 under krigsudrustning

1869-85 eksercerskib

1869 overværede i november Suez-kanalens indvielse

1885 udgået af Flådens tal ved Kgl. resolution af 7. december derefter indrettet til kaserneskip

1887 kommandohejsning, 8. august som kaserne- og vagtskib ved København

1910 kommandostrygning, 20. juni.



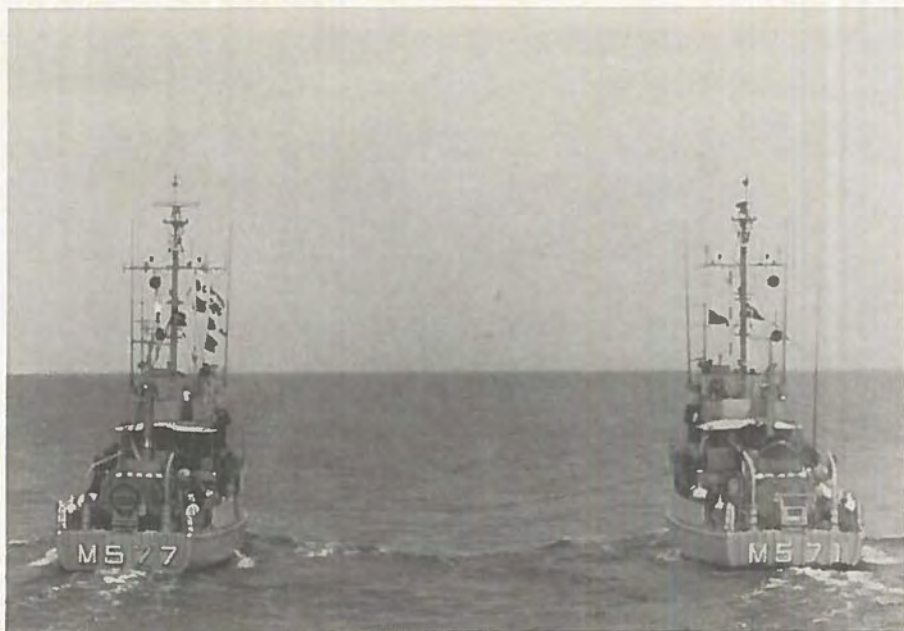
Minelæggeren FALSTER under gang

(Foto SVN)



Kabelminelæggeren LINDORMEN

(Foto SVN)



Ministrygerne ULVSUND og AARØSUND

(Foto SVN)

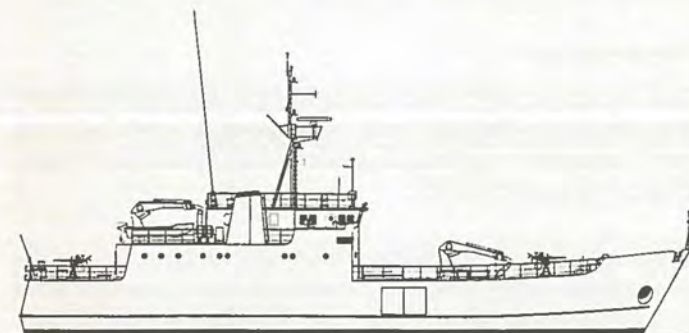


Ministrygeren AARØSUND

(Foto SVN)

KABELMINELÆGGERE

LINDORMEN-klassen



Kendetegn:

Flushdækket med højt fribord. Minelæggerhæk.

Overbygning placeret agten for midtskibs.

To små koniske sidestillede skorstene placeret på begge sider af brohus.

NAVN	NR	KØLLAGT	SØSAT	INDGÅET I FLÅDENS TAL
LINDORMEN	N 43	2. FEB 1977	7. JUN 1977	14. JUN 1978 x)
LOSSEN	N 44	9. JUN 1977	11. OKT 1977	14. JUN 1978

x) Kommandohejsning med prøvesejladsbesætning fandt sted den 16. februar 1978.

DIMENSIONER	
Længde	45 meter
Bredde	8,2 meter
Dybgang	2,7 meter
Displacement	577 tons
Fart	14 knob

ARMERING
2 - 20 (1)
Miner

FREMDRIVNING

Fremdrivningsanlægget består af 2 stk. 8 cyl. FRICHS dieselmotorer på hver 800 HK., der via en hydraulisk kobling trækker hver sin vendbare propel.

Bemærkninger

Den 10. januar 1975 afsluttede Søværnets Materielkommando kontrakt med Svendborg Værft om bygning af 2 kabelminelæggere til søværnet som erstatning for de udrangerede minelæggere LAALAND og LOUGEN.

Minelæggerne er bemærkelsesværdige ved, at specifikationerne er udarbejdet ved et civilt værft i stedet for - som sædvanen ellers er - ved Søværnets Materielkommando i samarbejde med Orlogsværftet. Ordren på udarbejdelsen af udbudsbetingelserne blev af Søværnets Materielkommando givet til Svendborg Værft i august måned 1973, og efter behandling af disse udbudsbetingelser blev anmodning om tilbud sendt til 7 værfter i efteråret 1974. Der blev modtaget tilbud fra 3 værfter, og resultatet af vurderingen blev, at Svendborg Værft fik ordren.

Minelæggerne er bygget efter Norsk Veritas regler dels for sejlsads med periodevis ubemandet maskine og kontrolrum, således at overvågning, manøvrering og diverse fjernstop er ført til broen, dels for at opfylde reglerne for indskrænket sejlsads dækkende alle danske farvande med undtagelse af grønlandske farvande. Skroget er opdelt i vandtætte afdelinger, således at der er tilstrækkelig flydeevne og lækstabilitet til at to vilkårlige, tilstødende afdelinger får fri forbindelse til søen.

Konstruktionen er fuldsvejset med tværskibs spantesystem, med to gennemgående dæk samt med dobbeltbund, undtagen i hovedmotorrum.

Da skibene er beregnet på lægning af kabelminespærringer, har de kun fået en meget nødtørfug bevæbning, og artilleriarmer-

ingen består jf. ovenfor af 2 stk. 20 mm kanoner. Det ville ganske vist have været meget ønskeligt at give minelæggerne en moderne artilleriarmering, men denne ville både have forøget skibenes størrelse og deres bekostning meget betydeligt, hvilket der ikke kunne afses midler til, når søværnets øvrige behov skulle tilgodeses.



Minelæggeren LOSSEN

(Foto SVN)

Modtagelseskommissionen for kabelminelæggere af LINDORMEN-klassen afgav den 1. februar 1979 rapport til Forsvarskommandoen om de med klassen afholdte modtagelsesprøver m.m. Det fremgår af rapporten, at enhederne er velegnede til løsning af deres hovedopgave, lægning af kontrollerede og selvvirkende miner i danske farvande, samt giver tilfredsstillende arbejdsvilkår for besætningen under alle beredskabsgrader, ligesom der efter omstændighederne er særdeles gode pladsforhold. Af rapporten fremgår ligeledes, at LINDORMEN-klassen bedømmes som velegnet platform til udførelse af opgaver som dykker-, miljø-, og opmålingsskib, men at en del modificationsarbejde - afhængigt af funktion - i givet fald må udføres.

NAVNGIVNING

Navne til minelæggere og minefartøjer bliver som hovedregel udvalgt blandt tidligere skibsnavne, der har været anvendt til forskellige skibstyper - ofte specialenheder. De to navne er senest båret af mineskibe, men har tidligere været tildelt henholdsvis 15 og 5 enheder.

LINDORMEN blev navngivet den 9. september 1977 af Hendes Kongelige Højhed Arveprinsesse Caroline Mathilde og LOSSEN blev navngivet den 16. september 1977 af Hendes Kongelige Højhed Prinsesse Benedikte.

Efter datidens skik har flere skibe fra tid til anden båret samme navn samtidigt.

Ved navngivningen af LINDORMEN den 9. september 1977 sagde daværende Chef for Søværnet bl.a.:

» Det vil måske være nærliggende at søge oplysning om dette særprægede navn i et leksikon. Her vil man da få oplyst, at en lindorm er et fabeldyr, en drage, som optræder i mange sagn.

Dette har dog ikke noget at gøre med vor LINDORM, som er mere spændende. Den er opkaldt efter den heraldiske, vendiske Lindorm, som fik plads i det gamle rigsvåben, og som i dette refererede til kongetitlen »de Venders«.

Denne titel antog den danske konge, da Danmark i den tidlige middelalder havde rejst sig efter en nedgangsperiode, og ved bekæmpelse af vendiske fyrster havde skaffet sig herredømme over Østersøen og derved sikret de danske kyster mod fremmede styrkers strandhugst. På dette grundlag er navnet velegnet for en dansk orlogsmand.

Tænker man på fabeldyret, forestiller man sig i folketroen, at dette uhyre lægger dødbringende æg - og så kan man jo sige, at navnet udfra den betragtning er passende for et minefartøj.

Da der på Kong Hans tid efter den gamle sølednings forfald blev skabt en kgl. orlogsflåde opstod der efterhånden en traditionel navngivning af de kongelige skibe, og mange skibsnavne kom til at udspringe fra rigsvåbenet:

Dannebrog, Elefanten, Tre Løver, Tre Kroner, Svanen, Nældebladet, Hvidbjørnen o.s.v. - og altså også LINDORMEN. Skibets våbenskjold er da også en gengivelse af rigsvåbenets LINDORM, som sad i hovedskjoldets nederste højre felt.

Skibene med dette navn har naturligvis også været anvendt under hverdagsagtige forhold i nationens tjeneste, og vi kan altså konstatere, at danske orlogsgaster i mere end 360 år jævnligt har trådt LINDORMEN's dæksplanker i storm og stille såvel som i fred og fejde, som vagt og værn for statens sikkerhed og fædrelandets frelse.

Med dette som baggrund er det mit ønske, at LINDORMEN's kommende besætninger i overensstemmelse med flådens traditioner må få kraft til at skabe et effektivt og lykkeligt skib fra det øjeblik flag og vimpel hejses «.

Ved navngivningen af LOSSEN den 16. september 1977 sagde daværende Chef for Søværnet bl.a.:

»Da vi i sin tid fremsendte indstilling om navnet LOSSEN til Hendes Majestæt Dronningens godkendelse skete valget af dette navn især af traditionelle grunde. Dels har navnet været anvendt 5 gange tidligere, første gang 1666, dels var den nærmeste navne-forgænger også et mineskib.

I arkiverne er der ikke fundet noget som fortæller, hvorfor man i 1666 gav et skib dette navn - så her må vi gætte. Jeg forestiller mig, at lossen dengang var et almindeligt rovdyr i Norden, og at den blev anset for at være et årvågent, dristigt og klogt dyr - egenskaber som man gerne ser knyttet til en orlogsmænd.

Ved udformningen af LOSSEN'S våbenskjold er det tilstræbt at karakterisere årvågenhed og dristighed.

Jeg udtrykker håbet om, at skibets kommende besætninger vil leve op til disse egenskaber, og at de med klogskab må bidrage til styrkelse af vort maritime beredskab «.

ADOPTION

LINDORMEN blev adopteret af Åbenrå den 18 august 1978 og LOSSEN af Sønderborg den 18. august 1978.

FORGÆNGERE

LINDORMEN

1. *Galej* (1607-1612)

- 1610 i Østersøen 3. august hvor den nævnes blandt skibe i Godske Lindenows Flåde til Bornholm deltog i Kalmar krigen.
- 1612 strandede ved Dragør i efteråret og blev slået til vrag.

2. *Pinke* (1622-1626)

- 1622 på togt til Bergen

3. *Orlogsskib* (1626-1644)

- 1626 bygget i Itzehoe
- 1627 på togt til Færøerne og Island
- 1628 nævnes blandt de skibe, der hjemsendes fra Elben
- 1630 ved Hamborg
- 1631 station mellem Færøerne og Island
- 1634 på togt til Sverige
- 1636 på togt i Vestersøen
- 1638 i eskadre ved Rostock
- 1639 i konvoj til Spitzbergen
- 1640 på togt til England
- 1644 deltog i slaget ved Listerdyb, 16. maj og i Slaget under Fehmarn, 13. oktober som flagskib for admiral Grabow, men brændte som offer for en hollandsk brander.

4. *Defensionsskib* (1644-1645)

- 1644 hyret til orlogstjeneste for et år, og kaldtes LINDORMEN af Drammen.

5. *Orlogsskib, 50 kanoner* (1654-1705)

- 1654 bygget i Lübeck
- 1656 hyldningsrejse til Norge

- 1657 indgik i 2. Eskadre
- 1658 udlagt på Københavns Red
- 1659 søgt udrustet mod svenske skibe på Toldboden
- 1660 vagtskib ved Toldboden
- 1661 på togt til Norge i anledning af prinsens arvehyldning
- 1667 beskadiget under uvejr og først klar i 1674
- 1674 indgik i 3. Eskadre
- 1675 deltog i erobringen af Wismar og deltog i Slaget ved Gullands erobring
- 1677 deltog i Slaget ved Møn, 1. juni, og tog SVENSKA HAFFRUE som prise
- deltog i Slaget i Køge Bugt, 1. juli, indgik i 1. Eskadre
- 1689 i Niels Juels Flåde i Østersøen
- 1691 på krydstogt med snauen MAAGEN
- 1692 på krydstogt
- 1694 ekviperet til fransk konvojrejse
- 1698 hjemkaldt, og anvendt som vagtskib indtil 1705
- 1705 ophugget.

6. Jagt (1659-1665)

- 1665 nævnes på skibsliste, som et orlogsskib og samtidig i hovedbogen under jagter, et "gamle" og et "nye" LINDORMEN.

7. Galej (1666-1676) ORMEN

Efter Cort Adellers tegninger

- 1667 i eskadre, ledsagede Prinsesse Charlotte fra Heiligenhafen til Nykøbing Falster (jf. LOSSEN 1)
- 1676 sendes til Norge.

8. Galej (1687-1708)

- 1690 nævnes på liste over skibe ved flådestationen i Christianssand (er ikke identisk med LINDORMEN 7, idet de op givne mål afviger fra hinanden).

9. Galej (1691-1710)

Anvendt som sandbåd og deltog i første del af Den store nordiske Krig.

10. *Snau* (1710-1714)

- 1710-11 antages at være Tordenskiolds, kadet Peter Wessel's første kommando
 1714 strandet ved Norge.
 I daglig tale kaldtes skibet ORMEN, hvilket senere gav navn til torpedobåden ORMEN (1909-1932).

11. *Chebek, 40 kanoner* (1771-1804)

- 1771 overtaget i Marseille i december, bygget i Genua
 1772 i Middelhavet
 ankom til København 13. august efter fredsafslutningen
 1786 på besejling i Østersøen med CHRONPRINSEN
 1787-
 1801 vagtskib på Københavns Red
 1804 solgt til kancellist Rosted.

12. *Stykpram, 20 kanoner* (1773-1792)

- 1773 søsat fra Nyholm.

13. *Stykpram, 20 kanoner* (1802-1827)

Fabriksmester H. Gerner

- 1802 søsat fra Bodenhoffs Plads, 16. juli
 1807 underlagt Trekroner
 sænket af englænderne ved Flådens bortførelse, hævet
 1808 underlagt Prøvestenen
 1809 underlagt Kastrup Knæ.

14. *Panserbatteri* (1868-1907)

- 1868 søsat fra Orlogsværftet, 8. august
 1869 på prøvetogt
 1870 i eskadre med DANNEBROG og PEDER SKRAM
 1872-75 i eskadre med ROLF KRAKE, ESBERN SNARE og WILLEMOES
 1877 i eskadre med GORM og ODIN
 1879 i eskadre med HELGOLAND, ODIN og ABSALON
 1881-82 i eskadre med ODIN og ABSALON

- 1907 udgik af Flådens tal, 29. juni, efter at have ligget oplagt i 18 år, solgt til ophugning.
15. *Mineskib* (1940-1970)
- 1940 søsat fra Orlogsværftet, 30. marts
prøvetogt
- 1942 under kommando
- 1943 under Mineskibsdivisionen, lå 29. august på Holmen, sænket
- 1943-45 hævet og ombygget af tyskerne, anvendt som forpost skib
- 1945 overtaget i Korsør, 22. juni, ombygget skoleskib for kadetter og mathelever
- 1946 skoleskib for kadetter og mathelever
- 1947 tilbageført til mineskib
- 1948 adopteret af Korsør
- 1948-65 jævnlgt under kommando
- 1963 oplagt ved Flådestation Korsør, 26. september
- 1970 udgået af Flådens tal, 5. februar og solgt til firmaet Otto Danielsen.

*Minelæggeren LINDORMEN**(Foto SVN)*

LOSSEN

1. Galej (1666-1677)

Efter Cort Adelers tegninger.

- 1667 i eskadre, der ledsagede Prinsesse Charlotte fra Heilighafnen til Nykøbing Falster med FLYVENDE AND, ORMEN (jf. LINDORMEN 7), FORGYLDTE DRAGE og DUCKANDEN
- 1677 overdraget Kurfyrsten af Brandenburg sammen med FLYDENDE AND i bytte for krejerten DIDRIK, der var erobret fra svenskerne samme år.

2. Fregat, 24 kanoner (1673-1679)

- 1673 søsat
- 1675 indgik i 2. Eskadre i Sundet under Jens Rodsteen
- 1677 deltog i Slaget under Langeland og indgik i 3. Eskadre i Slaget i Køge Bugt, 1. juli
- 1679 brændte på Københavns Red, 9. september.

3. Fregat, 26 kanoner (1683-1717)

- 1683 bygget i Norge
- 1690 indgik i konvoj fra Flekkerø til England
- 1693 indgik i konvoj med DELMENHORST og en svensk fregat SPES fra Flekkerø til Frankrig, returnerede til Flekkerø da den sprang læk og blev erstattet af ØRNEN
- 1699 på togt til Amsterdam
- 1700 indgik i Jens Juels Flåde
- 1704 indgik i P. Rabens eskadre, overførte kongen fra Frederikshavn til Norge
- 1709 indgik i Gyldenløves Flåde, fra 12. oktober på kryds mellem Møn, Rügen og Dars, overvintrede på Christiansø
- 1710 indgik i P. Hiorths eskadre i Østersøen, fra 2. maj i Norsøeskadren og fra 23. december på krydstogt i Kattegat
- 1711 konvoj til Norge, og fra 7. august i hovedflåden

- 1712 fra 7. maj i Nordsøeskadren, angrebet 11. maj af en svensk eskadre, der blev tvunget på flugt
- 1713 i konvoj med proviant til Pommern derefter Køge Bugt
- 1714 i eskadre i Østersøen
- 1715 bl.a. i Gabels eskadre og i P. Rabens Flåde, deltog 8. august i Slaget under Rügen
- 1716 i Gabels eskadre i Østersøen, og fra 14. november i Nordsøeskadren under Tordenskiold
- 1717 konvoj til Norge, strandede ved Frederikshald 24. december, totalforlis.

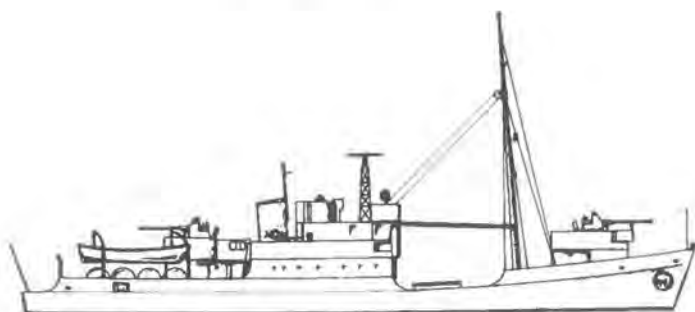
4. Skærbåd (1769-)

Kom hurtigt under norsk flag.

5. Mineskib (1910-1943)

- 1910 søsat fra Orlogsværftet, 5. oktober
- 1911-13 øvelseskib for torpedo- og sømineskolen samt flotillebåd for Mineskibsflotillen
- 1911 i eskadre med OLFERT FISCHER
- 1912 i eskadre med OLFERT FISCHER, derefter underlagt chefen for den flydende defension, øvelser med hæren
- 1913 i eskadre med OLFERT FISCHER
- 1914-19 indgik i Sikringsstyrken, 2. Eskadre
- 1920 i sønderjyske farvande i forbindelse med Genforeningen
- 1925 i eskadre
- 1925-28 skoleskib for frivillige lærlinge
- 1939 jævnligt i eskadre
- 1940 minearbejder ved spærringen i Storebælt, 9. april til ankers NNW for Albuen
- 1943 under Mineskibsdivisionen, lå 29. august på Holmen, sænket
- 1943-45 hævet og ombygget af tyskerne
- 1945 genfundet i Rostock i en dårlig forfatning, derefter indgået i den østtyske marine og ombygget til Seeschlepp og i 1951 navngivet Wismar.

LANGELAND



Kendetegn:

Kraftig stangmast med lossebom på fordækket.

Radargittermast på styrehustag.

Dækhus på fordækket med kanon i rede.

Store fartøjer i davider på agterdæk.

NAVN	NR.	KØLLAGT	SØSAT	INDGÅET I FLÅDENS TAL
LANGELAND	N 42	1 DEC 1949	17 MAJ 1950	20 JAN 1951 x)

x) Kommandoøjsning 6. FEB 1951

DIMENSIONER	
Længde	41 meter
Bredde	7,2 meter
Dybgang	2,2 meter
Displacement	330 tons
Fart	12 knob

ARMERING
2 stk. 40 mm maskinkanoner
MK M/48 LvSa
Miner

Fremdrivning

Hovedmaskineriet består af 2 stk. 5 cyl. B & W ALPHA diesel-motorer, der hver udvikler 215 Hk ved 430 o/m. Motorene

virker direkte for frem og gennem et reduktionsgear for bak gennem 2 trebladede propeller.



Minelæggeren LANGELAND

(Foto SVN)

BEMÆRKNINGER

Minelæggeren LANGELAND var Orlogsværftets første nybygning efter 2. Verdenskrig og sejlede før NATO-numreringen blev indført med skrognummeret MF 5.

Minelæggeren er ved tværskibs skodder under hoveddækket indelt i 8 vandtætte rum og skibet kan flyde med et rum i forbindelse med søen.

LANGELAND er specielt konstrueret til udlægning af kontrolerede minefelter. Kontrollen af disse felter kan finde sted om bord, men finder som oftest sted fra land, hvor armering og sikring finder sted fra en etableret søminestation

ADOPTION

LANGELAND er adopteret af Rudkøbing og adoptionen fandt sted den 10. februar 1951.

For yderligere detaljer henvises til T.f.S. 1980, pg. 465-469.

FORGÆNGERE**LANGELAND****1. Galej x), 32 kanoner (1726-1736)**

1726 søsat fra Gammelholm

1736 udgået af Flådens tal.

2. Brigantine, 10 kanoner (1736-1755)

1736 søsat fra Gammelholm den 13. september

1737 vagtskib på Københavns Red og på besejling med brigantinen MØEN

1738 -

1739 vagtskib på Københavns Red

1740 på besejling med brigantinen FÆRØ

1743 i viceadmiral R. Krogs eskadre, chef premierlieutenant P. L. Stibolt

1744 vagtskib indenfor bommene

1755 udgået af Flådens tal

3. Fregat, 18 kanoner (1758-1785)**Fabriksmester F. M. Krabbe (1758-1772)**

1758 søsat fra Nyholm den 2. december

1759 i eskadre i Østersøen, chef captain W. W. de Stackfleth

1762 i eskadre i Østersøen, chef capt. lieutenant A. G. Ellbrecht

1773 i eskadre i Østersøen, chef captain W. W. de Stackfleth

1774-78 vagtskib på Københavns Red

1779 i viceadmiral C. F. de Fontenay's eskadre i Østersøen, chef captain N. Ployart

1785 sløjftet til stykpram.

4. Brig, 18 Kanoner (1808-1814)**Fabriksmester E. W. Stibolt (1788-1796)**

1808 søsat i Kiel den 22. februar

1810 til Norge, chef premierlieutenant T. J. Lütken

1811 -

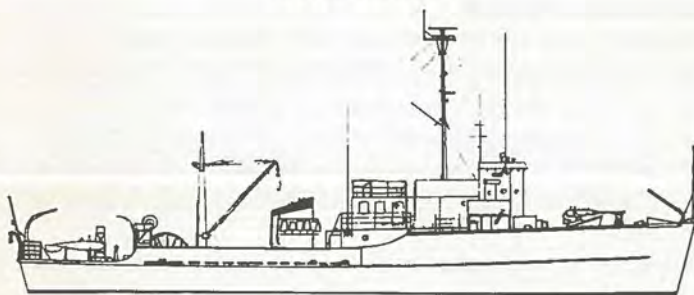
1812 togt til Finmarken for at beskytte handelen med Rusland

1814 forblev i Norge efter adskillelsen af rigerne.

x) Skibet har været, hvad der idag benævnes en fregat.

MINESTRYGERE

SUND-klassen



Kendetegn:

Høj mast på overbygningen.

Lodret skorsten med skrå afskæring.

NAVN	NR.	KØLLAGT	SØSAT	INDGÅET I FLÅDENS TAL
AARØSUND x)	M 571	8 SEP 1952	19 NOV 1953	24 JAN 1955 (MSC 127)
ALSSUND	M 572	29 SEP 1952	1 APR 1954	5 APR 1955 (MSC 128)
EGERNSUND	M 573	10 APR 1953	14 APR 1954	3 AUG 1955 (MSC 129)
GRØNSUND	M 574	24 JAN 1955	12 AUG 1955	21 SEP 1956 (MSC 256)
GULDBORGSUND	M 575	17 AUG 1955	14 MAR 1956	16 NOV 1956 (MSC 257)
OMØSUND x)	M 576	1 MAR 1955	30 JUL 1955	21 JUN 1956 (MSC 221)
ULVSUND	M 577	29 JUL 1954	22 DEC 1955	20 SEP 1956 (MSC 263)
VILSUND	M 578	12 AUG 1954	10 MAR 1956	15 NOV 1956 (MSC 264)

x) Udgået af Flådens tal den 1. MAR 1982.

DIMENSIONER	
Længde	45 meter
Bredde	9 meter
Dybgang	3,2 meter
Deplacement	350 tons
Fart	12,5 knob

ARMERING
1 stk. 40 mm maskinkanon

FREMDRIVNING

2 stk. 8 cyl General Motors dieselmotorer hver ydende 450 HK.

BEMÆRKNINGER

Ministrygerne af SUND-klassen blev skænket Danmark som led i det amerikanske våbenhjælpsprogram efter 2 Verdenskrig. Klassen har siden vist sig at være en af verdens bedste ministrygertyper og kendes også under navnet "BLUE BIRD-klassen", der udover til Danmark leveredes en lang række europæiske lande, bl.a. Belgien, Frankrig, Holland og Norge ligeledes som våbenhjælp.

Typen betegnedes oprindeligt AMS (Auxiliary Motor Mine Sweeper) og benævntes senere MSC (Mine Sweeper Coastal) jf. skema ovenfor.

Ministrygerne er udrustet med ministrygningsgrej til strygning af de idag eksisterende minetyper, såvel forankrede (Hornminer) som bundminer med akustisk/magnetisk affyringssystem.



Ministrygeren GULDBORGSUND

(Foto SVN)

Ministrygerne er selv umagnetiske, hvorfor de har været dyre at bygge.

Ministryerne er bygget på amerikanske skibsværfter. AARØSUND, ALSSUND og EGERNSUND på Hildebrand Drydock Co. Kingston, N.Y., GRØNSUND og GULDBORGSUND på Stephen Bros. Inc. Stockton Californien, OMØSUND på Bellingham Shipyards Co. Washington og ULVSUND og VILSUND på Harbour Boat Building Co., Long Beach, Californien. Ministrygning mod de moderne højt udviklede miner er en langsom og sammelig affære, idet disse bl.a. kan være udstyret med oversejlingskontaktværker, der bevirker at ministryerne skal oversejle det samme område mange gange, før en evt. minefare er elimineret.

3 af SUND-klassens enheder - AARØSUND, OMØSUND og ULVSUND - er blevet modificeret med sonar og er derfor klassificeret mine hunters. Den 1. marts 1982 udgik de to førstnævnte som følge af det i august 1981 indgående forsvarsforlig, hvorved det blev bestemt, at 2 af de 8 ministryere af SUND-klassen skulle udgå, medens de 6 resterende skulle levetidsforlænges.

En fjerde - GULDBORGSUND - blev i begyndelsen af 70'erne forsynet med en korthytte mellem bro og skorsten og anvendes i sommermånederne af Farvandsdirektoratet til søopmålingsopgaver i danske farvande.

Samtlige enheder af SUND-klassen med undtagelse af GULDBORGSUND indgår lejlighedsvis i Skoledelingen for Kadetter.

ADOPTION

Af SUND-klassen er kun 2 enheder adopteret af danske byer. Således blev ALSSUND adopteret af Holmsland i september 1981 og ULVSUND af Møn Kommune (Stege) i maj 1979.

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret de navne der anvendes til ministryerne af SUND-klassen. Navnegruppen - farvandsnavne - er tidligere benyttet af kanonbåde.

AARØSUND*1. Bombekanonjolle Nr. 3 (1836-1864)*

- 1836 søsat fra Nyholm
- 1860 navneændring til AARØSUND
- 1861 under kommando
- 1864 underlagt Flotillen ved Vesterhavssøerne fra den 6. Februar indtil den blev sænket af egen besætning den 19. juli for ikke at falde i hænderne på fjenden, efter østrigernes erobring af Før.

ALSSUND*1. Bombekanonjolle Nr. 1 (1831-1889)*

- 1831 søsat fra Nyholm
- 1832 prøvesejlads
- 1850 under krigsudrustning
- 1860 navneændring til EKERNSUND
- 1864 under krigsudrustning
- 1889 kasseret og omdannet til lastpram.

EGERNSUND*1. Bombekanonjolle Nr. 7 (1838-1864) x)*

- 1838 søsat fra Nyholm
- 1860 navneændring til EKERNSUND
- 1864 underlagt Flotillen ved Vesterhavssøerne fra den 6. februar indtil den blev sænket af egen besætning den 19. juli for ikke at falde i hænderne på fjenden, efter østrigernes erobring af Før.
(som AARØSUND)

x) Jf. T.f.S. 1956, pg. 33

GRØNSUND*1. Kanonbåd (1883-1950 (1917))*

- 1883 søsat fra Orlogsværftet den 18. april
på prøvetogt og i eskadre
- 1884 fiskeriinspektion ved Skagen
- 1886-91 søopmåling
- 1883-
- 1905 fiskeriinspektion ved Skagen

- 1906-08 søopmåling
1914 ombygget til værkstedsskib
1914-19 indgik i Sikringsstyrken, 2. Suppleringsstyrke som værkstedsskib for undervandsbåde
1917 ombygget, diesel-elektrisk
1920 station i Lillebælt
1922-24 værkstedsskib for Undervandsbådsdivisionen
1924-27 i eskadre
1928 værkstedsskib for Torpedobådsdivisionen
1940 udgået af Flådens tal og solgt
1943 Holmen, værkstedsskib og varmebåd for Torpedobådsdivisionen, taget af tyskerne 29. august
1945 genfundet i Kalundborg i maj og indrettet som kontor- og logiskib for Minestrygningsflotillen
1950 solgt til ophugning den 14. oktober.

GULDBORGSUND

1. *Kanonbåd* (1884-1922)

- 1884 søsat fra Orlogsværftet den 30. august
1885-92 fiskeriinspektion i danske farvande, eskadreøvelser
1897-
1911 fiskeriinspektion i danske farvande, samt ved Færøerne i perioden 1899-1905
1914-19 indgik i Sikringsstyrken, Defensionseskadren som distriktsskib ved København
1919 overgik til reserven den 31. marts
1920 fiskeriinspektion i danske farvande, til disposition for den internationale grænsekommission med station i Sønderborg, eskorterede kongeskibet DANNEBROG under sejlads i sønderjyske farvande
1922 udgået af Flådens tal den 7. december

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i maj/juni 1982.

FORSVARSPROBLEMET.

Forsvarsudvalgets betænkning over de tre lovforslag vedr. forsvaret. Kbh. 1982. 10 + 11 s. 4°. dupl.

Plan over forsvarets virksomhed 1982. Vedbæk 1981. 50 s.

HISTORIE.

1955-1980 Bundeswehr. Bonn 1980. 192 s. ill. kort.

Clark, Gregory: Britain's Naval Heritage. London 1981. 132 s. ill. index.

Dix, C. C.: The World's Navies in the Boxer Rebellion (China 1900). London 1905. 320 s. ill. index.

Gyller, H. E. B.: Kystbefæstningen 1932-1957. (Tidsskrift for Søværnen 1957, pag. 497-519). Kbh. 1957. 24 s.

Hubatsch, Walther m. fl.: Die erste deutsche Flotte 1848-1853. Herford 1981. 128 s. + 12 s. ill. bibl.

Jensen, Frede P.: Danmarks konflikt med Sverige 1563-1570. Kbh. 1982. 372 s. kort. index. bibl.

Kontrakt mellem »Søe Etatens General-Commissariat« og »Københavns Bryggerlaug« om Leverancen af Øl fra Kongens Bryghus til den danske Marine. (Fotokopi). Kbh. 1940 (1740) upag. (16 s.) 4°.

Larsen, Flemming: Batterierne på Saltholm. Kbh. 1981. 13 s. ill. kort. maskinskr.

Larsen, Flemming: Dragørfortet. Kbh. 1980. 14 s. ill. maskinskr.

Larsen, Flemming: Falkfortet. Kbh. 1980. 10 s. ill. maskinskr.

Nielsen, Bo: Anholts Fyr. (Fortællinger fra Anholt 6). u.sted 1982. 32 s. ill. kort.

Rose, Susan (ed.): The Navy of the Lancastrian Kings. Accounts and Inventories of William Soper, Keeper of the King's Ships, 1422-1427. Navy Records Society Vol. 123. London 1982. 288 s. index.

Simonsen, Jørgen D.: Baksmønstring i 100 år. Uddrag af Stiftelsen Georg Stages Minde's logbog. u.sted (Kbh.) 1982. 24 s. + 4 billeder. ill. 4°.

Treue, Wilhelm: Der Krim Krieg und seinen Bedeutung für die Entstehung der modernen Flotten. Herford 1980. 144 s. ill. bibl.

1. VERDENSKRIG.

Hoyt, Edwin P.: Defeat at the Falklands. Germany's East Asia Squadron 1914. London 1981. 240 s. ill. kort index. bibl.

2. VERDENSKRIG.

The Air Battle of Malta. The Official Account of the R.A.F. in Malta, June 1940 to November 1942. London 1944. 96 s. ill.

Arctic War. Norway's Role on the Northern Front. London 1945. 64 s. ill.

Before we go back. Norway's Fight against Nazism, both inside and outside the Country. London 1944. 64 s. ill. kort.

Bomber Command Continues. The Air Ministry Account of the Rising Offensive against Germany July 1941 - June 1942. London 1942. 58 s. ill. kort.

Böddeker, Günter: Die Boote im Netz. Der dramatische Bericht über Karl Dönitz und das Schicksal der deutschen U-Boot-Waffe. Bergisch Gladbach 1981. 384 s. ill. kort. index. bibl.

Dannevig, Birger: Skip og menn. Den norske handelsflåtes krigsinnsats 1939-1945. Oslo 1968. 334 s. ill. kort. index. bibl.

Ekman, Per-Olof: Sjöfront. Sjökrigshändelser i Norra Östersjöområdet, 1941-1944. Jakobstad 1981. 240 s. ill. kort.

Haga, Arnfinn: Kystens partisaner. Den hemmelige militære nordsjøtrafikk 1943-45. u.sted (Oslo) 1980. 240 s. ill.

Halfeld, Adolf: »Athenia«-Sagen. (Tysk Informationsbureau: Englands sande Ansigt Nr. 1). Berlin 1939. 36 s.

Report by the Supreme Allied Commander Mediterranean to the Combined Chiefs of Staff on the Italian Campaign 8 January 1944 to 10 May 1944. London 1946. 44 s.

Roof over Britain. The Official Story of Britain's Anti-Aircraft Defences 1939-1942. London 1943. 90 s. ill.

Tortzen, Christian: Søfolk og skibe 1939-1945. Den danske handelsflådes historie under anden verdenskrig. Bd. 2: Overgangstid. u.sted (Kbh.) 1982. 432 s. ill. kort. index.

PERSONALHISTORIE.

Lederer, William J.: All Ship's at Sea. New York 1950 (1955). 292 s.

Schepelern, H. D.: Københavnske Sværdfegere i tre Aarhundreder. (Våbenhistoriske Årbøger IX). Kbh. 1957. 192 s. ill. index.

Speer, Albert: Fra triumf til katastrofe. Erindringer 1933-1945. Kbh. 1970. 394 s. ill. index.

POLITIK.

Mitchell, Mairin: The Red Fleet and the Royal Navy. London 1942. 98 s. ill.

NATO and the Warsaw Pact. Force Comparisons. u.sted. u.å. (1981). 72 s. ill. kort. 4°.

12 om NATO. Kbh. 1977. 64 s. ill.

White Paper 1979. The Security of the Federal Republic of Germany and the Development of the Federal Armed Forces. Bonn 1979. 234 s. ill. kort. index.

SKIBE, SKIBBYGNING m.m.

Hempel, J. C. (ed.): Your Ship and its Maintenance. Kbh. 1963. 220 s. ill.

Hildebrand, Hans H. & Albert Röhr & Hans-Otto Steinmetz: Die deutschen Kriegsschiffe Biographien - ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Band 3. Herford 1981. 152 s. ill. pers.index. 4°.

McGowan, A. P.: Royal Yachts. London 1977. 34 s. ill.

McGrail, Sean: Rafts, Boats and Ships. From Prehistoric Times to the Medieval Era. THE SHIP 1. London 1981. 88 s. ill. kort. index, bibl.

Morrison, John: Long Ships and Round Ships. Warfare and Trade in the Mediterranean 3000 BC - 500 AD. THE SHIP 2. London 1980. 60 s. ill. kort. index.

McGowan, Alan: Tiller and Whipstaff. The Development of the Sailing Ship 1400-1700. THE SHIP 3. London 1981. 60 s. ill. kort. index, bibl.

McGowan, Alan: The Century before Steam. The Development of the Sailing Ship 1700-1820. THE SHIP 4. London 1980. 60 s. ill. index. bibl.

Graig, Robin: Steam Tramps and Cargo Liners 1850-1950. THE SHIP 5. London 1980. 60 s. ill. index.

Maber, John-M.: Channel Packets and Ocean Liners 1850-1970. THE SHIP 6. London 1980. 60 s. ill. index. bibl.

Greenhill, Basil: The life and death of the Merchant Sailing Ship 1815-1965. THE SHIP 7. London 1980. 60 s. ill. index.

Lyon, David: Steam, Steel and Torpedoes. The Warship in the 19th Century. THE SHIP 8. London 1980. 60 s. ill. index. bibl.

Preston, Antony: Dreadnought to Nuclear Submarine. THE SHIP 9. London 1980. 60 s. ill. index. bibl.

Corlett, Ewan: The Revolution in Merchant Shipping 1950-1980. THE SHIP 10. London 1981. 60 s. ill. index.

Mooney, James L. (ed.): Dictionary of American Naval Fighting Ships. Vol. VI. Washington 1976. 754 s. ill. kort bibl. 4°.

Prager, Hans Georg: Panzerschiff Deutschland, Schwerer Kreuzer Lützow. Ein Schiffs-Schicksal vor den Hintergründen seiner Zeit. Herford 1981. 498 s. ill. kort.

BJÆRGNINGSVÆSEN.

Franzén, Anders: HMS Kronan. The search for a great 17th century Swedish warship. Stockholm 1981. 64 s. ill. kort. 4°.

HÅNDBØGER & LÆREBØGER.

Dickens, Gerald: The Dress of the British Sailor. London 1977. 24 s. ill.

Silfverstrand, Carl & Moritz Rasmussen: Illustreret Lærebog i Fri Idræt. Kbh. 1924. 190 s. ill.

Van Brunt, Leroy B.; Applied EMC. Vol. 1. Dunn Loring, Virginia 1978 (1980). 974 s. ill. index. bibl.

GRØNLAND.

Greenland Tour 1981. Kbh. 1981. forsk.pag. (160 s.) ill. kort. 4°.

TIDSSKRIFTER.

Armed Forces ff. Shepperton 1982. ill. fra febr. 1982, månedlig.

RUSI News ff. London 1982. dupl. fra jan. 1982, månedlig.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Armed Forces. Ian Allen & Royal United Service Institute, Shepperton & London 1982.

I år har det engelske »Royal United Service Institute for Defence Studies« (RUSI) 150 års jubilæum. Biblioteket har på sine hylder »The Journal of the Royal United Service Institution« fra år 1872.

Fra februar 1982 er forlaget Ian Allen, Ltd., og RUSI i forening udgivere af det nye månedlige tidsskrift »Armed Forces«, som modtages på RUSI's abonnement. Som navnet antyder dækker tidsskriftet alle 3 våbenarter. Selv om en stor del af tidsskriftets sider omhandler engelske forhold, er der dog også artikler fra andre lande og om internationale forhold i almindelighed.

Ligeledes modtages nu hver måned en 8-sider duplikeret »RUSI NEWS«, som i meget afkortet form giver et billede af, hvad der rører sig over hele kloden (indenrigs - udenrigs- og militærpolitisk).

Anders Franzén: HMS Kronan. The search for a great 17th century Swedish warship. Royal Institute for Technology, Stockholm 1981.

Franzén har efter 1945 registreret 12 skibsvrag på den svenske Østersøkyst fra det 16. og 17. århundrede som kunne være af videnskabelig interesse, og som det skulle være muligt at stedfæste.

Han fandt i 1956 orlogsskibet WASA, og var den ledende i arbejdet med at redde og bevare dette skib.

I august 1980 lykkedes det ham at finde og identificere vraget af datidens største orlogsskib, nemlig KRONAN på 124 kanoner som 1. juni 1676, under slaget ved Øland, eksploderede og sank.

I bogen redegøres der for, hvorledes en kombination af arkivstudier, brug af moderne teknologi og hårdt fysisk arbejde endelig gav resultat. Vraget var sprængt, begravet i sand og spredt over et stort areal, men ikke destomindre kunne 30 svære bronzekanoner ses. En 6-punds kanon mærket »Vive le Roi - 1628« blev efter speciel tilladelse bjærget og leveret til Marine-museet i Stockholm.

Arnfinn Haga: Kystens partisaner. Den hemmelige militære nordsjøtrafikk 1943-45. J. W. Cappelens forlag, Oslo 1980.

I 1979 udkom Haga's bog »Natt på norskekysten« (bestilt til biblioteket): nærværende bog er en fortsættelse heraf, men kan læses uafhængig af den.

I »Kystens partisaner« fortælles om den illegale aktivitet på den norske vestkyst i de sidste krigsår med udgangspunkt i den militære nordsøtrafik. Man oplever små fiskefartøjer med våbenlast skjult under dækket sejle forbi tyske vagtskibe, folk fra de norske styrker i England liggende på fjeldtoppene følgende skibstrafikken og sendende radiomeldinger over Nordsøen, og agenter, der i fjordene lurede på tyske transportskibe med henblik på sabotage.

Forfatteren har som kilder benyttet dels arkiverne fra SOE-

basen på Shetlandsøerne, dels vidneafhøringer af tyskere og nordmænd i forbindelse med retsopgøret efter krigen og endelig samtaler med aktive i fiskerbådene og på land.

Hans H. Hildebrand, Albert Röhr & Hans-Otto Steinmetz: Die deutschen Kriegsschiffe Biographien - ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Band 3. Koehler Verlagsgesellschaft, Herford 1981.

I denne serie, som nok vil blive på 6 eller flere bind, beskrives de enkelte krigsskibe, som Tyskland har rådet over siden 1815.

Hver enkelt skib - bortset fra sådanne, som er bygget i store serier - beskrives dels teknisk (stabelafløbning, byggeværft, besætning, størrelsesforhold, bestykning m.m.), dels historisk, idet bl.a. perioder under kommando og skibschefer omtales.

Nærværende bind 3 indledes med krydseren Goeben og slutter med kejser-yachten Kaiseradler.

De 2 første bind, som endnu ikke er modtaget i biblioteket, behandler skibene forfra i alfabetisk rækkefølge til Camælon, henholdsvis Gneisenau.

Frede P. Jensen: Danmarks konflikt med Sverige 1563-1570.

Historisk Institut ved Kbh.'s Universitet, Kbh. 1982.

Bogen, der antaget som doktordisputats, giver en skildring af den nordiske syvårskrig 1563-70 og denne krigs forhistorie med hovedvægten lagt på tilblivelsen af den danske politik og gennemførelsen af de land- og sømilitære operationer.

Det er den første mere omfattende danske fremstilling af emnet siden Otto Vaupells bog fra 1891. Arbejdet bygger i vidt omfang på utrykt kildemateriale fra det danske rigsarkiv, samt fra arkiver i Sverige, Tyskland og Østrig. En særlig opmærksomhed er viet de problemer og finansiel og per-

sonlig karakter, der kom til at præge krigens forløb, og ikke mindst brydningerne mellem Frederik II og en række rigsråder er taget op til nøjere analyse.

Kenno Pedersen m.fl. /red.): Helsingør Bymuseum - Årbog 1980.

I 1977 iværksatte Helsingør Bymuseum en indsamlingskampagne over besættelsestiden i Helsingør og en del af resultatet er gengivet i denne årbog.

140 af de godt 200 sider er skrevet af tidligere modstandsfolk og mange af dem er holdt i en fortællende stil.

Der er omtale af de illegale ruter over Øresund, og denne trafik set fra Helsingborgs synspunkt (skrevet af det svenske politis daværende leder af kriminalpolitiets sikkerhedstjeneste og af grænsekontrollen i Helsingborg) og om illegale telefon- og radioforbindelser i Helsingør-området.

Sidste artikel er om Helsingør i befrielsesdagene, bl.a. med uddrag af bylederens, daværende orlogskaptajn Westrups, dagbog.

Hans Georg Prager: Panzerschiff Deutschland - Schwerer Kreuzer Lützow. Ein Schiffs-Schicksal von den Hintergründen seiner Zeit. Koehler Verlagsgesellschaft, Herford 1981. Endnu en bog om et enkelt krigsskib fra 2. verdenskrig; det første større krigsskib med dieselmotor som fremdrivningskraft.

Det er blevet til en større monografi med 150 billeder og 81 skitser; der er detaljer om maskinanlægget med fire skitser, forspillet til bygningen, besværlighederne med den trods alt begrænsede tonnage, installationer af yderligere luftværn med bl.a. dårligere stabilitet som resultat m.m.m.

Interessant er også den detaljerede beretning om dens sejlads, både før og under 2. verdenskrig. Forfatteren var selv ombord som kadet i det sidste krigsår og har truffet mange besætningsmedlemmer fra både før og under krigen,

hvorfor livet ombord og de for det meste mislykkede operationer, som dette første lommeslagskib (senere omklassificeret til svær krydser) var med i, er levende fortalt.

Christian Tortzen: Søfolk og skibe 1939-1945. Den danske handelsflådes historie under anden verdenskrig. Bd. 2: Overgangstid. Grafisk forlag, Kbh. 1982.

Den 5. maj udkom 2. bind af Chr. Tortzen's 4-bindsværk om den danske handelsflåde under krigen (jvnf. tidsskriftet 1981, pag. 265).

I bogen beskrives hjemmeflåden de første 9 måneder af besættelsen, sejladsen i danske og norske farvande og på Østersøen, i dansk eller tysk tjeneste. Redernes bekymringer for udeflåden og deres forsøg på at skaffe sig oplysninger om den, fører naturligt til næste kapitel, der handler om søfolk og skibe i England i overgangstiden fra 9. april til juli 1940, da de gled ind i de allieredes rækker.

I 7. kapitel redegøres der for den såkaldte sømandspool i Newcastle, for de engelske rederiers overtagelse af skibenes drift, og for forholdene i franske havne under den tyske offensiv og Frankrigs sammenbrud.

A. H.

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 5195 eller kontortid (01) 15 5175
Telex no 15983 Telegram SVITZERSALVAGE (24 timers service)

Agenter: _____

London: LOWNDES LAMBERT GROUP LTD (Marine Claims and Salvage Division)
Telegram Eitelgee 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



SØVÆRNETS Officers Slips

til civil brug

Marineblåt, med en enkelt
orlogsrød og hvis stribe

MØNSTERBESKYTTET

Sendes portofrit over hele landet ved tilsendelse
af Check eller Giro

Natursilke kr. 178,00

Uldslips kr. 98,50

ENEFORHANDLING



HELGE MADSEN

KONGELIG HOFLEVERANDØR

ØSTERPORT - KØBENHAVN

TELEFON (01) 13 31 13



Stornophone 800U

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



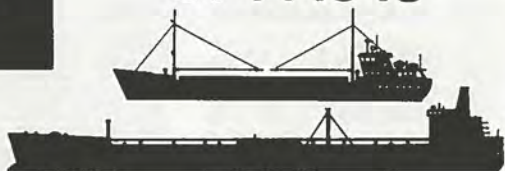
Storno

RADIOTELEFONER

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



Forsikring
af skibe
01-14 16 18



Dansk Søassurance

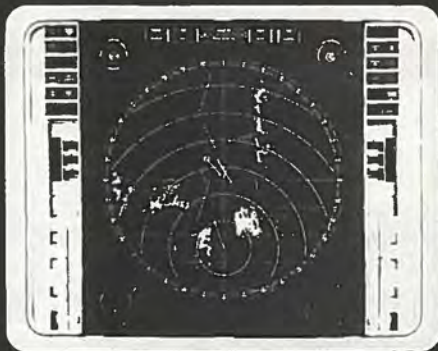
Danish Marine Insurance

Niels Juels Gade 11, 1016 København K.

SCANTER MIL SYSTEM

Advanced Radar Systems

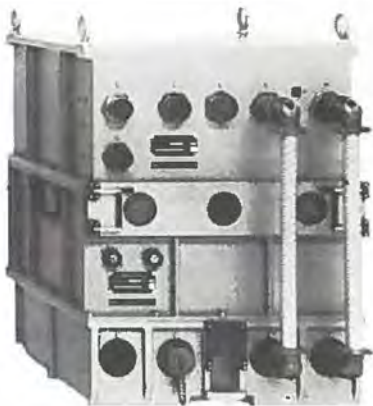
- Navigation
- Surveillance



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4, DK-8520 Lystrup, Denmark
Telephone 06-22 20 00. Telex 68109 terma dk. Cable terma

LITEF
(Litton Technische Werke)



PL-41D Inertial Marine Navigation System.



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



NAVITRONIC

Markvangen 9 · DK-8260 Viby J · Denmark
Phone (06) 14 1300

DESIGNERS AND MANUFACTURERS OF HYDROGRAPHIC EQUIPMENT



PRODUCTION AND SALE OF:

**ECHO SOUNDER
EQUIPMENT
DATA EQUIPMENT FOR
HYDROGRAPHIC SURVEY
TURN KEY INSTALLATIONS**



HYDROGRAPHIC EQUIPMENT

SYLEDIS TORAN OMEGA
DIFFERENTIAL OMEGA



Søværnets Askebæger 1982

Motivet er i år fra Middelgrundsfortet - i anledning af 50-året for Søværnets overtagelse af kystdefensionsværkerne.

Det store askebæger er udført i fajance med blå kant. Det koster kr. 54,00 incl. moms. Det mindre er udført i porcelæn og forsynet med en guldkant; det koster kr. 47,50 incl. moms.

Askebægrene er ikke i almindelig handel, men kan kun købes af Søværnets civile og militære personel, Marinehjemmeværnet, Kvindeligt Marinekorps samt Marineforeningsafdelinger.

Bestillinger skal indsendes **samlet** fra tjenestestederne **inden** 15. oktober 1982, for at levering skal kunne finde sted **inden** jul. Bestillinger, der kommer Den Kongelige Porcelainsfabrik i hænde efter 15. oktober 1982, men inden 15. december 1982, vil ikke kunne forventes leveret før i løbet af januar 1983.

Der er endnu et restlager af enkelte af tidligere års juleaskebægre.



Den Kongelige Porcelainsfabrik

Amagertorv 6 - 1005 København K
Tlf. (01) 13 71 81

We put You in command of the system!

SRA's Marina ledningssystem MARIL för ytattackfartyg

SRA's Marina Ledningssystem, MARIL, är avsett att möta kraven för taktisk ombord databehandling på avancerade små och stora ytattackfartyg.

Systemet är under leverans till Svenska Flottans fartyg SPICA II. Maril systemet är även beställt för leverans till de nya ytattacksfartygen SPICA III. — Tidigare versioner av MARIL-systemet har även exporterats för installation på fregatter och korvetter.

Liknande ledningssystem har beställts för Kustartilleriet.



SRA tillverkar taktiska lednings- och informations-behandlingssystem för

- Ytattackfartyg
- Ubåtar
- Kustbevakningsanläggningar

SRA

SRA COMMUNICATIONS AB
Interactive Data Systems
S-163 80 Stockholm, Sweden
Telephone: Int + 75 21 00
Telex: 13545 SRA S

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn K. H. Winther



SEPTEMBER/OKTOBER 1982

153. ÅRGANG



NAVITRONIC

Designers and manufacturers
of hydrographic equipment

Marselis Boulevard 175
DK-8000 Aarhus C
Denmark

Phone : 06 - 14.13.00
Telex : 68728 navico
Cables : navitronic



PRODUCTION AND SALE OF

**ECHO SOUNDER
EQUIPMENT
DATA EQUIPMENT FOR
HYDROGRAPHIC SURVEY
TURN KEY INSTALLATIONS**



RADIOLOCATION EQUIPMENT
SYLEDIS TORAN OMEGA
DIFFERENTIAL OMEGA

RAYTHEON

**Radar-anlæg
Doppler Log
Satnav
Satcom
Loran C
Vejrkortskriver**



AAGE HEMPEL  **INTERNATIONAL A/S**

1933 - 1983

Havnegade 39 · 1058 København K · Tlf. 01-12 67 67

Generalagent for Danmark, Færøerne og Grønland

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet

Redaktør:
Orlogskaptajn
K. H. Winther
Forsvarslaben
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

ANNONCEEKSPEDITION
D.D.E. REKLAME
Gernersgade 39
1319 København K
Telefon (01) 14 41 55*

ISSN 0040-7186

Teknisk produktion
D.D.E. REKLAME
Telefon (01) 11 07 33

Tryk:
Nysted Bogtrykkeri ApS.



5

Forsidebillede: LYNX helikopter under landing på inspektionsskibet INGOLF.

INDHOLD:

SIDE:

FISKERIINSPEKTIONENS HISTORIE I KORTE TRÆK af orlogskaptajn Arne Jespersen ..	279
BOGANMELDELSER	300
FLÅDENS SKIBE, FISKERIINSPEKTIONEN	304
MARINENS BIBLIOTEK	352

SKIBS- PUMPER

MASKINFABRIKKEN

Generatorvej 10 . 2730 Herlev
Telf. (02) 91 67 88 . Telex 35 212



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



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

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 kontorlign (01) 15 51 75
Telex no 15983 Telegram SVITZERSALVAGE (24 timers service)

Agenter _____

London: LOWNDEN 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



FISKERIINSPEKTIONENS HISTORIE I KORTE TRÆK

Af orlogskaptajn Arne Jespersen

I »Vort Søværns hæders- og mindedage« af F. H. K. Kjølsen kan man under datoen 5. JUNI 1587 læse følgende:

ESKADRE PÅ 8 ORLOGSSKIBE UNDER KAPTAJN DURIAM AFSEJLER FRA KØBENHAVN FOR AT FORHINDRE ANDRE NATIONERS FISKERI OG HANDEL PÅ FINNMARKEN, FÆRØERNE OG ISLAND. (»FISKERIINSPEKTION«)

Dette togt regnes vistnok for flådens første egentlige fiskeri-inspektionsopgave, og i betragtning af, at det om knap 5 år er 400 år siden, denne begivenhed fandt sted, rejser spørgsmålene sig:

- HVEM TAGER INITIATIV TIL AT HØJTIDELIGHOLDE DENNE FOR VORT SØVÆRN SÅ BETYDNINGSFULDE BEGIVENHED?*
- OG UNDER HVILKE FORMER?*
- BURDE IKKE OGSÅ NORGE GØRES OPMÆRKSOM HERPÅ? (NORDMÆNDENE HAR DOG CA. 50% ANDEL HERI)*
- HVEM HAR TID OG KRÆFTER TIL AT SKRIVE FISKERIINSPEKTIONENS HISTORIE (I SIN HELHED)?*

Fiskeri har altid spillet en væsentlig rolle for nordboerne. Køkkenmøddinger og andre menneskeskabte efterladenskaber bærer fra oldtiden synlige og håndterlige bevis herfor i form af fiskerester, fiskekroge og andre redskaber, og

en raffineret skibsbygningsteknik blev tidligt udviklet i en sådan grad, at vikingerne allerede i 8-900 årene var i stand til at besejle Nordatlanten regelmæssigt. De nordboere, der slog sig ned i de nye lande Færøerne, Island og Grønland har ligesom deres frænder langs kysterne i Skandinavien ernæret sig bl.a. ved fiskeri, men teknikken var ikke endnu så vidt udviklet, at der kan siges at være tale om havfiskeri, som vi kender det i dag. Fiskeriet var et kystnært erhverv, der gav rigeligt udbytte, så rigeligt at der fra omkring det 14' århundrede kunne eksporteres saltede og tørret fisk til Sydeuropa via Bergen, der var middelalderens nordligste handelscentrum af betydning. De norske og senere dansk-norske konger mistede imidlertid af forskellige grunde i nogle århundreder interessen for og dermed kontakten med beboerne i Grønland, hvor nordboerne som bekendt uddøde, hvilket dog først med sikkerhed blev konstateret, da Kong Christian IV først i det 17' århundrede udsendte ekspeditioner til Grønlands genopdagelse.

Op gennem middelalderen klagede islændingene ofte over utilstrækkelig sejlads til landet, hvilket skal ses i sammenhæng med de politisk urolige tider i Nordeuropa og konkurrerende handelsinteresser mellem på den ene side hanseaterne og på den anden de nordiske konger, der til overflod lå i evindelig strid med hinanden. Efterhånden som hansestædernes handelsmæssige monopol blev brudt, var andre købmænd og fiskere, specielt fra England og Holland, i stand til at trænge sig ind på de dansk-norske besiddelser i Nordatlanten, og den stigende interesse ude i Europa for søfart og sømagt, som fik sit store gennembrud med opdagelsesrejserne sidst i det 15' århundrede, fik også den dansk-norske kongemagt til at øge sin interesse for sømagt som et middel til at beskytte og kontrollere handel, søfart og fiskeri.

Bergen var blevet hærget og plyndret af hanseaterne i 1393 og 1395, og manglen på salt- og tørfisk i Europa var for-

mentlig medvirkende til, at engelske købmænd og fiskere begyndte at interessere sig for fiskepladserne omkring Island og Færøerne i årene derefter (1). Senere førte interessen for handel og fangst af hvaler englændere, hollændere, portugisere m.fl. længere nordpå, og allerede omkring 1555 har engelske søfarere fundet vej nord om Norge til Archangelsk i bunden af Hvidehavet, hvorved man dermed undgik at betale Sundtold i forbindelse med handel på Rusland. (2).

De norske og senere dansk-norske konger så deres traditionelle magtmonopol i Norskehavet og Barentshavet truet. De havde været vant til at betragte dette store havområde som et MARE NOSTRUM, men følte nu et stadig stigende behov for at demonstrere denne magtposition efterhånden som også andre nationer fik interesse for oceantrafik. Dette hænger sammen med den tekniske udvikling såvel med hensyn til skibsbygning som til navigationsmidler samt den vågnende forståelse for, at jorden ikke er flad som en pandekage, men en del af et univers med solsystem og matematisk orden i sagerne.

Islands første torskekrig, som var en kamp mellem den dansk-norske kongemagt og England, udspilles i årene 1415-25 og endte med at statsmagtens repræsentanter blev taget til fange og ført til England, hvorefter englænderne i ca. 150 år dominerede fiskepladserne bl.a. omkring Vestmannaøerne, der var centrum for islandsk fiskeri. Statsmagten havde i øvrigt optrådt så svagt at Altinget i 1419 havde været nødsaget til at vedtage regler om, at udlændingenes handel kunne tillades, forudsat de kom med fred og ærlig handel, hvilket betød at søfolk og fiskere, der kom med ufred og plyndrede fiskebankerne, ikke fik frit lejde. Hvis de til gengæld bragte varer til landet, fik de fiskeritilladelse i form af »tål« til fiskeri; de ville blive tålt på fiskebankerne. Kongemagten og bergenskøbmændene var naturligvis imod denne ordning, som bl.a. betød manglende

told og afgifter af den engelske handel, men også havde negativ virkning på den almindelige handelsomsætning i Bergen. En ny statsholder, Johannes Paullsson og en hanseatisk agent blev sendt til Island for at gennemtvinge Kongens forbud mod udlændinges besejling af norske skatlande, navnlig Island, Finnmarken og Helgoland, men englænderne gik som sagt af med sejren. (3).

Resultatet af torskekrigen var altså en nyordning af Islands udenrigshandel og af kystfiskeriet, idet Bergens monopol var brudt. Island var derefter i praksis et frit marked for enhver, der sejlede dertil. Fiskeriet var betinget af vareforsyninger til landet, men ikke tilladt tilfældigt anløbende fiskeskibe. Det siger sig selv, at opsynet med fiskeriet på bankerne ikke kunne være særlig effektivt.

I 1429 og senere i 1432 og 1444 vedtog det engelske parlament love og forordninger om tørfiskhandelen, som skulle koncentreres om Bergen ifølge aftale med Kong Erik af Danmark-Norge. Disse bestemmelser blev imidlertid ikke overholdt, og opbringelsen af engelske skibe i Øresund i 1447 var et forsøg på at tvinge den engelske regering til forhandling om besejling af de norske skatlande imod særlig tilladelse. I forliget af 1449 anerkendtes den dansk-norske konges overherredømme over Island samt retten til udstedelse af tilladelser til besejling af Island. Samtidig ophævedes Bergens status som hovedstad og centraladministration for Island, som fra da af DE FACTO var tilknyttet det danske rige. Den danske Konge havde opdaget at regulering af trafikken på Øresund var et middel til at tvinge englænderne til lovlighed på Island, skønt den udøvende magt på øen selv ikke var særligt effektiv.

Islands særstilling blev yderligere anerkendt i et forlig af 1465, hvor hanseatisk intervention formentlig var årsag til, at englænderne nok kunne få pas til sejlads på Island, men ikke til Finnmark og Helgoland, medmindre de blev slået

ud af kurs. Stridigheder, som fulgte i årene umiddelbart efter, medførte en stigende interesse for besejling af Island fra hamborgkøbmændenes side, og Hamborg var i lang tid allieret med Danmark-Norge imod England vedr. sejladsen på Island, medens Lübeck varetog handelsinteresserne i Norge.

I en række fredsftaler fra 1473 blev den dansk-norske konges overherredømme og pasudstedende myndighed hver gang anerkendt, men 'de engelske fiskere tog ikke dette faktum særlig højtideligt, og fra 1484 udsendtes engelske orlogsskibe endda til beskyttelse af den engelske islandsflåde. I 1478 udsendtes den første danske hovedsmand efter en af de mange »torskekrige«, Didrik Pining, til Island ombord i et dansk orlogsskib. Han havde bekæmpet englænderne i Nordsøen med stor succes og havde ledet en opdagelsesekspedition på Nordatlanten, bl.a. til Grønland. Af et forlig af 1490 fremgår, at enhver engelsk undersåt frit kan sejle for at handle eller fiske i al fremtid, dog på betingelse af, at han betaler sædvanlig told og afgift, samt at han skaffer sig et sejlpas hos den danske konge. Dette er vistnok første gang, den engelske ret til fiskeri – på visse betingelser – lovformlig anerkendes. Noget andet er, at Altinget undlod at medtage bestemmelser om frit fiskeri, da man »bekræftede« det kongelige forlig, og det lykkedes ikke i mange år at opnå enighed mellem regeringen i København og Altinget om fiskeriets frigivelse. Islændergenes syn på fremmedfiskeriet i middelalderen har fundet klart udtryk i skudefiskerdommen fra 1500, hvoraf det fremgår, at »de skudefiskere, som fisker og ikke også gør forretning, skal være fredløse og lovligt pågrebne af enhver, hvor de end bliver taget«. I et forsøg på at skabe fred om problemet udformes et regulativ fra 1533, der drejer sig om forretning og handel på Island, men som ikke nævner fiskeri direkte. I en bisætning er det som fortolkningsbidrag til teksten forklaret, at forretning, negotiatio, i regulativet også bety-

der fiskeri. (4) Af forretninger skulle betales told, og af fiskeri skudetold. Det forhold, at fiskeretten også i 1533 i det kongelige forlig omfattede fiskeri, blev omhyggeligt fortiet ved forelæggelsen på Altinget og fremgik derfor heller ikke af Altings-dommen, der bekræftede forliget, ligesom forliget altså ikke var i overensstemmelse med islandsk lov og ret på det havretlige område.

I de norske kystnære farvande var udviklingen lidt anderledes, idet fiskerierhvervet stort set forblev på nationale hænder, medens handlen i lang tid varetoges af lübeckerne. I løbet af det 16' århundrede ændredes magtforholdene i Nordeuropa imidlertid radikalt, og det blev englænderne, hollænderne, franskmænd m.fl., der langsomt forsøgte at overtage handlen og fiskeriet, dog navnlig hvalfangsten, i Norskehavet og Barentshavet. Da svenskerne i 1581 erobrede NARVA og dermed afskar russerne adgangen til den finske bugt og Østersøen, fik Archangelsk mod nord stigende betydning for det frembrusende russiske rige, og søvejen langs Norges kyst fik forøget interesse for handlen på Rusland. Den danske regering så sig som førnævnt nødsaget til at kræve told af skibe, der besejlede den norske kyststrøme, delvis som kompensation for manglende russisk østersøhandel, og så sig kaldet til at hævde sin overhøjhedsret over havene.

Derfor sejlede allerede i 1582 en orlogseskadre på kong Frederik II's ordre ud fra Oslo med instruks om at opbringe fremmede skibe, der sejlede på Archangelsk uden tilladelse fra den danske konge. lederen af togtet var Erik Munk, Jens Munk's far. Efter at det i Ishavet lykkedes ham at opspore, beslaglægge og hjemføre 3 engelske handelskibe, lykkedes det diplomaten Henrik Ramel at få England til at betale kongen 100 rosenobler årligt for retten til at sejle på Det hvide Hav. Året efter fulgte en tilsvarende aftale med Frankrig. (5)

Det vigtigste resultat heraf var, at toneangivende nationer nu havde anerkendt dansk-norske territorialrettigheder i Nordhavet. Frederik II betragtede sig efterhånden med nogen rette som »herre på havet«, og det er da også sandt, at han efter den danske flådes oprettelse under kong Hans ca. 1500 er den første dansk-norske konge, der overfor andre regeringer fik demonstreret evnen til at bruge sømagt repræsenteret ved optræden af flådeenheder i Nordatlantiske farvande fra Grønland over Island og Færøerne til Nordnorge. Således sejlede en eskadre på 8 orlogsskibe under kaptajn Duriam fra København den 5. juni 1587 for at forhindre fremmed fiskeri og handel på Finnmarken, Færøerne og Island. Dette togt betragtes normalt som vor flådes første egentlige fiskeriinspektionstogt ifølge instruks (6).

På andre maritime områder sker en tilsvarende udvikling. Den danske skibsfart er overalt i udvikling. Ifølge sundtoldens regnskaber passeredes Øresund i 1503 kun af 3 danske skibe, medens tallet i 1588 var 412. De første vagere udlægges i bæltterne, og fyr blusser på Skagen, Anholt og Kullen. De første søkrigsartikler udkommer i 1536 og følges op i 1555 og senere i 1625. Den første danske søret etableres i 1561 »den menige søfarende mand til bedste« (7). Fra 1568 følger søkort og farvandsbeskrivelserne i form af den første »Danske lods« og i 1584 står KRONBORG færdig på tomterne af det gamle ØREKROG, klar til med magt at varetage statens legitime interesser ved indsejlingen til Øresund, hvortil skibene ledes af sømærker. Snaren er udlagt, og fælden klar til at klappe i. Sundtoldens fremtid er sikret de næste 300 år.

I Nordhavet er den kongelige magt imidlertid ikke så sikker. Havet er stort og vanskeligt at kontrollere effektivt for de få orlogsskibe, der af og til udsendes på patruljetogter, og kong Frederiks søn, Christian, fører drømmen om at beherske havet videre, da han personligt sætter sig i spid-

sen for en eskadre på 12 orlogsskibe, der den 17. april 1599 afgår på togt rundt om Nordkap til de russiske grænseområder for at beskytte fiskeriet og de dansk-norske handelsinteresser. Kongens iver kommer såvel engelske som hollandske skippere til skade, i de tilfælde, hvor overtrædelser af Henrik Ramel's London-aftale af 1582 konstateres. At han endvidere drømmer om, på linie med mange andre af Europas fyrstehuse, at kortlægge og underlægge sig alternative søveje til Det fjerne Østens herligheder, nævnes kun i forbifarten. Hverken Nordøst- eller Nordvestpassager skulle nogensinde blive af vital betydning, men drømmen om at beherske dem var begrundelsen for en række initiativer, som f.eks. udvidelse af patruljetjenesten i Nordhavet, oprettelsen af det Islandske Handelskompagni i 1602, udsendelsen i 1605 af admiral Kønig i orlogsskibet TROST og kaptajn Lindenow i DEN RØDE LØVE på togt til Grønland for genoptagelse af Grønlandsfarten, senere Jens Munk's rejser til Barentshavet og atter senere hans færd til HUDSON BAY i 1619-20.

Flådens besejling af Grønland forblev usvækket fra starten af det 17' århundrede og indtil midten af det 18' århundrede, og som et ydre tegn på den danske krones overhøjhed over Grønland indsatte kong Frederik III i 1666 en hvid bjørn i et af rigsvåbnets felter. Egentlige handelsmæssige interesser fik først fodfæste i 1700-årene, hvor Hans Egede som bekendt etablerede sig på Håbets Ø i 1721 for i 1728 at flytte til Godthåb, hvor det var besluttet at oprette et citadel til koloniens befæstning. Sidst i 1800-tallet betød den tiltagende interesse for videnskabelig udforskning af verden, at et nært samarbejde mellem flåden og videnskaben blev lagt til grund for Grønlands udforskning og videnskabelige undersøgelser igennem de følgende årtier. Flådens indsats i grønlandske farvande fik udover opretholdelse af forbindelsen, først perspektiv, efter at den

egentlige koloniseringsproces tog sin begyndelse i 1700-tallet, hvor der bliver tale om beskyttelse og fremme af statens såvel som grønlændernes interesser. I en periode indtil 1734 havde staten selv overtaget mission og handel samt truffet flådemæssige foranstaltninger til at hævde overhøjheden over de koloniserede områder, men de store omkostninger forbundet med sejladsen på Grønland førte til, at købmand Jacob Severin dette år overtog handel og mission, medens beskyttelsen mod overgreb, særligt fra hollandske hvalfangeres side, foretages af fregatten BLÅHEJREN i årene 1736-37 med ordre til at forhindre fremmed handel og beskytte grønlænderne mod overgreb. Alle skibe, der blev antruffet i Davisstrædet, blev prajet og bordet, idet skipperne blev gjort bekendte med indholdet af en kgl. plakat, der forbød fremmede at handle 10-15 sømil nord for Christianshåb og kun i nødstilfælde at søge grønlandsk havn, samt at det var strafbart at fratage grønlænderne deres ejendele (8).

Kongen antog imidlertid af sparehensyn et af Severin fremsat tilbud om selv at udruste skibe, der var i stand til at optræde med myndighed over for fremmede, og det skulle vare mere end 100 år, før briggen ØRNEN i 1859 viste orlogsflaget i grønlandsk farvand.

De politiske begivenheder i Napoleonkrigenes kølvand, hvor den dansk-norske sømagt var brudt med flådens ran i 1807, og Norges afgivelse under svensk overherredømme i 1814 berøvede flåden dens halve eksistens, medførte en lang genopbygningsperiode, hvor der kun var ringe mulighed for orlogsflådens tilstedeværelse i de dele af Nordatlanten, der endnu var under dansk overhøjhed eller kunne anses for at være en del af Danmarks interesseområde. Det drejede sig nu kun om færøsk, islandsk og grønlandsk farvand idet Norge trak Jan Mayen-, Bjørneøen- og Svalbard-områderne, d.v.s. Norskehavet, Barentshavet og Ishavet med sig. Øresundstoldens betydning blev efterhånd-

den mere af politisk end af økonomisk karakter, men efter 1859, hvor sundtolden blev ophævet efter forhandling med de søfarende nationer, var den tid forbi, hvor den danske regering kunne benytte den som pressionsmiddel i nordatlantisk sammenhæng.

Efterhånden som skibsmaskineriet blev almindeligt indført, blev også havfiskeri i moderne forstand mere attraktivt, og det var muligt at besjle grønlandsk farvand i stadigt større omfang.

Efter 1866 begyndte navnlig amerikanske fiskere at hjemsege fiskebankerne på vestkysten, og der indløb et stigende antal klager fra kolonibestyrerne over de fremmede fiskeres adfærd, idet de imod eksisterende forbud drev et omfattende samkvem med grønlænderne til skade for såvel monopolhandlen som befolkningen. Regeringen besluttede derfor i 1884 og i 1886 at udsende skrueskonnerten FYLLA, senere omklassificeret til krydser, til Grønland for at påse overholdelsen af de gældende bestemmelser for besejling og samkvem. Skibschefen blev pålagt at gøre fremmede handels- og fiskeskibe bekendt med de bestående forbud og med straffebestemmelser, der kunne ventes bragt i anvendelse. Samtidig hermed var det skibets opgave at foretage nærmere beskrevne havundersøgelser. I løbet af togterne blev en del skibe, der ikke holdt sig de kundgjorte bestemmelser efterrettelig, indskærpet, at videre overtrædelser kunne medføre skibenes beslaglæggelse, og i et enkelt tilfælde blev ca. 4500 kg saltet torsk, som var ilandbragt i depot af en fiskeskonnert, der gentagne gange havde forbrudt sig, konfiskeret. (9)

I 1887 blev inspektionstjenesten i grønlandske farvande varetaget af krydseren DIANA, men fra 1889 var det i nogle år atter krydseren FYLLA, der måtte holde for. Engelske damptrawlere havde i samme periode opsøgt islandske fiskepladser i et sådant omfang, at islændingene efter 1890 forlangte en strengere kystbevogtning af den

danske regering, som i 1895 sendte den nybyggede krydser HEIMDAL til Island samtidig med at krydseren INGOLF gik til såvel Island som Grønland.

I Grønland fik man dette år lokaliseret en række amerikanske depoter i land, hvor kun vandfyldning var tilladt, og disse depoter, der bestod af fisketønder, tørret eller saltet fisk samt forskellige fra grønlænderne tiltuskede varer, blev ituslået og destrueret ved afbrænding. På Island besvarede den engelske regering HEIMDAL's tilstedeværelse med afpatruljering af farvandet omkring Island ved fire fregatter, som også anløb Reykjavik for på regeringens vegne at fremsætte krav om en tre-mile-fiskerigrænse, der skulle slynge sig ind i fjorde og bugter. Forhandlinger om fredlysning af Faxabugten førte ikke til andet end at fremhæve nogle uoverensstemmelser mellem Altinget og den danske regering, som blev beskyldt for tilsyneladende mangel på evne til at vogte de islandske fiskebanker overfor britiske overgreb. (10) Traktaten om tremilegrænsen, som bugter sig langs kysten, hvor fjordene var mere end 10 sømil brede, blev imod islændingenenes ønske udsendt som regeringsdekret i 1901 for en 50-årig periode. Senere uvidede Island selv fiskerigrænsen til 4 sømil (1951), 12 sømil (1958), 50 sømil (1972) og sidst i 1976 til 200 sømil.

De hyppige besøg af danske inspektionsskibe ved Grønland i 1880-90'erne havde den virkning, at det i praksis lykkedes at stoppe fremmede fiskeres nedbrydende indflydelse på det grønlandske samfund. Omkring århundredskiftet opstod imidlertid en række sygdomsepidemier, som udgik fra mindre bopladser i Nordgrønland, hvor tilsynet med fremmede på grund af forholdene ikke kunne være så effektivt som ved de større kolonistationer. Nye bestemmelser for vandfyldning og samkvem med indfødte blev derefter udgivet i 1905 i »Underretning til Søfarende i Davisstrædet«, og havde tilsyneladende den ønskede virkning, idet den uønskede trafik på Grønland holdt inde i

nogle år. Efter at der i 1910 og 1911 på baggrund af indberetning om øget fremmed fiskeri havde været tilløb til at genoptage grønlandsinspektionen blev inspektionsskibet ISLANDS FALK i 1912 beordret til at foretage en måneds togt til Grønland i løbet af den normale inspektionsperiode i islandsk farvand for at »vise flaget« og inspicere fremmed skibsfart og fiskeri. Udover en enkelt advarsel mod at drive hvalfangst på dansk søterritorium var der dog ikke anledning til indskriden.

Marineministeriet var som følge af hidtidige erfaringer indstillet på at sende et skib til grønlandsk farvand »af og til«, og i 1914 sendtes INGOLF atter afsted til varetagelse af danske og grønlandske interesser.

Under krigen 1914-18 blev der ikke sendt inspektionsskibe til Grønland. Først i 1920 blev sejladsen genoptaget som en direkte følge af sømandsstrejken i foråret, og ISLANDS FALK, der var på fiskeriinspektion ved Island, og senere på året det nyanskaffede inspektionsskib FYLLA, afgik til Vestgrønland med post for at gøre stationstjeneste. Først i årene herefter kan man tale om en regelmæssig fiskeriinspektion i vestgrønlandsk farvand i forlængelse af den efterhånden traditionelle inspektion omkring Færøerne og Island. I 1922 fik inspektionsskibet FYLLA til opgave at kontrollere, hvorvidt fremmede skibe drev hvalfangst på søterritoriet, herunder om tilknyttede fartøjer, i hvilke trankogeri fandt sted, almindeligvis opholdt sig inden for territorialgrænsen. I bekræftende fald skulle skibene afvises og gøres bekendt med, at antrufne skibe kunne anholdes, og tvinges til København for domfældelse, og at dette ville finde sted i gentagelsestilfælde. (11).

I 1923 fandt ISLANDS FALK anledning til at tildele et par fremmede hvalfangere advarsler for uberettiget ophold på søterritoriet og samkvem med de indfødte. Da den ene hvalfanger senere blev antruffet på territoriet med hval på siden, blev den anholdt og ført til Godhavn, hvor den blev

tilbageholdt i en snes dage, medens den danske regering blev gjort bekendt med de afholdte forhør. Uagtet det fandtes bevist, at skibets fører trods forudgående advarsler havde gjort sig skyldig i overtræder af gældende bestemmelser for besejling af Grønland, blev det besluttet at frafalde tiltalen, idet »der efter omstændighederne ikke skulle foretages videre mod det pågældende fartøj eller dets rederi«. (12)

I sommeren 1924 begyndte et storstilet helle- og torskefiskeri på bankerne ved Grønlands vestkyst, og i erkendelse af, at de store fiskemængder ville tiltrække mange fiskere fra såvel nordamerikanske som europæiske nationer blev stations- og inspektionstjeneste i vestgrønlandske farvande intensiveret og gjort permanent, således at der hver sommer, bortset fra krigsårene 1940-45, havde været stationeret et inspektionsskib.

Efter at stations- og inspektionstjenesten havde udviklet sig til at blive permanent fra år til år, blev der i 1925 fastlagt mere bestemte regler for formålet med denne tjeneste og dens udførelse.

Hovedopgaven ved inspektionsskibets tilstedeværelse og virksomhed fastsættes som værende at sikre overholdelsen af de gældende bestemmelser om,

- at de til Grønland hørende kyster og øer var *lukkede* for besejling af såvel fremmede som danske skibe, medmindre den danske regering havde givet *særlig tilladelse* til besejlingen,
- at forhindre al *ulovlig* fangst, fiskeri og jagt i grønlandsk farvand såvel som tilvirkning af fangst, der var fanget uden for fiskerigrænsen,
- at yde beskyttelse for den hvalfangst og det fiskeri, der blev drevet af grønlandere og andre i Grønland boende danske undersåtter, og

at udføre *andre hverv*, som samarbejdet med styrelsen af kolonierne i Grønland uden skade for hovedopgaven måtte give anledning til (stationstjeneste).

Udøvelsen af inspektionstjenesten baseredes på den nyligt vedtagne lov af 1. april 1925 om fangst, fiskeri og jagt i grønlandske farvande og kundgørelsen af 22. maj samme år til søfarende i havet omkring Grønland, hvis bestemmelser i første række tilsigtede at værne den grønlandske befolkning, der fandtes spredt og isoleret på den lange kyst imod ødelæggelse ved smitsomme sygdomme, spirituøse drikke og lignende, og tillige at medvirke til at beskytte befolkningens erhvervsmuligheder på søen.

I en række tilfælde blev hvalfangere og fiskere udenretligt forelagt bøder af inspektionsskibets chef til afgørelse af overtrædelse af fangst- og fiskeribestemmelserne. I tilfælde, hvor skibsføreren ikke følte at kunne vedtage bøde, blev skibet erklæret for anholdt og indbragt til nærmeste koloni, hvor sagen blev forelagt landsfogeden.

Under forfølgelse af en hvalfanger, der den 2. august 1925 forsøgte at undslippe efter at være antruffet inden for territorialgrænsen, blev man vidne til at der stadig kastedes hvalstykker over bord fra skibet, og at der altså blev flænset hval i dette, og da inspektionsskibet nåede frem, blev det da også konstateret, at den både havde hval på siden og var i færd med at flænse en anden hval om bord i skibet. Den fremmede hvalfangers fører ville ikke benægte at have flænset hval på territoriet, men søgte at slippe fri for tiltale ved at påstå, at det at skære spækket fra hvalkøddet ikke kunne betragtes som tilvirkning af fangst i lovens forstand, idet tilvirkningen først fandt sted i hjemlandet, hvor tranen blev kogt.

Inspektionsskibets chef måtte dog betragte flænsning for det samme som tilvirkning, og han tilbød skipperen at afgøre sagen straks med en passende bøde, hvilket han ind-

villigede i, såfremt bøden ikke blev for stor. Da skipperen imidlertid det foregående år med samme skib, blot under et andet navn, havde været i Godhavn og her af kolonibestyrelsen var blevet gjort bekendt med bestemmelserne for Grønland og i særdeleshed med søterritoriet, således at han ikke var ukendt med de grønlandske love, blev bødens størrelse fastsat til 4.000 kr. Dette ville skipperen ikke gå med til, idet han mente, at bøden var alt for stor, og hvalfangeren blev derefter erklæret for anholdt og taget med til landsfogeden i Godhavn for domfældelse. Dommen kom til at lyde på 7.000 kr. i bøde, idet det ved vidneførsel af grønlandere fra Hunde Ejland og Kronprinsensøerne yderligere ansås for godtgjort, at hvalfangeren ikke alene havde tilvirket, men også drevet fangst på territoriet. (14) I andre tilfælde blev skibe og fartøjer efter konstatering af ulovlig virksomhed straks anholdt og bragt i havn, hvorefter landsfogeden underretligt var i stand til at afgøre sagen med en bøde.

I dagene fra den 23. august 1925 og fremefter anholdt ISLANDS FALK de fleste enheder af en ekspedition af fiskeskibe, der var ankommet til Grønlandsk farvand ca. 1 måned forinden. Moderskibet var på 2750 tons og havde med sig på dækket 10 motorbåde, med hvilke den havde drevet fiskeri på FYLLAS BANKE og LILLE HELLE FISKEBANKE samt i skærgården omkring Godthåb. Til ekspeditionen hørte legeledes en trawler, en lille fiskedamper og tre motorkuttere. De efterfølgende forhør resulterede i at skibets fører erkendte at have tilvirket fangst på territoriet ombord i moderskibet, samt – på 5 motorbådsføreres vegne – at have haft ophold i indre grønlandsk farvand, hvorefter han vedtog en bøde på 3.000 kr. Senere vedtog førerne for 2 af kutterne hver en bøde på 200 kr. for uden tilladelse at have anløbet og haft tilhold på øerne og ved kysten. Føreren af den lille fiskedamper vedtog en bøde på 4.000 kr. for ikke at have haft fiskeredska-

berne behørigt bortstuede og bådene på plads under ophold på territoriet samt for overtrædelse af visse besejlingsregler m.v.. (15).

Fra 1929 blev ISLANDS FALK afløst af det nybyggede ca. 900 tons store inspektionsskib HVIDBJØRNEN, der var specielt konstrueret til sejlads i arktiske farvande. Af særlig interesse i forbindelse med dette skib er en sag fra 1931, som blev afgjort udenretligt med vedtagelse af bøde samt konfiskation af fangst og fiskeredskaber. (16)

I 1932 blev stations- og inspektionstjenesten i grønlandsk farvand udvidet med inspektionsfartøjet MAAGEN, som i begyndelsen af august ud for Holsteinsborg anholdt ikke mindre end 48 dorrier tilhørende canadiske, franske og portugisiske fiskeskonnerter, der efter at inspektionsskibet »HVIDBJØRNEN« var kommet til stede vedtog bøder til et samlet beløb af over 5.000 kr. Nogle dage senere anholdtes ved Søndre Strømfjord det franske fiskemotorskib »GURÉ HERRIA« og 6 af dets dorrier, der for deres ulovlige fiskeri vedtog en bøde på 1.600 kr.

De følgende par år gav kun ringe anledning til indskriden overfor ulovligheder, idet kun nogle få færøske og franske skonnerter og kuttere blev idømt bøder samt konfiskation af fangst og redskaber. Standard bødestørrelsen for ulovligt fiskeri var bøder på 500 kr. for skonnerter og 400 kr. for de mindre kuttere. (17)

Fra 1934 til 38 var det det nyeste inspektionsskib »INGOLF«, der varetog inspektionsskibstjenesten i grønlandsk farvand, og herefter kom der ikke danske inspektionsskibe til Grønland før efter 2. verdenskrig.

Siden krigen har fregatterne »HOLGER DANSKE« og »NIELS EBBESEN«, opmålingsskibet »HEIMDAL« samt de nye inspektionsskibe af HVIDBJØRNEN-klassen samt BESKYTTEREN været udstationeret til Grønland suppleret med inspektionskuttere til overvågning af de udstrakte kystområder og fjordkomplekser. På Færøerne har endvi-

dere været anvendt korvetten »THETIS«, korvetter af TRITON-klassen, fregatter af ROLF KRAKE-klassen samt diverse inspektionskuttere.

Den 2. verdenskrig gav i øvrigt anledning til den anden historisk mærkbare reduktion af fiskeriinspektionens ansvarsområde, der siden 1814 havde omfattet territorierne omkring Færøerne, Island og Grønland. Med Islands selvstændighed bortfaldt mere end halvdelen af de fiskbare områder indenfor dansk højhedsområde og kravene til dansk maritim tilstedeværelse reduceredes tilsvarende. Inspektionen i færøske farvande, der indtil krigen delvis blev varetaget af enheder med ansvar for islandsk område fik imidlertid af samme årsag sin egen identitet. De geografiske forhold nødvendiggjorde nu, at Grønland og Færøerne i inspektionsmæssig henseende blev betragtet som 2 separate områder, og opbygningen af fiskerierhvervene i begge områder stillede stigende krav til fiskeriinspektionens effektivitet.

I denne forbindelse er det vigtigt at notere sig, at flåden efter 2. verdenskrig undergik en genopbygningsfase, der minder om tiden efter 1814, hvor flåden efter Napoleonskrigene også var stærkt reduceret. Våbenhjælp fra England og USA supplerede det skibsmateriel, der i årene efter krigen blev hjemført fra tyske havne, og det var hovedsageligt de tidligere engelske orlogsskibe, der indledningsvis kom til at varetage fiskeriinspektionstjenesten, uagtet de – i hvert fald i grønlandske farvande – ikke var særligt velegnede. Flådens nybygningsprogram fra 50'erne omfattede følgelig såvel inspektionskuttere som egentlige inspektionskibe, der som følge af den teknologiske udvikling på flyområdet også blev udrustet med helikoptere. Den oprindelige ALUETTE-helikopter er nu afløst af den mere avancerede LYNX-helikopter.

Udover søværnets skibe og helikoptere har også flyvevåbnets transportfly fiskeriinspektion som opgave, således at

udførelsen af fiskeriinspektion i dag foregår fra søen såvel som luften og omfatter relativt moderne skibs- og flymateriel.

I tiden efter krigen, og indtil 1. januar 1977, der fremstår som et meget markant vendepunkt for fiskeriinspektions-tjenesten som følge af udvidelsen af fiskeriterritoriet til en 200-sømils grænse, er der en enkelt fiskeriinspektionssag, der overskygger alle andre. Det er den såkaldte RED CRUSADER-sag. Den 29. maj 1961 blev den skotske trawler »RED CRUSADER« bragt til standsning inden for færøsk fiskeriterritorium af fregatten »NIELS EBBESEN«. Efter at skipperen var blevet afhørt ombord i fregatten, blev han beordret til at sejle til Torshavn med prismandskab ombord. Dette bestod af en ubevæbnet løjtnant og en menig. På et tidspunkt bestemte skipperen sig til flugt og lokkede officeren ind på skibets radiostation, hvor han blev låst inde uden mulighed for at slippe ud. Den menige blev ligeledes taget i forvaring. »NIELS EBBESEN« optog forfølgelsen efter reglerne om »Følgelse in Continenti« og forsøgte ved hjælp af beskydning med en 40 mm kanon og senere med maskingevær at stoppe trawleren, som imidlertid tilkaldte hjælp fra den engelske flåde. 2 britiske orlogsskibe kom tilstede og indledte forhandlinger med »NIELS EBBESEN«. Herunder blev søløjtnanten, chefen uafvidende, af en engelsk officer lokket tilbage til fregatten, hvorefter »RED CRUSADER« under eskorte af orlogsskibene uantastet kunne fortsætte til Aberdeen, medens fregatten i henhold til folkeretlige regler fortsatte forfølgelsen, men forblev uden for britisk søterritorium. Sagen blev herefter indbragt for en international undersøgelseskommision i Haag.

Undersøgelsesbetænkningens resultat gik ud på, at det måtte anses for bevist, at »RED CRUSADER« havde været inden for grænsen, samt at trawleren havde haft trawlet ude, medens det ikke ansås for bevist, at den var i færd

med at fiske. Det blev endvidere statueret, at skibschefen under opbringelsen skulle have anvendt andre midler end beskyldning, da især lette våben ansås for ukontrollable. Sagen blev af den danske regering taget til efterretning, hvorefter man ikke foretog sig videre, da man vurderede, at sagen ikke kunne vindes.

Konklusionen må være, at bevismaterialet bør være fyldigt, og omfatte så mange som muligt af alle de faser af og aspekter i fiskeriet, der anses for ulovlige i henhold til den særlige regulering, der kommer til udtryk i lovgivning på området. Endvidere må de magtmidler, der bringes i anvendelse stå i et rimeligt forhold til den lovovertrædelse, der er begået.

Resultatet af sagen blev modtaget med blandede følelser af offentligheden, men førte i øvrigt til at søværnet og fiskeriinspektionens enheder blev mere opmærksomme på tjenestens juridiske aspekter. Enhedernes navigationsudstyr og udstyr til indhentning af bevisligheder er da også i dag under løbende modernisering.

Det burde fremgå af den historiske fremstilling, at fiskeriinspektionen har hørt til flådens og søværnets dagligdag i århundreder, og at der såvel på legal baggrund som ifølge almindelig sædvane (18) har udviklet sig formelle retsregler på fiskeriinspektionsområdet, som også i vore dage praktiseres af fiskeriinspektionens enheder.

De formelle retsregler, og den retslige organisation, der hviler på historiske forudsætninger, og som er af særlig værdi for denne fremstilling er til afslutning skitseret nedenfor.

Orlogsflåden, eller søværnet, har med sine skibe og andre enheder altid varetaget de politimæssige opgaver i forbindelse med fiskeinspektionens udførelse i den del af det nordatlantiske område, der hører under dansk højhedsret. Fremmedfiskeri inden for dansk (grønlands, færøsk) fiskeriterritorier har normalt kun kunnet finde sted ifølge særlig tilladelse («Tål» pas).

»Ukendskab til loven« diskulperer normalt ikke ifølge dansk retspraksis. I fiskeriinspektionssammenhæng har det dog været praksis at sikre sig, at fiskere, der antræffes inden for territoriet, er klar over de *materielle betingelser* for fiskeri og tilstedeværelse. (»Gøres bekendt med«).

I visse tilfælde, hvor ingen klar overtrædelse er konstateret, har det været praktiseret *at advare* om indholdet af materielle bestemmelser (»Indskærpelse«).

I andre tilfælde, normalt gentagelsestilfælde (»mindre« overtrædelser), har man »*kraftigt advaret*« mod fortsættelse af formodede ulovligheder i former, der minder om polititilhold, -påbud, -pålæg m.v.

I atter andre tilfælde, hvor fiskeri har været udført på grænsen af fiskeriterritoriet, eller hvor fiskefartøjer har befundet sig uretmæssigt på territoriet, har »*afvisning*« (udvisning) fra territoriet fundet sted.

I situationer, hvor fangstlagre, -redskaber eller andre genstande stammende fra ulovlig virksomhed er blevet lagt i depot, har *destruktion* ved ituslagning eller afbrænding fundet sted, når *beslaglæggelse* med henblik på konfiskation ikke har været mulg eller praktisk.

I nogle situationer, hvor klare overtrædelser af fiskeribestemmelserne har fundet sted, har *forhør* (afhøring) fundet sted, normalt ombord i inspektionsskibet. Resultatet af afhøringen, med evt. forelæggelse af bevisligheder, har enten ført til frigivelse eller sanktioner af den ene eller anden karakter.

Anholdelse (»pågribelse«/»indbringelse«/»beslaglæggelse«/»beordret til at sejle med«/»tilbageholdelse«/»eskorteret«/»opbringelse«/m.v.) har været anvendt i situationer, hvor retsforfølgning skulle finde sted i land, således altid i »større« sager, efter skibschefens vurdering.

I situationer, hvor skibschefen har haft kompetence til at *afgøre sagen på stedet* (udenretligt), har skibschefen kunnet forelægge sanktioner til vedtagelse enten i form af en *ad-*

varsel eller i form af en bøde, konfiskation af fangst og redskaber m.v., evt. effektueret i form af et kapitaliseret pengebeløb.

Endelig har *standarden* m.h.t. størrelsen af vedtagne bøder udviklet sig siden 20'erne under behørig hensyntagen til fiskeskibets størrelse og forseelsens art.

EFTERSKRIFT

Foranstående historiske oversigt er skrevet med henblik på en beskrivelse af det retslige grundlag for fiskeriinspektionens udførelse og fører principielt frem til året 1976, hvor Danmark besluttede at indføre en 200 sømils fiskerigrænse gældende fra 1. januar 1977. Efter denne dato er den traditionelle fiskeriinspektion blevet udvidet med en kontrolfunktion, der i omfang tegner til at blive den dominerende i fremtiden.

Notefortegnelse

- (1) T.f.s. MARTS 78: Bjørn Thorsteinsson: Torsken og Islands forhold til Danmark gennem tiderne. p. 55 ff.
- (2) Thorkild Hansen: Jens Munk, 3. oplag, København 65. 30 ff.
- (3) T.f.s. MARTS 78, p. 53 ff.
- (4) Ibid, p. 67.
- (5) Thorkild Hansen, p. 30 f.
- (6) F. H. Kjølser: Vort Søværns Hæders- og mindedage, København 42, p. 24.
- (7) Thorkild Hansen, p. 41.
- (8) T.f.s. JANUAR 69: Ingvar Olsen: Søværnets stations- og inspektionstjeneste ved Vestgrønland indtil 2. verdenskrig (I), p. 1 ff.
- (9) Ibid, p. 67.
- (10) T.f.s. MARTS 78, p. 70 f.
- (11) T.f.s. FEBRUAR 69: Ingvar Olsen (II), p. 64 f.
- (12) Ibid, p. 67.
- (13) T.f.s. MARTS 69: Ingvar Olsen (III), p. 113 f.
- (14) Ibid, p. 118.
- (15) Ibid, p. 121 ff.
- (16) T.f.s. APRIL 69: Ingvar Olsen (IV), p. 181 ff.
- (17) Ibid, p. 186 f.
- (18) Alf Ross: Lærebog i Folkeret, Alm. del 4. udgave, København 72, p. 102.

BOGANMELDELSER

G. A. Ammon m.fl.: »The Soviet Navy in War and Peace«, 160 s. Progress Publishers, Moscow, 1981.

Der er i de senere år skrevet mange bøger på hovedsprogene om den sovjetiske flåde. Denne bog er absolut ikke blandt de bedste. Den er imidlertid skrevet af fire sovjetiske militærhistorikere, og den er i Sovjetunionen oversat til engelsk. Derved adskiller bogen sig fra de fleste andre af disse bøger, og tankevækkende nok også fra admiral Gorshkovs forfatterskab.

Her er det først og fremmest de officielle sovjetiske synspunkter og opfattelser, der fremlægges i en populær og ofte stærkt glorificeret form. Med blandt andet gentagne henvisninger til udtalelser, der er fremsat i de vestlige lande, forsøger forfatterne at gøre op med mange af de holdninger, der efterhånden har bredt sig om den sovjetiske flådes rolle før og nu.

Argumenterne er af meget forskellig kvalitet, og i valget af eksempler er forfatterne meget selektive. Enkelte småepisoder beskrives meget detaljeret, medens andre væsentlige forhold blot strejfes eller slet ikke nævnes. Man får at vide, at det var russeren I. F. Alexandrovsky, der konstruerede verdens første torpedo, og at russeren A. S. Popov opfandt radioen i 1895 og radaren allerede i 1899. De russiske opdagelsesrejser behandles særligt, men Vitus Bering nævnes ikke.

Trods konstateringen af at Sovjetunionen ikke blot er verdens største kontinentalmagt, men også er en stor sømagt med 40.000 km kystlinie, og trods fremhævelsen af de sovjetiske søfolks heltedige indsats i den anden verdenskrig, sammenfattes flådens indsats dog kun til at have været et værdifuldt bidrag til sejren over Nazi-Tyskland og Japan.

Til gengæld betragtes opbygningen i de sidste tyve år af den nye atombevæbnede oceangående flåde som en fremragende bedrift. Og det kan man nok være tilbøjelig til at give forfatterne medhold i. Især hvis deres beskrivelse af denne flåde, dens skibe og søfolk, og de opgaver den løser, er den hele og fulde sandhed, for der er tilsyneladende ingen problemer.

Anvendelsen af den amerikanske flåde som et instrument for en aggressiv imperialistisk politik, som det kaldes, ses som en alvorlig trussel mod verdensfreden; medens den sovjetiske flåde ikke er et middel til at udøve pres på maritime nationer, hævdes det. Dens tilstedeværelse i oversøiske områder har alene til formål at sikre Sovjetunionen og verdensfreden. Det er i hvert fald forfatternes udtrykte opfattelse. Tilsvarende fastslår de, at Sovjetunionens væbnede styrker aldrig har været brugt til aggressive formål. Det er den slags unuancerede gengivelser af officielle synspunkter, der på samme tid er bogens væsentligste svaghed – og dens berettigelse, for her er synspunkterne samlet.

Det er en nationalistisk, nærmest chauvinistisk bog om den sovjetiske flåde. Den prætenderer at være historie, men den er yderst selektiv. Den er populær, nærmest overfladisk, og den tåler på ingen måde at blive sammenlignet med admiral Gorshkovs bog om »Statens sømagt«. Den er mere postulerende end analytisk – og så er den oversat til et dårligt engelsk. Den kan kun være et supplement til de andre bøger om den sovjetiske flåde, fordi den gengiver så mange af de officielle opfattelser.

Hans Garde

Richard Collier: »The Road to Pearl Harbor«. Atheneum, New York 1981, 310 s. ill.

Denne usædvanlige bog omfatter kun året 1941, men til gengæld får man et levende indtryk af, hvor mange betydningsfulde begivenheder dette ene år har at byde på.

Forfatteren skifter med overlegen lethed position og betragter fra de forskellige observationssteder personer og begivenheder, der er med til at gøre dette år til det mest kritiske af krigens 5 lange og blodige år.

Beretningen begynder 17. januar med mødet mellem Churchill og Harry Hopkins, præsident Roosevelts særlige ud-sending, hvis opgave det var at inspirere den ensomme britiske løve til at holde ud – der er håb forude!

Billederne skifter hurtigt: vi befinder os i Rommels hoved-kvarter i Nordafrika, hvor »ørkenræven« forklarer sin stab, at Nilen er målet for den offensiv, han nu agter at sætte i gang.

På Berghof sidder Hitler og funderer: Rusland må ned-kæmpes, men hvorledes vil USA reagere? Kan han stole på Japan som allieret? Vil Franco slutte sig til Aksen?

I Det hvide Hus overvejer præsidenten mulighederne for at hjælpe England – to keep the British Isles afloat – uden at USA optræder som egentlig krigsdeltager.

Vi oplever Rudolf Hess' mærkelige eskapade til Skotland; skønt Førerens stedfortræder havde han ingen fuldmagt, og han opnåede kun livsvaring indespærring!

Som et lysglimt i mørket kommer Royal Navy's sænkning af superslagskibet BISMARCK.

Churchill forsøger forgæves at komme Jugoslavien og Grækenland til hjælp med deraf følgende katastrofer under forsvaret af Kreta.

Åbningen af det tyske storangreb på Sovjetunionen møder Stalin helt uforberedt. Tilbageslag for Briterne i Nord-

afrika. Ubådenes massesænkninger af konvojerne til England!

Churchill sejler med PRINCE OF WALES til det første møde med den amerikanske præsident, som han håber at gøre til en trofast forbundsfælle. Opmuntret vender Churchill hjem men kun for at modtage nye jobposter; de tyske hære tromler hen over de russiske stepper men snart viser oktoberfrosten og den første sne sig som stærkere modstandere end de retirerende sovjethære.

Men den værste af dette ulykkesårs katastrofer kommer i december: ødelæggelsen af den amerikanske stillehavsflåde ved det japanske lynangreb på Pearl Harbor efterfulgt af tabet af PRINCE OF WALES og REPULSE samt invasionen af Malaya, Filippinerne og de hollandske besiddelser i Østen.

Hele dette voldsomme hændelsesforløb er skildret på fremragende vis, og man læser bogen som en spændende roman. Man stifter bekendtskab med en mængde enkeltpersoner lige fra statsledere, militære chefer og efterretningsfolk til mænd og kvinder i mere beskedne stillinger, som på forskellig vis gør en indsats.

Den lange kildefortegnelse viser, hvor grundigt forfatteren er gået til værks og fordriver enhver tanke om begrebet »roman«.

Bogen anbefales på det bedste.

E.J.S.

FLÅDENS SKIBE

ved
orlogskaptajn H. Muusfeldt

FISKERIINSPEKTIONSTJENESTEN

Det stigende krav om effektivisering af fiskeriinspektions- og stationstjenesten ved Færøerne og Grønland samt i Nordsøen og det påtrængende behov for genoptagelse af den systematiske søopmåling i bl.a. grønlandske farvande samt på foranledning af Den kgl. Grønlandske Handel's skib HANS HEDTOFT's forlis ved Kap Farvel den 30. januar 1959 gjorde spørgsmålet om anskaffelse af erstatninger for de efterhånden utidsvarende enheder, der siden krigen blev indsat til denne tjeneste, aktuel.

I perioden frem til 1958 var sagen omkring anskaffelsen af en »grønlandsfregat« som bl.a. foreslået i den af Grønlandskommissionen i 1950 afgivne betænkning imidlertid gået i hårdknude, idet der herskede tvivl om fregattens sekundære opgaver – egentligt kampskib eller skib med visse eksorteringsegenskaber af hensyn til SACLANT's ønsker. Dette projekt sammen med andre nåede aldrig længere end til projekteringsstadiet.

Foranlediget af dels den foreliggende mulighed for et stærkt udvidet fiskeriterritorium omkring Færøerne og Grønland, dels af statsministerens besøg på Færøerne, hvor han havde konstateret, at søværnets fiskeriinspektionsmateriel var yderst ringe indkaldte forsvarsministeren daværende chef for søværnet til et møde i efteråret 1958 vedrørende inspektionsskibssagen.

Allerede den 11. oktober 1958 fremsendtes et PM om aktuelle krav til fiskeriinspektions- og opmålingstjenesten

ved Grønland og Færøerne. Udover at anbefale antallet af inspektionsskibe øget til 4 – 2 på grønland i sommerhalvåret, 1 ved Færøerne til helårstjeneste og 1 skib til alternativ tjeneste ved Færøerne og i Nordsøen – under hensyntagen til eftersyn, personelomsifting m.v., introduceredes anvendelsen af skibsbaseret helikoptere i den fremtidige inspektionstjeneste.

Den 21. januar 1959 søgte Forsvarsministeriet herefter de bevilgende myndigheder om tilslutning til bygning af 2 helikopterbærende skibe til brug ved den søgående fiskeriinspektions- og opmålingstjeneste ved Grønland og Færøerne samt i Nordsøen. Udover de 2 nye inspektionsskibe påregnedes fregatterne NIELS EBBESEN og THETIS holdt i drift i endnu nogle år.

Den 11. marts 1959 gav finansudvalget sin tilslutning til, at der blev iværksat bygning af 2 helikopterbærende fiskeriinspektions- og opmålingsskibe til et beløb af ca. 24 mio. kr. og at der blev anskaffet helikoptermateriel for ca. 3 mio. kr. Disse skulle erstatte fregatten HOLGER DANSKE og opmålingsskibet HEIMDAL, samtidig med at der øjnedes mulighed for en tilsvarende erstatning for fregatten NIELS EBBESEN og korvetten THETIS, hvorved det første skridt til en forbedring af den materielle situation med henblik på at muliggøre en forsvarlig løsning af bl.a. Danmarks suverænitetsmæssige opgaver ved Grønland og Færøerne blev taget.

Tanken om at bygge en enhedstype til nævnte opgaver til sigtede udnyttelsen af de med standardisering forbundne fordele med hensyn til vedligeholdelse, forsyning, uddannelse og afløsning under eftersyn m.v. og var ikke udtryk for en fravigelse af princippet om, at inspektions- og opmålingstjeneste skulle udføres hver for sig.

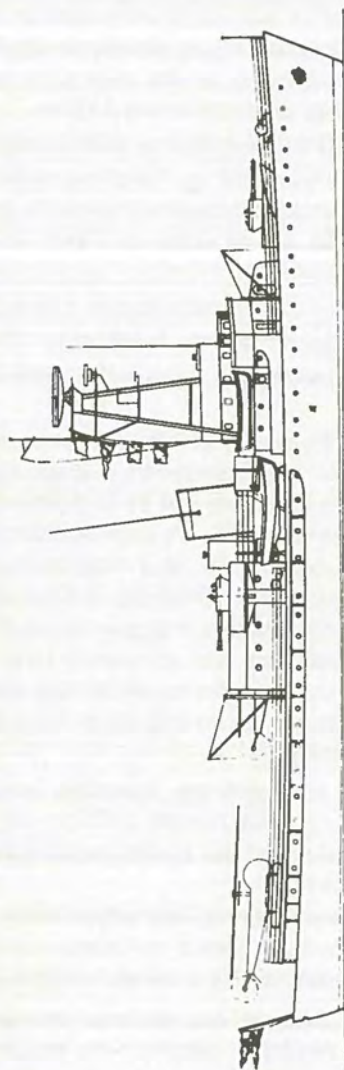
Den 21. juni 1960 gav finansudvalget tilslutning til, at der anvendtes 34 mio. kr. til bygning af yderligere 2 skibe, samt at der anvendtes 8 mio. kr. mere til de 2 førstnævnte.

Den 19. februar 1959 nedsatte ministeren for Grønland »Udvalget vedrørende besejling af Grønland« (Vedel-udvalget), der den 2. september 1959 afgav betænkning, hvori der bl.a. blev redegjort for søværnets nuværende og planlagte skibsmateriel i redningstjenesten samt i søopmålingen på Grønland. Til bedømmelse af udgifterne ved en gennemførelse af Vedel-udvalget's forslag, nedsatte ministeren for Grønland den 30. september 1959 et embedsmandsudvalg, der i sin beretning af 26. marts 1960 bl.a. anfører:

»at der ikke på nærværende tidspunkt er søgt bevilling til de 2 andre skibe, men at det er Forsvarsministeriets hensigt at søge herom, så snart indstilling herom foreligger fra Søværnskommandoen, således at alle 4 skibe vil kunne kontraheres samlet.

At Forsvarsministeriet endvidere har gjort opmærksom på, at der ikke ved de 4 inspektionsskibes tjeneste i første omgang må regnes med, at 1 af disse forbliver i Grønland i vintersæsonen, hvorfor ministeriet derfor ikke kan se bort fra, at det muligvis vil vise sig nødvendigt, at der bygges et femte skib, der således alene vil være at begrunde i Besejlingsudvalgets forslag.«

I overensstemmelse hermed anmodede Forsvarsministeriet pr. 30. april 1960 om tilladelse til bygning af yderligere 2 helikopterbærende fiskeriinspektions- og opmålingsskibe af samme type som de 2 under bygning værende. Samtidigt reguleredes bevillingen for de første 2 skibe og med henvisning til Vedel-udvalget's betænkning, nævnte ministeriet, »at man havde drøftet muligheden af bygning eller chartring af et femte skib, men at overvejelserne herom var stillet i bero indtil udnyttelsesgraden af de omhandlede 4 nye skibe var blevet klarlagt gennem erfaringsmæssige resultater fra deres anvendelse.«



Foreløbig skitse til nyt inspektions- og opmålingsskib.

Fra Tidsskrift for Søværnen, 130. årgang, april 1959.

Skibene blev derefter udbudt til civile værfter, og på grundlag af de indkomne tilbud gav finansudvalget den 8. september 1960 tilslutning til, at der anvendtes yderligere 7,5 mio. kr. til bygning af ovennævnte 4 skibe.

Til den søgående fiskeriinspektion samt stations- og opmålingstjeneste ved Grønland og Færøerne samt i Nordsøen var der herefter under Forsvarsministeriets civilafsnit bevilget i alt 76,5 mio. kr. til skibe og 5 mio. kr. til helikoptermateriel.

Den 16. september 1960 bemyndigede Forsvarsministeriet Søværnskommandoen til at iværksætte bygningen af HVIDBJØRNEN-klassen i overensstemmelse med de foreliggende tilbud.

I september 1967 fremsatte Chefen for Søværnet, på grundlag af analyser der var gennemført i søværnsstaben i 1966 og 1967, et forslag til bygning af et inspektionsskib til supplerings af de dengang ganske nye inspektionsskibe af HVIDBJØRNEN-klassen, idet der med motiveringen bl.a. henvises til den forestående udvidelse af fiskeriterritoriet og i øvrigt til de særlige maritime opgavers stigende tendens. I princippet ønskedes et skib af samme type som HVIDBJØRNEN-klassen, men der regnedes dog med indførelse af sådanne forbedringer, som erfaringer tilsagde og som tid og penge ville muliggøre.

Behandlingen af forslaget tog væsentlig længere tid end ventet og håbet, og først i marts 1973 forelå finansudvalget's bevilling og dermed det reelle grundlag for bygningen af BESKYTTEREN.

Inspektionsskibenes opgaver, der oftest løses under medvirken af skibenes helikoptere, er mangeartede, og må i reglen udføres under særdeles barske vejrforhold.

Anvendt i søopmålingen har skibene indsamlet data til fremstillingen af moderne søkort, som stigende trafik og voksende skibsstørrelser har nødvendiggjort, og desuden

er en lang række geofysiske målinger foretaget i Nordsøen og Nordatlanten.

Assistance til havarister og disses mandskab samt lægehjælp til fartøjer i rum sø og transport af patienter mellem skib og land forekomer jævnligt. Også transport af rigets myndigheder, d.v.s. medlemmer af kongehus, af regering og folketing samt forskellige kommissioner, til og indenfor afsides områder af riget, pålægges ofte inspektionsskibene.

Ved Lov nr. 597 af 17. december 1976 udvidedes det danske fiskeriterritorium fra 12 til 200 sømil, en udvidelse der samtidig indebar, at der omkring Færøerne og Grønland er 600.000 kvadratsømil nationalt hav.

Et fiskeriterritorium af den størrelse betyder for et land som Danmark, at det ikke har ressourcer til en effektiv overvågning og kontrol og en væsentligt forøgelse af fiske-riinspektionsindsatsen måtte kræves, hvis den stadig skulle være effektiv og forhindre ulovligt fiskeri. Hensigten med overvågningen og fiskeriinspektionen er da også blot at hindre, at der ikke systematisk og uobserveret begås ulovligheder gennem længere tid.

Indtil nu er forøgelsen sket ved at udnytte eksisterende materiel mest muligt, ved at indføre 2 besætninger til hvert af de fire inspektionsskibe under kommando, afløsningspersonel til fire inspektionskuttere, og ekstra besætninger til fly og helikoptere.

Dette betyder, at der nu ved Grønland året rundt er 2 inspektionsskibe og 3 kuttere, samt et C-130 fly, senere erstattet af de nytilgåede GULFSTREAM III fly, mens der ved Færøerne, samt med det færøske landstyes to mindre inspektionsskibe TJALDRID og OLAVUR HALGI, er 1 inspektionsskib og 1 kutter, og lejlighedsvis fly.

Både skibe og fly foretager områdeovervågning, hvor man kontrollerer, at kun fiskefartøjer, der har ret til det, fisker på territoriet, og kun inden for de tilladte områder. Fra

DISPOSITIONSPLAN 19

	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC
HVIDBJØRNE	FO + DA		FÆ		S		GR		S		GR	
VÆDDEREN	FÆ	AF					PE					
INGOLF	GR	S + PD + DA		GR		S		FÆ		S		GR
FYLLA	GR	S		GR		S		GR		S		FÆ
BESKYTTEREN	S	GR		S		FÆ				GR		S + PD
AGDLEK							GR					
AGPA							GR					
TULUGAQ							GR					
MAAGEN	I HENHOLD TIL UDRUSTINGSPLAN FOR SVN									PE		
MALLEMUKKEN							FÆ					

FÆ : Færøerne

GR : Grønland

FO : Forskole

S : Ophold ved dansk FLS (omskrifning af besætning vedligeholdelse/klargøring)

PE : Periodisk eftersyn

PD : Periodisk dokning

SY : Systemkontrol

AF : Afrigning

TI : Tilrigning

DA : Indflyvning LYNX i danske farvande

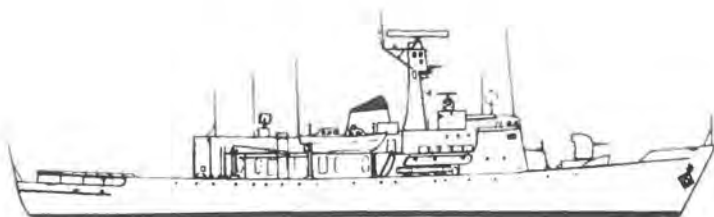
skibe og kuttere sendes desuden personel ombord i fiskefartøjerne for at kontrollere, at redskaber er lovlige (navnlig at maskestørrelsen ikke er for lille), og at der kun fiskes tilladte arter. Endvidere kontrolleres papirer og at fangsten svarer til hvad fartøjet har opgivet. Fiskeriinspektionen ledes af henholdsvis Grønlands Kommando og Færøernes Kommando, med et omfattende samarbejde med civile myndigheder.

Som følge af den øgede aktivitet fandt man det også nødvendigt, at inspektionsskibe og -kuttere formeredes i en selvstændig eskadre, Inspektionsskibseskadren (ISE), der oprettedes den 1. april 1980, med hjemsted i Frederikshavn. Eskadrechefen og hans stab har til opgave at sikre, at enhederne er i stand til at løse deres opgaver bedst muligt, ved at udgive bestemmelser for eskadrens organisation og virke, og ved at føre tilsyn med uddannelse, beredskab og tjenesten i øvrigt, ligesom eskadren rådgiver hvad angår materielle eller andre forbedringer i eskadrens skibstyper. En væsentlig opgave er administration af eskadrens personel og omskiftningerne. Hver måned kommer et inspektionsskib hjem fra et 3 måneders togt, og besætningen skal sendes hjem for afvikling af fridage og ferie, og til supplerende uddannelse eller civiluddannelse, mens den tiltrædende besætning skal gennem genoptræning i land og ombord, afsluttende med inspektion ved Inspektøren for Søværnet. Samtidig hermed laves der en række vedligeholdelses- og reparationsarbejder, forsyninger skal suppleres, og skibet skal i det hele taget klargøres til næste togt. Alt dette sker indenfor kun een måned. De nye opgaver og den øgede aktivitet har også stillet større krav til skibene, der kræves mere uddannelse, der sejles mere intensivt end tidligere, og der skal bestilles mere. Som nævnt kompenseres der også herfor når personellet er hjemme, og da tjenesten anses for attraktiv, er der mange ansøgere og næsten udelukkende fast personel ombord.

Alt i alt kan man konstatere, at fiskeriinspektionstjenesten har levet op til kravet om fortsat effektivitet uanset udvidelsen af territoriet, og at man er i god udvikling, der vil kunne øge effektiviteten endnu mere.

INSPEKTIONSSKIBE

HVIDBJØRNEN-klassen



Kendetegn: Strømlinieformet tårnmast med stor radarantenne på toppen.

Overbygning afsluttes i helikopterhangar og -dæk.

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
HVIDBJØRNEN	F 348	15. JUN. 1961	23. NOV. 1961	18. DEC. 1962 (15/12)*
VÆDDEREN	F 349	25. OKT. 1961	6. APR. 1962	22. MAR. 1963 (19/3)*
INGOLF	F 350	5. DEC. 1961	27. JUL. 1962	11. JUL. 1963 (27/6)*
FYLLA	F 351	28. JUL. 1962	18. DEC. 1962	28. OKT. 1963 (10/7)*

Note: Dato i () angiver første kommandohejsning.



Inspektionsskibet VÆDDEREN (Foto SVN).

DIMENSIONER	
Længde	72 meter
Bredde	11,6 meter
Dybgående	5 meter
Deplacement	1650 tons
Fart	18 knob

ARMERING
1 stk. 76 mm kanon M/61
Dybdebomber

FREMDRIVNING

4 stk. 16 cyl. General Motors dieselmotorer, type 16-567D, to-takt med tvungentrukne skylleluftsblæsere, ferskvandskølede, koblet på fælles gear med en skrueaksel, ydende 1600 BHK ved 800 o/m.

BEMÆRKNINGER

Inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen er bygget på danske værfter. HVIDBJØRNEN på Århus Flydedok, VÆDDEREN og INGOLF på Aalborg Skibsværft og

FYLLA på Svendborg Skibsværft.

Enhederne af HVIDBJØRNEN-klassen er bygget til fiske-riinspektion og kystbevogtning, særlig i grønlandske og færøske farvande, og er specielt udstyret med landingsdæk og hangar for helikopter.

Ved ombygninger siden 1972 er klædningen yderligere is-forstærket. Da et inspektionsskib i rimelig udstrækning skal kunne løse sine opgaver under alle vejrforhold, er skroget med sin underskærne forstævn og kraftige beskyttelsesfiner foran skruen og ekstra forstærkninger tilpasset til Finsk Iskklasse Ia, med visse modifikationer. Klassen er egnet til sejlads i is, uden at enhederne dog har skrogstyrke eller maskinkraft til at optræde som egentlige isbrydere.

Skroget er opdelt i et stort antal vandtætte rum, der tilsigter så ringe sårbarhed overfor lækage som muligt, og skibet kan flyde med to vandfyldte rum, ligesom skibet kan bære en overisning på 200 tons. Inspektionsskibene manøvreres fra broen over en elektrohydraulisk styremaskine og en KA-ME-WA-propel, der har stilbar stigning, medens maskineriet overvåges og tildels betjenes elektronisk fra et særligt maskinkontrolrum. En tværstillet bovpropel af type ULSTEIN 90TV er med til at øge skibets manøvreedygtighed væsentligt. Skibet kan manøvreres fra den lukkede istønde.

Når inspektionsskibe udfører fiskeri- og stationstjeneste medføres en helikopter – helikoptergruppe – fra Søværnets Flyvetjeneste. Indtil 1981-1982 af typen ALOUETTE III, der derefter blev erstattet af en ny helikoptertype, NAVAL LYNX. Anskaffelsen af LYNX har endvidere nødvendiggjort, at inspektionsskibene er blevet ombygget. Således har helikopterdækket måttet udvides.

Da helikopterflyvning fra et skibsdæk kræver, at skibet ruller mindst muligt, er inspektionsskibene udstyret med et stabilisatoranlæg, der skal bidrage til at den ombordvæ-

rende helikopter kan operere selv under vanskelige forhold.

Desuden kan skibene udrustes for søopmålingsopgaver og har i årenes løb deltaget i sådanne opgaver i såvel danske som grønlandske farvande.

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret de navne der i dag anvendes til inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen.

Af disse har HVIDBJØRNEN, INGOLF og FYLLA tidligere været anvendt og er kendt som navne på inspektionsskibe i de nordlige farvande. Navnene HVIDBJØRNEN og VÆDDEREN hentyder til symbolikken for henholdsvis Grønland og Færøerne i det danske rigsvåben, og et navn med tilknytning til Færøerne blev bragt i forslag, da Søværnsskommandoen var vidende om, at der tidligere fra Statsministeriet var et udtalt ønske herom, for så vidt angik navngivning af et af de nye inspektionsskibe.

Navnet VÆDDEREN har ikke tidligere været anvendt af søværnet, men det skal anføres, at der i 1630 findes omtalt en 6-kanoners galaj, der bar navnet DEN FLYVENDE VÆDDER.

HVIDBJØRNEN

1. Fregat HVIDE BJØRN (1636-1658), 34 kanoner

- 1636 taget som hollandsk prise
- 1640 indtager trælast i Norge og går til Spanien efter salt
- 1641 togt til Spanien efter salt
- 1643 i konvoj med bl.a. SORTE BJØRN til Spanien
- 1644 indgik i 2. Eskadre ved Kolbergerheide
- 1651 togt til Island
- 1653 på station i Sundet
- 1655 togt til Norge
- 1658 forlist under togt til Portugal.

2. Inspektionsskib (1928-1943)

- 1928 søsat fra Orlogsværftet den 27. december
- 1929 togt til Færøerne og Island (25. maj – 21. december)
- 1930 togt til Grønland (1. maj – 22. december)
- 1931 togt til Grønland (31. marts – 24. oktober)
- 1932 togt til Island og Grønland (25. januar – 24. november)
- 1934 togt til Island (14. januar – 22. december)
- 1935 togt til Island (25. januar – 13. december)
- 1936 togt til Island (3. februar – 12. december), indgik i Kongedelingen der overførte kongen til Island (10. juni – 2. juli)
- 1937 togt til Island (1. april – 16. oktober)
- 1938 togt til Island (1. april – 8. oktober) i eskadre med bl.a. NIELS JUEL (24. september – 5. oktober)
- 1939-40 togt til bl.a. Island (30. marts 1939 – 20. juni 1940)
- 1943 indgik i Skoledelingen for Kadetter sammen med INGOLF, HVALROSSEN og MARKRELEN samt THYRA og SVANEN. Lå 29. august i Storbælt ved Vengeance Grund, hvor tysk bordinghold ombordsattes og orlogsflaget blev nedhalet samtidig med at det tyske krigsflag blev hejst. Efter antændelse af bombe til sænkning af eget skib (i forreste ammunitionsmagasin) mønstredes besætningen på agterdækket og orlogsflaget atter hejst. Besætningen forlod HVIDBJØRNEN og bomben eksploderede. HVIDBJØRNEN kæntrerede og sank.

- 1945 På grund af omkostningerne ved ombygning og istandsættelse ønskedes skibet ikke tilbage til Danmark ved 2. Verdenskrigs afslutning. I årene efter 2. Verdenskrig sejlede det under den østtyske marines flag i Østersøen.
- 1960 navneændring til ALBIN KÖBIS.

Beslægtede navne:

1. *Mindre orlogsskib BJØRN (1535-1545)*
2. *Orlogsskib BJØRNEN (1564-1570)*
3. *Skærbåd BJØRNEN (1658)*
4. *FORGYLDTE BJØRN (1645-1657)*
5. *SORTE BJØRN (1643-1653) (jf. HVIDBJØRNEN 1)*
6. *Dobbeltchalup SORTE BJØRN (1717-1730)*
7. *Kongejaagt, 4 kanoner BJØRNEN (1762-1773)*
8. *Skærbåd BJØRNEN, 2 falkonetter (1768)*
9. *Stykpram BJØRNEN (1801).*

INGOLF

1. *Krydser (1876-1926)*

- 1876 søsat fra Orlogsværftet den 1. september
- 1878 prøvetogt
- 1879 togt til Færøerne og Island, herunder opmåling og hydrografiske undersøgelser i Danmarksstrædet
- 1880 togt til Færøerne og Island (5. april - 1. september)
- 1881 togt til Færøerne og Island (1. april - 30. september)
- 1884-85 vintertogt til Vestindien (16. oktober - 31. marts)
- 1885 indordnet blandt krydsere af 3. klasse den 18. december
- 1890 togt til Færøerne og Island (14. april - 15. september)
- 1890-91 vintertogt til Vestindien (15. oktober - 14. marts)

- 1891 togt til Færøerne og Island (15. april - 14. september)
- 1891-92 vintertogt til Vestindien (15. oktober - 14. marts)
- 1894 indrettet til hydrografisk ekspeditionsskib
- 1895 togt til Grønland, undersøgelser af farvandet vest for Grønland op til Disko - 1. fase af INGOLF-ekspeditionen (2. maj - 31. august)
- 1896 togt til Grønland, undersøgelser af farvandet mellem Grønland og Island og nord på til Jan Mayen - 2. fase af INGOLF-ekspeditionen (30. april - 29. august)
- 1896 overført til gruppen skoleskibe den 17. august og klassificeret som skonnert

- 1897-
- 1902 øvelsesskib for Dæksofficersskolen, hver sommer
- 1897-98 vintertogt til Vestindien (7. oktober - 6. april)
- 1900-01 vintertogt til Vestindien (15. oktober - 25. marts)
- 1902-03 stationsskib ved Vestindien (28. juli - 6. marts)
- 1903-05 øvelsesskib for Elevskolen, hver sommer
- 1905-06 stationsskib ved Vestindien (16. oktober - 15. marts)
- 1907-08 stationsskib ved Vestindien (16. september - 14. april)
- 1909-10 stationsskib ved Vestindien (15. oktober - 14. april)
- 1910-11 stationsskib ved Vestindien (15. oktober - 14. april)
- 1911 øvelsesskib for Konstabelevskolen, besøg på Færøerne og Island samt i Oslo (8. maj - 22. september)
- 1911-12 stationsskib ved Vestindien (9. oktober - 27. marts)
- 1912 øvelsesskib for Konstabelevskolen, besøg i Bilbao (9. maj - 18. september)

- 1912-13 stations- og opmålingsskib ved Vestindien (1. oktober - 29. marts)
- 1913 øvelsesskib for Konstabel elevskolen, sejlads nord om Skotland og vest om Island (9. maj - 17. september)
- 1914 øvelsesskib for Konstabelevskolen, togt til Grønland (7. maj - 30. september)
- 1914-18 indgik i Sikringsstyrken, distriktsskib i Sundet
- 1920 øvelsesskib for Konstabelevskolen, togt til Færøerne og Island, førte 30. august et detachment af tropper fra Åbenrå til Sønderborg og retur (14. maj - 18. september)
- 1920-21 vintertogt til Middelhavet med søfarende kadetter, besøg i Valencia og Algier (23. oktober - 29. januar)
- 1921 øvelsesskib for Konstabelevskolen, i juli underlagt Flådedelingen til overførsel af kongen til Færøerne, Island og Grønland (17. maj - 22. september)
- 1921-22 vintertogt i Atlanterhavet med søfarende kadetter, besøg i bl.a. Cadiz og Funchal (20. oktober - 11. marts)
- 1922 øvelsesskib for Konstabelevskolen, besøg bl.a. i Le Havre, Malaga og Dartmouth, derefter oplagt (16. maj - 19. september)
- 1926 Udgået af Flådens tal den 23. oktober og ophugget i Marstal.

Note: Under togter til Middelhavet og Vestindien var INGOLF ofte malet med tropebemaling d.v.s. hvidt skrog og gult opstående.

2. Inspektionsskib (1933-1943)

- 1933 søsat fra Orlogsværftet den 23. september
- 1934 togt til Grønland (30. april - 39. september)
- 1935 togt til Grønland (25. maj - 5. oktober)
- 1936 kadetskib og inspektionstjeneste ved Grønland (23. maj - 2. oktober), eskorterede 10. juni kongeskibet DANNEBROG til Reykjavik
- 1937 kadetskib og inspektionstjeneste ved Grønland (1. juni - 25. september)
- 1938 kadetskib og inspektionstjeneste ved Grønland (25. maj - 29. september)
- 1939 inspektionstjeneste i Nordsøen og danske farvande samt skoleskib for lærlinge
- 1940 bevogtning af spærringen i Storebælt den 9. april sammen med LOSSEN, SØLØVEN og SØRIDDEREN
- 1940-41 inspektionstjeneste i Nordsøen og danske farvande samt skoleskib for mathelever
- 1943 indgik i Skoledelingen for Kadetter sammen med HVIDBJØRNEN, HVALROSSEN og MAKRELEN samt THYRA og SVANEN, befandt sig i Storebælt 29. august. Da bombe til sænkning af eget skib ikke fungerede åbnedes søventilerne. Et antal gidsler blev taget, hvorefter ventilerne blev lukket og INGOLF sejlede til Korsør under tysk flag. Efter at kadetterne var blevet interneret i Korsør, blev skibet senere bragt til Tyskland hvor det sank under bombningen af Kiel.

FYLLA

1. Fregat, 20 kanoner (1802-1807)

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

1802 søsat fra Gammel holm, den 18. juli

- 1804 togt til Vestindien
- 1806-07 togt til Vestindien, Marokko og
- 1807 udgået ved Flådens bortførelse.

2. *Fregat, 40 kanoner (1816-1853)*

- Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)
- 1816 søsat fra Gammel Holm, den 17. juli
 - 1848 logiskib for værnepligtige
 - 1849-50 logiskib for krigsfanger
 - 1852 udgået af Flådens tal
 - 1853 solgt til købmand Th. Eggers, Hamborg.

3. *Skonnert (1862-1903) (1894)*

- 1862 søsat fra Orlogsværftet den 1. juli
- 1863 i eskadre (6. juli - 27. august)
 troppetransport (29. august - 8. september)
- 1863-64 togt til Vestindien (5. oktober - 19. september
1864) indgik efter hjemkomsten i Østersøeskadren
- 1865 omarmet
 togt til Færøerne og Island (2. maj - 31. august)
- 1867 togt til Færøerne og Island (29. marts - 4. september)
- 1868 togt til Færøerne og Island (28. marts - 4. september)
- 1869 togt til Færøerne og Island (1. april - 30. september)
- 1870 togt til Færøerne og Island (1. april - 2. september)
- 1871 togt til Færøerne og Island (3. april - 20. september)
- 1872 afhentede kanonbåden DROGDEN i LeHavre
 togt til Færøerne og Island (2. april - 15. november)
- 1873 togt til Færøerne og Island (1. april - 15. september)

- 1874 togt til Færøerne og Island (1. april - 17. september), ledsagede fregatten JYLLAND under kongerejsen til Island i anledning af Islands 1000-års fest
- 1875 togt til Færøerne og Island (1. april - 30. september), indgik i øvelseseskadrer efter hjemkomsten
- 1876 togt til Færøerne og Island (1. april - 2. september)
- 1877 togt til Færøerne og Island (3. april - 29. september)
- 1878 togt til Færøerne og Island (1. april - 30. september)
- 1979 opmåling (29. maj - 27. august)
- 1880 fiskeriinspektion i Nordsøen (1. april - 29. maj), opmåling (29. maj - 11. september)
- 1881 Fiskeriinspektion i Nordsøen (1. april - 31. maj), opmåling (31. maj - 31. august)
- 1882 hovedrepareret, herunder omarmering (1. april - 31. maj)
fiskeriinspektion og opmåling i Nordsøen (31. maj - 31. august)
- 1883 fiskeriinspektion i Nordsøen (2. april - 31. maj), opmåling (13. august - 13. oktober)
- 1884 togt til Grønland (24. maj - 23. september)
- 1885 omarmet og indordnet under krydsere af 3. klasse, den 18. december
- 1886 togt til Grønland (24. maj - 18. september)
- 1887 hovedeftersyn
- 1888 togt til Færøerne og Island (12. april - 29. september)
- 1889 togt til Island og Grønland (1. april - 30. september)
- 1894 udgået af Flådens tal, den 3. september
- 1903 ophugget.

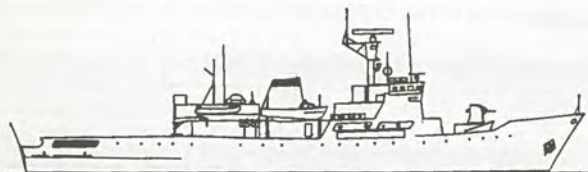
4. Inspektionsskib (1920-1933)

- 1915 søsat fra D&W Henderson, Glasgow i december og indgik i Royal Navy under navnet ASPHODEL
- 1920 overtaget den 5. juli, afgik fra Parkeston den 6. juli og ankom til København den 9. juli, indgik i Flådens tal den 2. august togt til Grønland (25. august - 21. oktober)
- 1921 togt til Island (1. marts - 13. oktober) indgik i Kongedelingen bestående af VALKYRIEN og HEIMDAL under overførsel til Island, eskorterede derefter DFDS ISLAND på kongerejsen til Grønland (21. juni - 27. juli)
- 1922 togt til Island og Grønland (19. april - 25. oktober)
- 1923 togt til Island og Grønland (24. marts - 18. oktober)
- 1924 togt til Island og Grønland (12. februar - 25. oktober)
- 1925 togt til Island og Grønland (28. januar - 26. oktober)
- 1926 togt til Island og Grønland (20. januar - 28. oktober) indgik i Kongedelingen bestående af NIELS IUEL og GEISER under overførsel til Færøerne og Island, jf. NIELS IUEL (3. - 27. juni)
- 1927 togt til Island (20. januar - 18. oktober)
- 1928 togt til Island (10. februar - 18. september)
- 1929 togt til Færøerne og Island (1. februar - 9. november)
- 1930 togt til Færøerne og Island (31. januar - 12. november), indgik i Kongedelingen bestående af NIELS IUEL og HEIMDAL under overførsel til Færøerne og Island

- 1931 togt til Færøerne og Island (30. januar - 21. december)
- 1932 togt til Færøerne og Island (15. april - 3. november)
- 1933 togt til Island samt øvelsesskib for Søofficersskolen (20. maj - 16. september)
 udgået af Flådens tal.

ADOPTION

De 4 inspektionsskibe af HVIDBJØRNEN-klassen er alle adopteret, enten i en dansk, færøsk eller grønlandsk havn, idet dog 2 er adopteret af to byer. Således er HVIDBJØRNEN adopteret af Julianehåb i juli 1965, VÆDDEREN i Tverå i september 1978 og i Odense i september 1982. INGOLF både i Svendborg i februar 1964 og i Jakobshavn i juli 1979 og FYLLA i Esbjerg. Når det er besluttet at lade inspektionsskibene adoptere af mere end én by, skal dette ses i relation til de ændrede dispositioner for inspektionsskibene. Siden oprettelsen af Inspektionsskibseskadren i 1980 har inspektionsskibene været dobbeltbemandet, med det formål at kunne udnytte skibene mest muligt til løsning af de egentlige fiskeriinspektions- og stationstjenesteopgaver. Denne større udnyttelse af inspektionsskibene i de nordligere farvandsafsnit betød samtidig, at skibene kun besejler hjemlige farvande i meget korte perioder, i forbindelse med søtræning kort efter personelomsiftningen mellem den ene besætning (A-besætningen) og den anden besætning (B-besætning).

BESKYTTEREN

Kendetegn: Lodret slank tårnmast med fremfaldende forkant på selve styrehuset.
 Konisk skorsten.
 Stort helikopterdæk agter.

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
BESKYTTEREN	F 340	11. DEC. 1974	29. MAJ 1975	27. FEB. 1976*)

*) Kommandohejsning 27. februar 1976.

DIMENSIONER	
Længde	74,7 meter
Bredde	12,2 meter
Dybgående	5,3 meter
Displacement	1824 tons
Fart	18 knob

ARMERING
1 stk. 76 mm kanon M/61
Dybdebomber

FREMDRIVNING

3 stk. B&W ALPHA dieselmotorer, type 16V 23 LU, 4 takts, hver ydende 2480 HK ved 825 o/m, koblet på et fælles gear med én udgangsaksel.



Inspektionsskibet BESKYTTEREN

(Foto SVN)

BEMÆRKNINGER

Inspektionsskibet BESKYTTEREN er bygget på Aalborg Værft som nybygning nr. 207, til anvendelse i danske, færøske og grønlandske farvande, og er i stand til at holde søen under alle forekommende vejrforhold i disse områder.

BESKYTTEREN er bygget efter Norsk Veritas klasse 1A1-ICE-A-EO, hvilket vil sige, at inspektionsskibet skulle være egnet til sejlads ved både Færøerne og Grønland, og at det er forsynet med periodevis vagtfrit maskineri.

Skroget, der er bygget af specielt stål og helsvejset, er opdelt i et antal vandtætte rum, og af hensyn til de specielle forhold ved Grønland er BESKYTTEREN isforstærket og

stabiliteten så god, at skibet kan tåle overisning på godt 200 tons.

BESKYTTEREN besidder stor manøvredygtighed på grund af det installerede bovpropelanlæg, hvad der er af betydning ved anløb af havne, der er smalle og vanskeligt sejlbare. Derudover er der, for at sikre rolig beliggenhed i søen under helikopteroperationer, installeret stabilisatorer med indklappelige finner.

I lighed med HVIDBJØRNEN-klassen medfører BESKYTTEREN altid en helikopter – helikoptergruppe fra Søværnets Flyvetjeneste, af typerne ALOUETTE III eller fra 1982 NAVAL LYNX – under udførelse af fiskeriinspektions- og stationstjeneste.

BESKYTTEREN er navngivet den 27. maj 1975 af Hans kongelige Højhed Arveprins Knud, men først søsat den 29. maj 1975 på grund af stormlavvande i Limfjorden. Overdraget til søværnet den 15. december. Apterungen er søværnets standard 1970 og besætningen tæller 60 mand, heri medregnet 4 mand fra helikoptergruppen.

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret navnet BESKYTTEREN (BESKIERMEREN).

1. Orlogsskib BESKIERMEREN, 64 kanoner (1708-1741)

Fabriksmester O. Judichær (1692-1727)

1708 søsat fra Orlogsværftet den 10. oktober

1710 i Gyldenløves flåde i Østersøen

1711 flagskib for D. J. Wilster i Østersøen for at bringe artilleri til Pommern

1712 i Barfoeds eskadre

1713 konvoj til Pommeren

1714 i P. Rabens flåde, senere i Gabels eskadre

1715 krydstogt ud for Stralssund

- 1716 i Gabels flåde, senere i Gyldenløves flåde
- 1717 flagskib for U. Kaas
- 1718 i P. Rabens flåde, blokade af Stralssund
- 1719 i V. Paulsens eskadre i Østersøen
- 1722 udlagt på Københavns Red, frygt for russisk overfald
- 1726 udlagt på Københavns Red
- 1741 udgået af Flådens tal.

2. *Galiot, 10 kanoner (1715-1720)*
 anvendt under felttog til Pommeren.

3. *Inspektions- og mineskib (1900-1950)*

- 1900 søsat fra Orlogsværftet den 7. juni som dampminebåd
- 1900-02 fiskeriinspektion ved Færøerne
- 1903-05 opmålingsskib ved Færøerne og Island om sommeren og i vintermånederne fiskeriinspektionstjeneste
- 1905-14 fiskeriinspektion ved Færøerne
- 1914-19 stationsskibe i Lillebælt (mineskib) og senere stationstjeneste ved Færøerne
 efter 1. Verdenskrig anvendt som fiskeriinspektionsskib ved Færøerne afbrudt af
- 1925 kommandoskib for øvelsesdelingen
- 1929 luftdepotskib for 1. Luftgruppe
- 1930 som i 1929 samt skoleskib for Dæksofficersskolen
- 1931 kommandoskib for øvelsesdelingen, fiskeriinspektion i danske farvande samt skoleskib for Dæksofficersskolen
- 1932 skoleskib for kadetter
- 1933-35 fiskeriinspektion i Nordsøen
- 1935 skoleskib for kadetter, besøg i Visby, Tallin og Gdynia
- 1936-38 fiskeriinspektion i Nordsøen

- 1942-43 skoleskib for mathelever
1943 under Skibsddivisionen, lå på Holmen den 29. august og taget af tyskerne i ubeskadiget stand og anvendt som forpostskib
1945 genfundet i Korsør i maj måned i meget dårlig stand siden anvendt som logiskib for Minestrygningsflotillen i Kalundborg, derefter som logiskib for torpedobådene
1950 udgået af Flådens tal den 25. maj.

4. Minelægger N 60 (1945-1964)

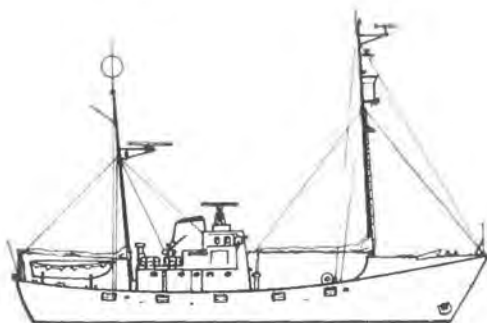
- 1944 bygget i USA i Brooklyn, N.Y. som Landing Ship Medium (LSM 390) til U.S. Navy og deltog som sådant i 2. Verdenskrig bl.a. i landgangsoperationerne ved Ansaldo
1954 efter ombygning i USA til minelægger overdraget til søværnet som led i det amerikanske våbenhjælpsprogram, kommandohejsning den 8. juni
jævnligt under kommando, indtil
1963 kommandostrykning den 12. oktober
1964 udgået af Flådens tal den 12. november.

ADOPTION.

I lighed med inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen er BESKYTTEREN adopteret. Adoptionen fandt sted i Holsteinsborg i maj 1977.

INSPEKTIONSKUTTERE

MAAGEN-klassen



Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
MAAGEN	Y 384	15. JAN. 1960	19. MAR. 1960	19. MAJ 1960
MALLEMUKKEN	Y 385	15. JAN. 1960	19. MAR. 1960	19. MAJ 1960

DIMENSIONER

Længde	27 meter
Bredde	7 meter
Dybgående	3 meter
Displacement	190 tons
Fart	11 knob

ARMERING

1 stk. 20 mm maskinkanon

FREMDRIVNING

1 stk. dieselmotor ydende 385 HK.

BEMÆRKNINGER

Inspektionskutterne af MAAGEN-klassen er bygget ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S.

De er bygget i stål og specielt konstrueret til sejlads i arktiske farvande, bl.a. ved isforstærkning af skroget og kutternes evne til at tåle stor overisning.

Efter tilgangen af inspektionskutterne af AGDLEK'-klassen i 1970'erne anvendes MAAGEN-klassen hovedsageligt ved operationer i færøske farvande, hvor de har afløst de tidligere inspektionskuttere af TEISTEN-klassen.



Inspektionskutteren MAAGEN

(Foto SVN)

FORGÆNGERE

Navngivning af Flådens skibe anvendes i størst mulig udstrækning som en traditionsbevarende faktor og medvirker herunder i mulig udstærkning til at fremme besætningens tilhørsforhold overfor enheden.

Således er navnegruppen søfugle, som den anvendes til MAAGEN-klassen, traditionelt blevet anvendt til inspektionskuttere med tjeneste ved Grønland og Færøerne (jf.

i øvrigt under AGDLEK'-klassen).

Navnet MALLEMUKKEN er ikke tidligere anvendt af søværnet, men er et af søfarende anvendt udtryk af hollandsk oprindelse for ISSTORMFUGLEN, en af de almindeligste fugle på grønlandske og færøske fuglefjelde.

Desuden bar en af søværnets catalinamaskiner, som assisterede Knuth-ekspeditionen, dette navn, som er velkendt og anvendes af grønlændere.

Navnet MAAGEN har derimod været anvendt flere gange i det danske søværn og i det følgende er »forgængerne« nævnt.

1. Pinke DEN FORGYLDTE MAAGE (GYLDNE MAAGE) (1571-1575)

1571 indgik i admiral Gyldenstjernes eskadre

1572 er anført i Flådeliste af 1572

1575 er anført i Flådeliste af 1575.

2. Jagt, 4 kanoner (1661-1685)

1677 er anført i Flådeliste af 1677

1678 i eskadreudrustning

1679 i Niels Iuel's eskadre.

3. Snau, 18 kanoner (1691-1692)

1691 på krydstogt med orlogsskibet LINDORMEN

1692 konvojtjeneste ved Frankrig og taget af en spansk kaper i ødelagt tilstand og ført til St. Sebastian.

4. Fregat, 20 kanoner (1694-1709)

1694 søsat fra Orlogsværftet den 28. juni, kølen lagt den 21. marts

1709 forfulgt af 2 svenske skibe til Dansig Red, hvor den blev sat på land og brændt den 12. december.

5. Skærbåd Nr. 5, 5 kanoner (1703-1720)

Tilhørte den norske søekvipage.

6. *Skude (1711-1714)*

Taget som svensk prise i 1711.

7. *Snau, 10 kanoner (1712-1720)*

8. *Båd, 10 kanoner (1743-?)*

9. *Jagt, kongejagt, 4 kanoner (1765-1807)*

1801 på opmåling ved Middelgrunden

1807 på togt til Holsten, skæbne ukendt.

10. *Lukt båd, 4 kanoner (1767-1813)*

1812 sank på Refshalen ved Sixtus den 1. marts (muligvis identisk med nr. 9).

11. *Dæksbåd (1832-1846)*

1833-

1841 på opmåling

1842 og

1843 på øvelse med subalterne officerer.

12. *Transportskonnert*

Nævnes i 1852 og hentede endnu i 1861 tømmer, planker o.lign. til Flådens brug.

13. *Inspektionsfartøj (1932-1958)*

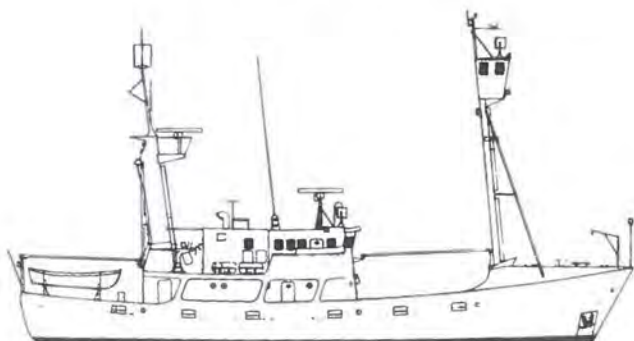
1930 bygget i Frederikssund

1932 indgået i Flådens tal den 22. marts

1940-43 forrettede tjeneste ved Grønland

1958 udgået af Flådens tal og solgt til Kgl. grønlandske Handel

(sejlede med skrognummer A 543 og senere Y 380).

AGDLEK'-klassen

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
AGDLEK'	Y 386	6. JUN. 1973	30. OKT. 1973	12. MAR. 1974*)
AGPA	Y 387	31. OKT. 1973	15. MAR. 1974	14. MAJ 1974**)
TULUGAO	Y 388	22. MAJ 1978	20. SEP. 1978	26. JUN. 1979

*) Kommandohejsning 28. MAJ 1978

**) Kommandohejsning 20 AUG. 1978

DIMENSIONER	
Længde	31,2 meter
Bredde	7,7 meter
Dybgående	3,4 meter
Displacement	330 tons
Fart	12 knob

ARMERING
1 stk. dobbelt 20 mm maskinkanon

FREMDRIVNING

1 stk. B&W ALPHA dieselmotor, type 408-26 VO, ydende 800 HK ved 400 o/m. Betjening af omdrejninger og skruestigning kan udføres såvel fra bro som fra istønde.

Hjælpe maskineriet består af 2 stk. dieselaggregater.

BEMÆRKNINGER

Inspektionskutterne af AGDLEK'-klassen er bygget på Svendborg Skibsværft som helsvejsede stålskibe. Kutterne er desuden bygget med isforstærkning og anvendes hovedsageligt til indenskærs operationer i grønlandske farvande som supplement til inspektionsskibene af HVIDBJØR-NEN-klassen og BESKYTTEREN.

Udover deltagelse i fiskeriinspektionstjenesten løser inspektionskutterne stationstjeneste, såsom sørednings-, politi- og transportopgaver.



Inspektionskutteren TULUGAQ

(Foto SVN)

FORGÆNGERE

Udover hvad der tidligere har været anført som formålet ved fastsættelse af navn til Flådens skibe, herunder identifikation (skibstype, klasse og tilhørsforhold) og som en traditionsbesvarende faktor, har navngivningen endvidere betydning som en sag af almindelig national interesse. Således medfører kravet der kan stilles til skibsnavnene et behov for et navngivningssystem afpasset efter Flådens sammensætning, idet en række tidligere anvendte skibsnavne, navnegrupper, i dag er taget i anvendelse til almindelig kendte, civile skibe. Dette gælder især navne på kongelige personer og større byer der bl.a. anvendes af DSB og Det Forenede Dampskibsselskab (DFDS).

Ved indstillingen om fastsættelse af navn til inspektionskutterne af AGDLEK'-klassen blev det bemærket, at der tidligere ved navngivning af inspektionskuttere, bestemt til tjeneste i grønlandske og færøske farvande er anvendt havfuglenavne, fortrinsvis navne på fugle, der træffes i Nordatlanten. Denne praksis fandtes fortsat ønskelig og det blev fundet hensigtsmæssigt at benytte sig af det grønlandske sprog og stavemåde ved navngivningen.

Navnene betyder

AGDLEK'* – havlit (hørende til familien havmåger),
 AGPA – lomvie (hørende til familien alkefugle) og
 TULUGAQ – ravn

Note:

*) Stavemåde ændret af AGDLEQ TIL AGDLEK' efter gældende transkriptionsregler og efter forslag fra Grønlandsministeriets translatører.

Efter det foreliggende har kun navnet RAVNEN tidligere været anvendt i det danske søværn.

1. *Galej eller pinke (ca. 1576)*
2. *Orlogsskib DEN LILLE RAVN (ca. 1631)*

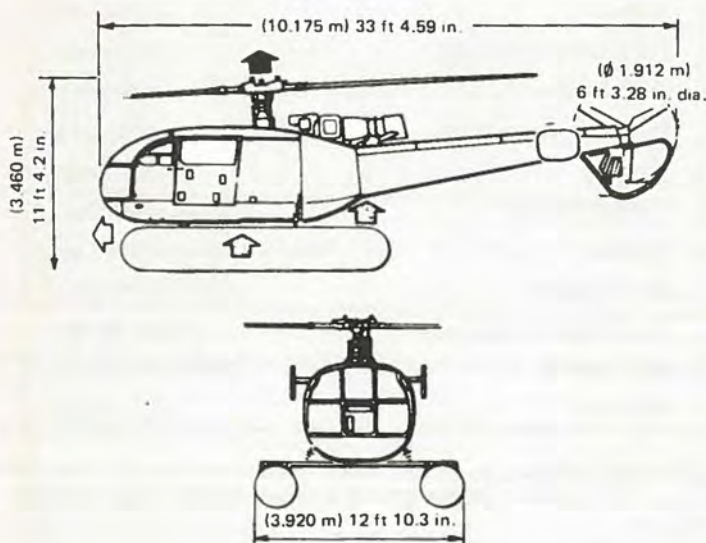
3. *Galaj SORTE RAVN* (1624-1633)
4. *Pinke* (1696-1710)
5. *Både* 1743-?)
6. *Jagt, kongejagt* (1762-1814)
7. *Torpedobåd* (1948-1962).

ADOPTION

Indtil videre er kun AGDLEK' blevet adopteret. Adoptionen fandt sted på foranledning af borgmesteren i Pamiut Kommune (Frederikshåb) den 22. november 1981 i forbindelse med indvielsen af Pamiut Idrætshal.

HELIKOPTERE

Alouette III



SKROGNUMMER	MODTAGET I FRANKRIG	ANKOMMET TIL VÆRLØSE	UDGÅET
M-019	28. MAJ 1962	8. JUN. 1962	
M-030	6. JUN. 1962	8. JUN. 1962	8. FEB. 82
M-070	20. JAN. 1963	23. JAN. 1963	21. FEB. 80*)
M-071	20. JAN. 1963	23. JAN. 1963	
M-072	20. JAN. 1963	23. JAN. 1963	7. APR. 82
M 388	14. JAN. 1967	19. JAN. 1967	2. SEP. 80**)
M-438	8. APR. 1967	10. APR. 1967	8. FEB. 82
M-439	8. APR. 1967	10. APR. 1967	19. MAJ 82

Note:

*) 21. APR. 1982, Metalindustriens Fagskole, Kastrup Lufthavn.

** Danmarks Flyvemuseum.

DIMENSIONER (udstyret med pontoner)	
Længde	12,82 meter
Længde med rotor foldet	10,03 meter
Rotordiameter	11,00 meter
Bredde med rotor foldet	3,92 meter
Højde	3,46 meter
Operativ fuldvægt	2.100 kg. (4.630 lbs.)
Nyttelast	1 timers flyvning med 290 kg.
Max. hastighed	92 knob (170 km/t)
Max. flyvetid (endurance)	2 timer 10 min.
Max. rækkevidde	200 sømil (370 km)
Besætning	1 mand

FREMDRIVNING

1 stk. TURBOMECA ARTOUSTE III B ydende 870 HK, hvoraf 542 HK udnyttes.

Efter at der i en periode fra 1951 og til 1962 ikke var set marinefly over Danmark, indkøbtes i 1962 fem helikoptere af typen ALOUETTE III til søværnet, primært beregnet til at operere fra inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen.

En medvirkende årsag hertil var Vedel-udvalgets betænkning vedrørende en effektivisering af rednings- og fiskeriinspektionstjenesten ved Grønland og Færøerne.

Valget faldt på den ved den franske fabrik Sud Aviation fremstillede helikopter ALOUETTE III.

Det er en énmotoret helikopter med én halerotor. Dens understel består af enten pontoner – til skibsbrug – eller af to hovedhjul og et næsehjul.

Helikopteren er udstyret med et hejseværk (hoist), der kan løfte 175 kg 30 meter. I en udvendig lastestrop (cargo-sling) kan helikopteren løfte 800 kg.

Den er beregnet anvendt til fiskeriinspektions- og redningstjeneste samt transport af 7 personer (incl. besætning).



Alouette III nr. M-438

(Foto SVN)

Der er endvidere mulighed for placering af 2 bærer i flyet. Helikopteren er forsynet med et harpunsystem for landing på skibsdæk, hvor harpunen skydes ned og griber fast i et ristværk, der er indbygget i dækket.

Med henblik på den nye tjeneste blev det første hold søofficerer i 1961 sendt til uddannelse som helikopterpiloter hos U.S. Navy i Florida, USA. Efter endt uddannelse, integreredes de i Eskadrille 722, hvor de sammen med flyvevåbnets piloter indgik i SAR-beredskabet (Search and Rescue) med S-55C, på hvilken type de fløj, til denne udgik i 1966.

De første 5 Sud Aviation SE-3160 ALOUETTE III helikoptere blev leveret i henholdsvis juni 1962 og januar 1963, og umiddelbart derefter påbegyndtes en række prøveflyvninger fra inspektionsskibet HVIDBJØRNEN med en pilot fra Royal Navy som rådgiver. Formålet var at fastsætte foreløbige bestemmelser for helikoptertjenesten i inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen.

Senere samme år kunne VÆDDEREN som det første skib operativt udrustet med en helikoptergruppe afgå til Færøerne.

Udviklingen i Søværnets Flyvetjeneste kan deles op i tre perioder:

I etableringsperioden 1961-1966 fastsattes bestemmelser for flyvning med helikoptere fra inspektionsskibe, herunder procedure og ruller m.v., således at helikopteren kunne udnyttes maksimalt til fiskeriinspektions- og redningsopgaver.

På grund af de stadigt stigende operative krav til Søværnets Flyvetjeneste, flere eftersyn på helikoptererne samt omskoling af nye piloter indkøbtes i 1966 tre nye helikoptere, der blev leveret i 1967.

Udviklingsperioden 1966-1970 karakteriseres ved, at materiel og personel var til rådighed i et sådant omfang, at man kunne klare mere end dagen og vejen. Flyvetjenesten be-

gyndte i denne periode at deltage i taktiske øvelser og forsøg, ligesom der nu var kapacitet til undervisning på skoler og til udarbejdelse af reviderede bestemmelser for helikopterflyvning i søværnet.

I samme periode gennemførtes i inspektionsskibene tiltrængte forbedringer af hangaren og reservedelslageret, og anvendte vindbegrænsninger blev hævet 10 knob, således at det nu blev muligt at flyve i vind op til 45 knob. Helikopteren blev forbedret ved installation af IFF/SIF og VHF, og »børnesygdommene« var efterhånden kureret. Endvidere blev der i 1970 fløjet forsøg med radarinstallation til brug i Airborne Early Warning-rollen.

I en kort periode blev der afholdt forsøg med landbaserede helikoptergrupper på henholdsvis Grønland og Færøerne. På Grønland var helikoptergruppen udstationeret fra november 1970 til juli 1971 på Narssarssuaq, men blev trukket tilbage, idet ALOUETTE'n var for lille til bl.a. at løse de pålagte opgaver. På Færøerne blev helikoptergruppen landsat i kortere perioder i forbindelse med inspektionsskibenes fravær fra færøske farvande.

I begyndelsen af 70'erne overgik Søværnets Flyvetjeneste til at deltage i farvandsovervågningen, og samtidig begyndte man at anvende helikopteren til torpedosporing, som i 1974, ved indførelsen af den svenske torpedo Tp 61, blev udvidet til at omfatte nattorpedosporing.

Siden 1970 har Søværnets Flyvetjeneste deltaget med udstationerede helikoptere i næsten samtlige øvelser i søværnet for blandt andet at evaluere mulighederne for den taktiske anvendelse af helikopterne. Flyvninger for Toldvæsenet, Farvandsdirektoratet og Politiet fandt også sted i begyndelsen af 70'erne, men disse opgaver er nu bortfaldet. I stedet lægger Forsvarets Efterretningstjeneste og Miljøstyrelsen beslag på en del flyvetid, samtidig med at behovet for transportstøtte er vokset.

Denne udvikling førte til tanker om anskaffelse af en

egentlig flådehelikopter. Disse tanker konkretiserede sig i Flådeplan 82 samt i forsvarsordningerne af 1973 og 1977, hvor styrkemålet angiver 8 flådehelikoptere og 6 inspektionshelikoptere.

Søværnets Flyvetjeneste har siden oprettelsen 1. februar 1962 været hjemmehørende på Flyvestation Værløse. Fra starten i Eskadrille 722, men fra den 29. april 1977 som en selvstændig enhed under Søværnets operative Kommando. Det første skridt mod oprettelsen af Søværnets Flyvetjeneste fandt sted den 1. september 1973, hvor »fligten« flyttede fra Eskadrille 722's lokaliteter til egen hangar.

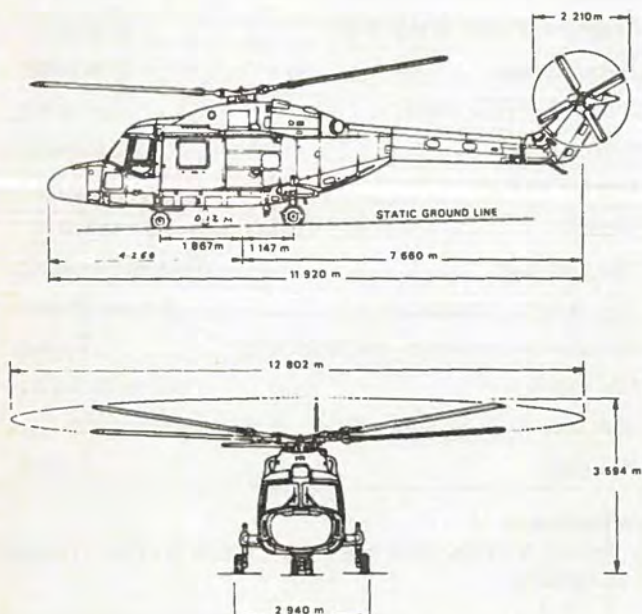
I 1977 indkøbtes et antal NAVAL LYNX til afløsning af ALOUETTE som udgik i perioden 1980-1982. De to, der var i tjeneste længst var M-019 og M-071, som forventes at flyve indtil den 1. december 1982. Den 8. juni kunne M-019 som den først modtagne fejre sin 20-års fødselsdag i søværnets tjeneste. Dette er noget af en pudsighed, for netop M-019 var den 10. december 1977 ude for et havari på Flyvestation Værløse, efter hvilket den faktisk blev erklæret totalhavareret. Alligevel blev den repareret, og fik lov til at blive blandt de to sidste.

Den 5. maj 1982 gennemførtes den sidste afflyvning med ALOUETTE III fra et inspektionsskib og i den forbindelse udtrykte chefen for Søværnets operative Kommando, kontreadmiral S. E. Thiede, sin tilfredshed med ALOUETTE III helikopternes indsats gennem en lang periode:

»Selvom denne begivenhed ikke er udtryk for reduktion og nedskæring, men en følge af indførelsen af en ny, avanceret helikopter, er det med et vist vemod, at Flåden siger farvel til ALOUETTE'n«.

For eftertiden er to bevaret, idet M-070 i 1980 blev overført til Metalindustriens Fagskole i Kastrup Lufthavn, medens Flyvemuseet har sikret sig M-388, der indtil færdigbygningen af Danmarks Flyvemuseum, er opmagasineret på Østerbrogades Kaserne.

LYNX NAVAL VARIANT (MK 80)



SKROGNUMMER	MODTAGET I ENGLAND	ANKOMMET TIL VÆRLØSE
S-134	4. JUN. 1980	6. JUN. 1982
S-142	29. APR. 1980	6. JUN. 1980
S-170	30. MAJ 1980	6. JUN. 1980
S-175	29. JUL. 1980	31. JUL. 1980
S-181	5. SEP. 1980	8. SEP. 1980
S-187	30. SEP. 1980	2. OKT. 1980
S-191	17. OKT. 1980	18. OKT. 1980
S-196	29. SEP. 1981	6. OKT. 1981

DIMENSIONER	
Længde	15,16 meter
Længde med rotor og hale foldet	10,62 meter
Rotordiameter	12,80 meter
Bredde med rotor foldet	2,94 meter
Højde	3,59 meter
Operativ fuldvægt	4.425 kg. (9.750 lbs.)
Nyttelast	1 timers flyvning med 650 kg.
Max. hastighed	150 knob (280 km/t)
Max. flyvetid (endurance)	2 timer 45 min.
Max. flyvetid (endurance med ekstra tank)	4 timer
Max. rækkevidde	330 sømil (610 km)
Max. rækkevidde med ekstra tank	480 sømil (890 km)
Besætning	2 mand

FREMDRIVNING

2 stk. ROLLS ROYCE GEM./MK 80 1001 FREE POWER TURBINE
hver på 900 BHK.

I slutningen af august 1977 blev der skrevet kontrakt med det engelske firma Westland Helicopters Ltd., Yeovil, Somerset i England om køb af 7 NAVAL LYNX Mk 80 helikoptere med option på yderligere 8 flådehelikoptere. Man håbede på at kunne skaffe de 8 helikoptere som Folketinget allerede i 1973 havde givet tilsagn om ved introduktionen af Flådeplan 82.

Indtil nu er det imidlertid kun blevet til én ekstra inspektionshelikopter og bevillingen til denne blev givet i juni 1979 samtidig med bevillingerne til GULFSTREAM III flyene.

Det var oprindeligt tanken, at der skulle anskaffes 6 inspektionshelikoptere til løsning af de opgaver som udvidelsen af

fiskeriterritoriet, jf. Lov nr. 597 af 17. december 1976, hvor det danske fiskeriterritorium blev udvidet fra 12 til 200 sømil. En udvidelse der femdoblede det havområde, der skal overvåges og inspiceres af inspektionsskibe, -kuttere, helikoptere og fastvingefly (C-130 og GULFSTREAM III). På grund af en yderligere udvidelse af arbejdsområdet blev det imidlertid besluttet at hæve tallet med 1 til 7, et tal der siden er udvidet med 1 til 8.



*LYNX Nr. S-181 på helikopterdekken på inspektionsskibet
BESKYTTEREN* (Foto SVN)

NAVAL LYNX Mk 80 er udviklet ved et britisk/fransk samarbejde mellem Westland og Aerospatiale i Frankrig. Helikopteren er valgt efter omfattende undersøgelser og vurderinger af 16 forskellige helikoptertyper. Den er desuden anskaffet af Storbritannien, Frankrig, Holland, USA, Norge, Forbundsrepublikken Tyskland, Australien, Brasilien og Argentina, og anses for at være tidsvarende de næste 20 år. En årrække, der ganske svarer til ALUETTE III helikopterens levetid.

Som følge af et krav fra dansk side, er de danske LYNX leveret med udstyr til Helicopter-In-Flight-Refueling (HIFR).

Inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen, BESKYTTEREN samt korvetterne af NIELS JUEL-klassen er siden blevet forsynet med de til skibene hørende dele af dette specielle tankningsudstyr.

Kravet fra dansk side blev rejst under henvisning til helikopterens primære operationsområde, hvor den som regel vil komme til at operere over store havområder, mange gange under mindre gode vejrforhold med høj søgang. Tankningsoperationen udføres ved at helikopteren »hænger« over agterdækket og med »hoisten« hejser en brændstofslange op til kabinen. I kabinen tilsluttes den en studs indbygget i dørken.

Man kan således gennemføre en fiskeriinspektionsflyvning og stadig være sikker på at kunne nå land, selv om en landing på inspektionsskibet ikke lader sig gennemføre.

Et andet dansk krav var en ekstra brændstoftank på 400 liter, som forøger rækkevidden målt i tid med knap 90 minutter. Ekstratanken som let kan monteres i kabinen (kroppen), er anskaffet specielt med henblik på fiskeriinspektionsflyvningerne, hvor der forekommer særdeles langvarige missioner.

En tredje egenskab ved NAVAL LYNX er muligheden for at sammenfolde hovedrotorbladene langs kroppen og knække halebommens yderste ende, med haleratoren fremefter i en stuveposition, hvilket betyder, at LYNX'en ikke optager ret megen plads om bord. Endvidere er det muligt at transportere en således sammenfoldet LYNX i flyvevåbnets C-130 Hercules transportfly, hvorved man i givet fald kan erstatte en meget lang flyvning med denne transportform. Og skulle en LYNX få et havari på Færøerne eller Grønland, er hjemtransport til bedre værkstedsfaciliteter relativ nem at gennemføre.

Flådeversionen, – udover at være bemalet i såkaldt Oxford Blue i lighed med Royal Navy's LYNX – adskiller sig i det ydre fra hærversionen ved at være forsynet med hjul i ste-

det for meder. Også næsen er lidt anderledes, idet radaren – Ferranti Seaspray – kræver en anden udformning af radardomen.

NAVAL LYNX, der er i stand til at flyve under instrumentforhold i dårligt vejr med kun 1 pilot, betyder en kraftig udvidelse af Søværnets Flyvetjenestes operationsmuligheder, og det i forening med den nye helikopters større hastighed og rækkevidde medfører, at det afsøgte havområde firedobles i forhold til det man var i stand til med ALOUETTE'n.

Af hensyn til løsning af eftersøgnings- og redningsopgaver er helikopteren forsynet med en hydraulisk kran (hoist) med en ca. 100 fod lang wire i styrebord side af kabinen. Kranen kan løfte ca. 270 kg. Når kranen ikke er i brug svinges den ind i flyet.

Under landing på inspektionsskibenes helikopterdæk i kraftig vind og høj sø, kan piloten umiddelbart efter landing – »touch-down« – dreje hovedrotorbladene til negativ stigning (negativ opdrift), således at helikopteren »suges« til dækket. Dertil kommer, at hjulene på understellet kan indstilles, så helikopteren kun kan bevæge sig omkring sin egen akse, og derved være sikret mod at køre udenbords. I lighed med ALOUETTE'n er NAVAL LYNX udstyret med en harpun, som efter landingen skydes ned på helikopterdækket, hvor den griber fat i et gitter, hvilket sikrer en perfekt og sikker fastholdelse til dækket efter landing. Derudover nødvendiggjorde anskaffelsen af LYNX, at inspektionsskibene blev ændret på visse punkter, udover den nævnte forberedelse til HIFR. Således er helikopterdækket blevet udvidet en smule samt forsynet med et andet ristarrangement end tidligere anvendt under ALOUETTE-flyvningerne.

Den 20. april 1980 kunne man ved Søværnets Flyvetjeneste se håndgribelige beviser på, at noget var ved at ske. Det første hold piloter drog afsted til England for at påbegynde

den teoretiske uddannelse på den nye helikoptertype. Piloterne tilbragte den første uge hos Rolls Royce Ltd. i Watford, hvor motorer og tilhørende systemer blev gennemgået. De næste 2 uger blev tilbragt ved Westland Training Center, Sherborne, med focus på helikopteren som helhed samt på procedurer.

Kristi Himmelfartsdag, den 15. maj 1980, landede den første af søværnets nye LYNX helikoptere på et inspektions-skib, nemlig HVIDBJØRNEN, der lå fortøjet i bøje i The Pool, London, umiddelbart nedenfor Tower Bridge. Helikopteren blev fløjet af Westland Helicopters Chief Test Pilot, med chefen for Søværnets Flyvetjeneste, orlogskaptajn S. V. Andersen som 2. pilot. Efter landingen var der en kort ceremoni, hvor direktøren for Westland overrakte flyets logbog til chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor J. Skjødt.

Den 5. juni 1980 tog man afsked med Westland-fabrikkerne i Yeovil og indledte hjemflyvningen til Flyvestation Værløse via Manston til De Kooy i Holland. Næste dag gik turen via Kiel-Holtenau til Værløse.

Den officielle overdragelse af NAVAL LYNX helikopterne til søværnet fandt sted på Flyvestation Værløse den 24. juni 1980, hvor chefen for Flyvematerielkommandoen overdragede LYNX helikopterne til Chefen for Søværnet, kontreadmiral N. F. Lange, der på forsvarschefens vegne modtog disse til operativ tjeneste, for derefter at overdrage flyene til chefen for Søværnets Flyvetjeneste.

Chefen for Søværnet sagde i forbindelse med overdragelsen bl.a.: »Det er med tilfredshed og glæde, at søværnet i dag modtager de første NAVAL LYNX helikoptere til operativ tjeneste. LYNX har lige fra tegnebordet for ca. 10 år siden været betragtet som en potentiel afløser for ALOUETTE'n som inspektionsskibshelikopter, men desuden også i trit med den maritime teknologiske udvikling, som det vi dengang benævnte flådehelikoptere, til at indgå

direkte i det operative samarbejde med fregatter, korvetter og torpodobåde. LYNX's egenskaber og bevæbningsmuligheder tilgodeser på tilfredsstillende måde begge roller og kan forene dem.

Søværnet modtager i dag 3 LYNX, de næste måneder kommer yderligere 4, og de sidste ser vi i 1981.

Allerede det kommende efterår vil LYNX operere fra inspektionsskibe, i første omgang under tjeneste ved Færøerne og i begyndelsen af 1981 også ved Grønland.

Et farvel til søværnets ALOUETTE III helikoptere er dermed også indledt efter snart 20 års god og fortjenstfuld tjeneste.

Lad mig her ved mærkedagen for skift fra ALOUETTE III til LYNX benytte lejligheden til at takke hver og en for en dygtig indsats under mange krævende og farefulde situationer gennem mange år og udtale mine bedste ønsker for personellet, søværnet og flyvevåbnets myndigheder i den overgang og indfasning, der forestår.

På forsvarschefens vegne har jeg den store glæde og tilfredshed at modtage LYNX helikopteren til operativ tjeneste og overdrage den til chefen for Søværnets Flyvetjeneste«.

I løbet af efteråret 1980 indledtes træningsoperationer med inspektionsskibet VÆDDEREN. Det drejede sig om landinger og Helicopter-In-Flight-Refueling.

Første udstationering af NAVAL LYNX med et inspektionsskib fandt sted i maj 1981 med VÆDDEREN til Færøerne.

Erfaringerne med LYNX i fiskeriinspektionsrollen viser allerede nu, at effektiviteten er blevet væsentligt forøget i forhold til ALOUETTE III. De vigtigste faktorer i dette forhold er rådaren, navigationsudstyret herunder autopilot samt den omtalte ekstratank, der bevirker, at den effektive patruljetjeneste næsten fordobles i forhold til tidligere.

På en fiskeriinspektionsopgave skulle ALOUETTE'n ind

over selve målet – »on top« – hvorefter inspektionsskibet kunne bestemme målets position ved hjælp af skibets egen radar. NAVAL LYNX kan derimod selv klare denne opgave ved hjælp af sit Tactical Air Navigation System (TANS). Man behøver endog ikke at være direkte over målet, for blot dette er på helikopterens radar, kan TANS'en bestemme positionen med stor nøjagtighed.

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de flytyper, der tidligere er blevet benyttet af det daværende Marines Flyvevæsen

1. *GLENTEN (Henri Farman) (1912-1913).*
2. *Donnet-Leveque (1913-1915).*
3. *Orlogsværftets Flyvebåd (1914-1919).*
4. *H.B.I. (1918-1924).*
5. *Friederichshafen F.F.49 (H.B.II) (1919-1926).*
6. *Hansa-Brandenburg W.29 (H.M.I.) (1919-1930).*
7. *Curtiss (F.B.VI) (1919-1924).*
8. *Avro 504K (L.B.I.) (1920-1928).*
9. *Hawker Dankok (L.B.II) (1926-1936).*
10. *Avro 504N (L.B.I) (1926-1936).*
11. *De Havilland 60 Moth (L.B.III) (1928-1940).*
12. *Heinkel H.E.8 (H.M.II) (1928-1940).*
13. *Avro Tutor (L.B.IV) (1932-1940).*
14. *Hawker Dantorp (H.B.III) (1933-1940).*
15. *Hawker Nimrod (L.B.V) (1934-1940).*
16. *Dornier Wal (F.M.I) (1938-1940).*

Den 9. april 1940 rådede 1. Luftflotille over 13 stk. H.M. II samt 2 stk. H.B. III (Dantorp torpedobiplaner). 2. Luftflotille lå med 8 stk. L.B.V på Avnø.

Efter den 9. april blev samtlige fly demonteret og opmagasineret i Orlogsværftets Flyvemaskineværksted på Hol-

men. I Ålborg var deponeret 4 stk. helt nye skolemaskiner af typen KZ II Sport (L.M. II). Flyene på Holmen blev saboteret den 22. november 1943, men forinden havde tyskerne fjernet et enkelt fly samt motorer og andet tilbehør. Efter besættelsen reableredes Marinens Flyvevæsen for sammen med Hærens Flyvetropper at danne Hærens og Søværnets Flyveledelse pr. 1. december 1947, hvorved der blev taget et stort skridt henimod dannelsen af Flyvevåbnet.

I tiden efter 2. Verdenskrig blev blandt andet fløjet med
SEA OTTER amfibiefly og
PBY-5A CATALINA



*Inspektionsskibet VÆDDEREN med ALOUETTE III på
helikopterdekken* (Foto SVN)

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i juli/august 1982.

ADMINISTRATION og RETSVÆSEN m.m.

Beretning om Forsvarets oplysnings- og Velfærdstjenestes virksomhed i 1981. Kbh. 1982. 24 s.

Farvandsvæsenets trafikanalyse 1981 (i Storebælt, Sundet og Østersøen W. – lige del). Kbh. 1982. 14 s. ill. kort. 4°.

Grolin Jesper & Finn Larusen: Ret eller magt på havet. FN's havretskonference. Baggrund og konsekvenser. u. sted. [Kb.] 1982. 112 s. ill. kort.

HISTORIE.

Cell, Gillian T. (ed.): Newfoundland Discovered. English Attempts at Colonisation 1610-1630. HAKLUYT SOCIETY SECOND SERIES no. 160. London 1982. 310 s. ill. kort. index. bibl.

Hildebrand, Hans H., Albert Röhr & Hans-Otto Steinmetz: Die deutschen Kriegsschiffe Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Bd. 5. Herford 1982. 154 s. ill. pers. index.

Howard, David: The Voyage of the Armada. The Spanish Story. London 1981. 256 s. ill. kort. index.

Hægstad, Arne: Ole Rømer og Christian den Femtes danske alen, potte og pund i 1683. u. sted 1982. 30 s. ill.

Koop, Gerhard, Kurt Galle & Fritz Klein: Von der Kaiserlichen Warft zum Marinearsenal. Wilhelmshafen als Zen-

trum der Marinetechnik seit 1870. München 1982. 216 s. ill. kort. index. bibl.

MacIntyre, Donald: Sea Power in the Pacific. A history from the sixteenth century to the present day. London 1972. 282 s. kort. index. bibl.

Marder, Arthur J.: Old Friends, New Enemies: The Royal Navy and the Imperial Japanese Navy, Strategic Illusions, 1936-1941. Oxford 1981. 534 s. ill. kort. index.

Mason, Ursula Stuart: The Wrens 1917-77. A history of the Women's Royal Navy Service. Reading 1977. 160 s. ill. index. bibl.

Den sjællandske øgruppes landmilitære domiciler (Domiciler/ELK). Bind 2. Ringsted 1982. forsk. pag. (ca. 304 s.) ill. kort.

Swanson, Bruce: Eighth Voyage of the Dragon. A History of China's Quest for Seapower. Annapolis 1982. 348 s. ill. kort. index. bibl.

Winton, John: Below the Belt. Novelty, Subterfuge and Surprise in Naval Warfare. London 1981. 192 s. ill.

1. VERDENSKRIG.

Tracy, F. G.: Five Months on a German Raider. Being the Adventures of an Englishman Captured by the »Wolf«. London 1919. 188 s. ill. kort.

2. VERDENSKRIG.

Collier, Richard: The Road to Pearl Harbor: 1941. New York 1981. 310 s. ill. index. bibl.

Collins, Larry & Dominique Lapierre: Brænder Paris? – Adolf Hitler 25. august 1944. Kbh. 1965. 286 s. ill.

Campton-Hall, Richard: The Underwater War 1939-1945. Poole 1982. 160 s. ill. index.

Costello, John: The Pacific War. New York 1981. 742 s. ill. kort. index. bibl.

Haga, Arnfinn: Natt på norskekysten. Den hemmelige militære nordsjøtrafikk 1940-43. u.sted. [Oslo] 1979. 336 s. ill.

Kemp, Peter: Decision at Sea: The Convoy Escorts. New York 1978. 184 s. ill. index. bibl.

Manchester, William: Goodbye Darkness. A Memoir of the Pacific War. Boston 1980. 402 s. ill. kort.

Prange, Gordon W.: At Dawn We Slept. The Untold Story of Pearl Harbor. New York 1981. 874 s. ill. kort. index. bibl.

Spurr, Russell: A Glorious Way to Die. The Kamikaze Mission of the Battleship Yamato, April 1945. Annapolis 1981. 340 s. ill. kort. index. bibl.

Winslow, W. G.: The Fleet the Gods Forgot. The U. S. Asiatic Fleet in World War II. Annapolis 1982. 328 s. ill. kort. index. bibl.

Øksendal, Asbjørn: Operasjon Weserübung. Vidkun Quisling og forspillet til 9. april 1940. Trondheim 1981. 168 s. ill. kort. index.

PERSONALHISTORIE.

Generalrulle for Esbern Snare 1953. Kbh. 1953. 53 s. fotokopi. 4°.

Generalrulle for Niels Ebbesen 1948. Kbh. 1948. 47 s. fotokopi. 4°.

Leutze, James: A Different Kind of Victory. A Biography of Admiral Thomas C. Hart. Annapolis 1981. 362 s. ill. index. bibl.

Williams, Mark: Captain Gilbert Roberts R. N. and the Anti-U-Boat School. London 1979. 186 s. index.

Ferguson, Eugene S.: Truxtun of the Constellation. The Life of Commodore Thomas Truxtun, U.S. Navy 1755-1822. Annapolis 1982 (1956). 322 s. ill. kort. index. bibl.

POLITIK & EFTERRETNINGSVÆSEN.

Andrén, Nils (red.): Fredens hav – vredens hav. Stockholm 1982. 82 s. ill. kort.

Beukel, Erik: Sovjetunionen og atomvåben. Indre og ydre forudsætninger for sovjetisk atomvåbenpolitik. u.sted [Kbh.] 1982. 118 s. bibl.

Birnbaum, Karl E.: Peace Moves and U-Boat Warfare. A Study of Imperial Germany's Policy towards the United States April 1916 – January 9, 1917. Stockholm 1958. 388 s. index.

Boolsen, R. Watt (red.): Østersøen i går – i dag – i morgen – fra den nordiske »Folk og forsvar«-konference 1981. Kbh. 1982. 66. s. kort. bibl.

Dobson, Christopher & Ronald Payne: Counterattack: The West's Battle Against the Terrorists. New York 1982. 198 s. index. bibl.

Lewin, Ronald: The American Magic. Codes, Ciphers and the Defeat of Japan. New York 1982. 332 s. ill. index. bibl.

Rhoer, Edward van der: Master Spy. A True Story of Allied Espionage in Bolshevik Russia. New York 1981. 260 s. index.

Sterling, Claire: The Terror Network. The Secret War of International Terrorism. New York 1981. 358 s. ill. index. bibl.

Thune, Christian (red.): Dansk udenrigspolitisk årbog 1980 + do. 1981. Kbh. 1981 & 1982. 492 s. + 424 s. index. bibl.

Watson, Bruce W.: Red Navy at Sea: Soviet Naval Operations on the High Seas, 1956-1980. London 1982. 246 s. ill. kort. index. bibl.

SKIBE, SKIBSBYGNING m.m.

Abell, Sir Westcott: The Shipwright's Trade. London 1948. 220 s. ill. index.

Bargoni, Franco: Corazzate classe Vittorio Veneto. Roma 1974. upag. [64 s.] ill.

Boudriôt, Jean & Hubert Berti: (Galiote a bobes) La Salamandre 1752 du constructeur J. M. B. Coulomb. Paris u.å. [1982]. 140 s. + 38 plancher. (Farvekort - planche I-XXXIV og planche a-c).

Breyer, Siegfried & Jürg Meister: Die Marine der Volksrepublik China. München 1982. 344 s. ill. index. kort. bibl.

The Chinese People's Liberation Army Today. u.sted 1982. 72 s. ill.

Conference Proceedings of International Naval Technology Expo 1982. Genève 1982. 506 s. ill.

Critchley, Mike: British Warships since 1945, Part 1. Liskeard, Cornwall u.å. [1980]. 104 s. ill.

Critchley, Mike: British Warships since 1945, Part 2. Liskeard, Cornwall u.å. [1981]. 104 s. ill.

Critchley, Mike: British Warships since 1945, Part 3. Liskeard, Cornwall u.å. [1982]. 104 s. ill.

Macpherson, Ken & John Burgess: The Ships of Canada's Naval Forces 1910-1981. A complete pictorial history of Canadian warships. Ontario 1981. 240 s. ill. index. bibl.

Polmar, Norman: The American Submarine. Annapolis 1981. 172 s. ill. index.

GRØNLAND.

Bach, H. C. & Jørgen Taagholt: Grønland og polarområdet – ressourcer og sikkerhedspolitik. Vedbæk 1982. 80 s. ill. kort. bibl.

Knud Rasmussens mindeekspedition, rap. 1-10. Div. 1979-81. forsk. pag. ill. kort.

Møller, J. Kisbye: Isaac de la Peyrère: »Relation du Groenland«. En 335 år gammel fransk »Beretning om Grønland«. Den ældste almindelige Grønlands-beskrivelse på et europæisk hovedsprog. (Særtryk af tidsskriftet Grønland, nr. 6. 1981). Kbh. 1981. 17 s. ill. kor.

DIVERSE.

Swift, Jim: Laugh with the Navy too! Liskeard, Cornwall u.å. 96 s. ill.

TIDSSKRIFTER.

U.S. Naval Proceedings Cumulative Index 1874-1977, Annapolis 1982. 378 s. 4^{te}.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER.

Nils Andrén (red.): Fredens hav – vredens hav. Centralförbundet Folk och Försvar, Stockholm 1982.

»Whiskey on the Rocks« – den sovjetiske u-båds grundstødning i den svenske skærgård i oktober 1981 gav anledning til nok så megen omtale – ikke mindst i verdenspressen.

Nærværende bog giver en nærmere redegørelse, dels for selve hændelsesforløbet, skrevet af chefen for Karlskrona flådestation, dels for de folkeretslige udgangspunkter for den svenske reaktion – skrevet af det svenske udenrigsministeriums rådgiver i folkeret, og af en regeringsråd med en kritisk opfattelse heraf, dels baseret på andre folkeretslige grundsætninger, og endelig belyses u-bådsaffæren i et større forsvarspolitisk perspektiv.

Richard Collier: The Road to Pearl Harbor: 1941. Atheneum, New York 1981.

En fortællende beretning om året 1941, omsat til 12 kapitler dækkende hver 3-5 uger, baseret på officielle kilder, arkiver og flere hundreder menneskers personlige oplevelser.

Man er vidne til den amerikanske præsidents udsending i England, Harry Hopkin's erklæring i januar om amerikansk hjælp, og Churchill's reaktion herpå (han græd), til nordmanden, der i maj opdagede Bismarck's og Prinz Eugen's sejlads til Atlanten, til den amerikansk fødte Ruth Mitchell's forbindelse med modstandsbevægelsen i Jugoslavien, og i det hele, hvad der skete af stort og småt i dette krigsår.

Bogen kan minde om en »kvald-roman«, men synes også absolut objektiv.

(Se også anmeldelsen side 302.)

Jesper Grolin og Finn Larusen: Ret eller magt på havet. FN's havretskonference. Baggrund og konsekvenser. FN-forbundet, København 1982.

Bogen belyser de centrale områder, som er omfattet af den af FN's havretskonference's 11. mødesamling vedtagne konventionstekst.

I konventionsudkastet, som 4 stater – herunder USA – ikke kunne stemme for, behandles spørgsmålene om søterritoriet, besejling og overflyvning af internationale stræder, bevarelse, udforskning og udnyttelse af havbundens rigdomskilder, beskyttelse mod havforurening, havforskning og det internationale havbundsområde inden for internationale zoner.

Arnfinn Haga: Natt på norskekysten. Den hemmelige militære nordsjøtrafikk 1940-43. J. W. Cappelen's forlag a/s, Oslo 1979.

1. del af forfatterens bøger om den hemmelige trafik af kuttere og småbåde fra Shetlands-øerne og det skotske fastland til Norge under 2. verdenskrig, medbringende agenter og radiooperatører og militært materiel og ofte returnerede med folk, der skulle væk fra Norge.

Som tillæg findes en oversigt over de mange ture, der blev udført – anført i kronologisk orden og med angivelse af skibs-navn, skipper og mandskab.

Jim Swift: Laugh with the Navy too! Maritime Books, Liskeard, Cornwall u.å.

En lille harmløs bog med terninger og kort tekst om livet i Royal Navy og på hjemmefronten.

Christian Thune (red.): Dansk udenrigspolitisk årbog 1980 og 1981. Dansk Udenrigspolitisk Institut – Samfundsvidenskabeligt Forlag, København 1981 og 1982.

De to nye årbøger er lige så omfattende som den første årbog (1979), jvfr. tidsskriftet 1980, pag. 366.

Af særlig interesse for tidsskriftets læserkreds findes i årbog 1980 en artikel af lektor ved Institut for Statskundskab ved Århus Universitet, Nikolaj Petersen: »Den lange vej mod en ny forsvarsordning: Planlægning, lovforberedelse og politiske sonderinger 1977-1981.«

I årbog 1981 redegøres for fredsbevægelsen og Europa's sikkerhed, og professor Erling Bjøl skriver om de udenrigspolitiske beslutningsprocesser.

Som et supplement til årbøgernes dokumentationsafsnit, der igennem gengivelse af en lang række tekster giver et bredt og dækkende indtryk af officiel dansk udenrigspolitik, findes, som noget nyt, en fortegnelse over samtlige forespørgsler og spørgsmål om udenrigspolitiske emner i

Folketinget i 1980 og 1981, og en gengivelse af den væsentligste opinionsundersøgelser om samme emne.

Mark Williams: Captain Gilbert Roberts R. N. and the Anti-U-Boat School. Cassell, London 1979.

En medvirkende årsag til at de allierede vandt slaget om Atlanten i 2. verdenskrig var etableringen af »Western Approaches Tectical Unit« i januar 1941, der udviklede anti-u-båds taktik, og afholdt kurser for mere end 5000 engelske og allierede søofficerer.

Bogen er en fascinerende beskrivelse af den mand, der var grundlægger af skolen. Gilbert Roberts gik ind i Royal Navy som kadet i 1913, var med i donau-flotillen efter 1. verdenskrig, uddannet som artilleriofficer, og var bl.a. i Augstralien. I slutningen af 1930'erne fik han tuberkulose og blev afskediget, men blev antaget igen i 1942 for at opbygge skolen.

I de forvirrede maj-dage i 1945 var han i Tyskland (Flensburg) og fik ved afhøringer af og samtaler med bl.a. tyske u-bådschefer bekræftet sin teorier om anti-u-båds krigsførelse.

W. G. Winslow: The Fleet the Gods Forgot. The U.S. Naval Institute Press, Annapolis 1982.

Amerikas asiatiske flåde bestod i efteråret 1941 af 3 krydsere, 13 destroyere, 23 større og 6 mindre undervandsbåde, 38 luftfartøjer (heraf 28 catalina'er), 2 tankskibe, 6 motor-torpedobåde, 6 minestrygere og et antal hjælpeskibe.

Bogen giver på sine første 60 sider en oversigt over disse skibes historie og operationer før og efter Pearl Harbor.

Resten af bogen er »Battle Reports« fra udvalgte enheder, gennem hvilke man får et levende indtryk af den enorme modstander, den amerikanske asiatiske flåde stod over for fra december 1941 til sommeren 1942.

Forfatteren var i den amerikanske flådes flyvevåben og

tilbragte 3½ år i japansk krigsfangenskab, hvorunder han interviewede amerikanske, engelske, australske og hollandske medfanger. Det lykkedes ham på mirakuløs måde at få disse notater med ved frigivelsen, således at han kunne anvende dem ved udarbejdelsen af bogen.

John Winton: Below the Belt. Novelty, Subterfuge and Surprise in Naval Warfare. Conway Maritime Press, London 1981.

Med undertitlen: »Nyheder – kneb – overraskelser« er temaet slået an. En afdeling for »beskidte tricks« er ikke noget nyt. Ukonventionel krigsførelse blev udviklet til en kunstart allerede af de gamle grækere, som anvendte brandere godt 1700 år før sådanne blev brugt mod den spanske armada.

Også romerne var opfindsomme i kampene mod Karthago, og den byzantinske flådes overmagt i det 7. århundrede var i høj grad baseret på det første »hemmelige« våben i historien, den græske ild.

Selv brug af giftgas blev foreslået så tidligt som Napoleons-krigene.

Bogen giver en historisk redegørelse for denne tradition, fra primitive eksplosionsfartøjer til den menneskelige torpedo i 2. verdenskrig – og giver også eksempler på foreslåede »beskidte tricks«, som trods alt var for »beskidte« at tage i anvendelse.

A.H.

ANNONCER

(01) *14 41 55



DANSK ESSO A/S

SKT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K
TLF (01) 142890

SCANTER MIL SYSTEM

Advanced Radar Systems

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



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4, DK 8520 Lystrup, Denmark
Telephone 06 - 222000, Telex 68109 terma dk, Cable terma



DET NORSKE VERITAS

DANMARK



K.G. MATZEN
KGM
INGENIØR- OG
HANDELSFIRMA

6000 METER

10.000.000 candela

NS - 200
UOVERTRUFFEN SOM ALL
ROUND LYSKASTER –
FANTASTISK TIL ISHAVS-
SEJLADS
200 W højtryksskviksølvlampe
110 eller 220 volt.

KONG GEORGS VEJ 21, 2000 KBH. F., TLF. 01-34426

We put You in command of the system!

SRA's Marina ledningssystem **MARIL** för ytattackfartyg

SRA's Marina Ledningssystem, **MARIL**, är avsett att möta kraven för taktisk ombord databehandling på avancerade små och stora ytattackfartyg.

Systemet är under leverans till Svenska Flottans fartyg **SPICA II**. Maril systemet är även beställt för leverans till de nya ytattacksfartygen **SPICA III**. — Tidigare versioner av **MARIL**-systemet har även exporterats för installation på fregatter och korvetter.

Liknande ledningssystem har beställts för Kustartilleriet.



SRA tillverkar taktiska lednings- och informations-behandlingssystem för

- Ytattackfartyg
- Ubåtar
- Kustbevakningsanläggningar

SRA

SRA COMMUNICATIONS AB

Interactive Data Systems

S-163 80 Stockholm, Sweden

Telephone: Int +75 21 00

Telex: 13545 SRA S

Kan søværnets kampenheder overleve den moderne lufttrussel?

af
Orlogskaptajn L.H. Skotte

Indledning

Søværnets kampkraft er de senere år blevet væsentligt forøget ved tilgangen af nye og avancerede enheder som torpedomissilbåde af WILLEMOES-kl., korvetter af NIELS-JUEL-kl. samt fregatter af PEDER SKRAM-kl., der har gennemgået en tilbundsgående opdatering på våben- og kampinformationsområdet. Enhedernes slagkraft er tilvejebragt ved introduktion af det langtrækkende avancerede antiskibsmisil (ASSM) HARPOON, der repræsenterer en alvorlig trussel mod alle typer af overfladeskibe og som derfor er af stor betydning i antiinvasionsforsvaret. Bevæbningen af søværnets egentlige kampenheder med HARPOON har imidlertid medført, at disse enheder af en fjende må betragtes som højt prioriterede mål, som det kan betale sig at bekæmpe med alle til rådighed stående midler. Da søværnet som bekendt råder over et begrænset antal af HARPOON bærende enheder, vil det selvsagt være bydende nødvendigt at kunne beskytte disse mod angreb, der vil kunne forhindre, at de langtrækkende HARPOON-missiler bringes i anvendelse på rette tid og sted. Den største trussel mod søværnets enheder i det primære operationsområde udgøres i dag af lufttruslen i form af konventionelle fly og missiler. Overfor denne moderne og nuancerede trussel må det desværre erkendes, at søværnets modmidler er utilstrækkelige. Der bør derfor snarest træffes foranstaltninger til anskaffelse af egnede moderne nærluftforsvarsmidler, der kan give enhederne en bedre over-

levelsessandsynlighed under udførelse af de egentlige kampopgaver.

I det følgende beskrives et bredt udsnit af våbensystemer, der er fremkommet i de senere år eller som er under udvikling og som alle har det tilfælles, at de har egenskaber, der gør dem anvendelige til at imødegå hele aspektet i den forventede trussel.

Truslen

Den tid er forbi, hvor lufttruslen udgøres alene af bombe-bevæbnede fly og simple, store og langsomt flyvende missiler. Efter Falklandskrigen er der ganske vist igen opstået en vis interesse for traditionelle fly med konventionelle bomber i rollen som antiskibs våben, men det må erindres, at tabsraten var meget høj for disse fly, og det vil være usandsynligt om en fjende, der råder over både avancerede fly og missiler vil risikere fly når billigere og mere effektive antiskibsmissiler er til rådighed i meget stort antal. Hovedparten af de nyeste og de kommende antiskibsmissiler kan affyres fra alle tænkelige platforme og på meget store afstande, hvorfor en bekæmpelse af selve den affyrende platform i mange tilfælde ikke vil være mulig. I danske farvande, kan det med den nuværende udvikling antages, at den mest sandsynlige fremføringsplatform vil være fly.

En detaljeret og nuanceret trusselsmodel skal ikke opstilles her, men trusselsudviklingens primærkarakteristika skal nævnes for at give en fornemmelse af hvor alvorlig situationen er. Den typiske udvikling er karakteriseret ved følgende parametre:

- lav højde (seaskimming)
- ekstrem stor hastighed (supersonisk)
- stor dykvinkel (over 60°)
- lille radarreflekterende areal

- aktiv/passiv målsøgning
- kompliceret baneprofil
- serieangreb fra samme retning med kort tidsinterval
- sektorangreb, ankommende samtidig
- anvendelse af elektroniske modmidler (ECM).

Indenfor den nære tidshorisont antages truslen i lav højde at være den alvorligste og mest realistiske. Opdagelse af et sådant avanceret mål vil ske på meget kort afstand, medførende kort reaktionstid til rådighed for indsættelse af modmidler. Som eksempel skal nævnes, at et missil, der flyver med hastighed Mach 1.8 og som opdages på en afstand af 10 km vil have tilbagelagt nævnte distance på ca. 16 sekunder, og et missil med fart Mach 3.0 vil bruge ca. 10 sekunder.

Udviklingen i trusselsbilledet ser uden tvivl meget alvorligt ud, men modmidlerne er udviklet eller under udvikling i den vestlige verden således, at der kan skabes en rimelig overlevelsesmulighed selv for mindre enheder.

Søværnets luftforsvar

Ombord i søværnets enheder findes i dag følgende hovedgrupper af våben, der kan anvendes til bekæmpelse af lufttruslen:

- kanoner
- missiler.

Kanonerne består for størstedelen af ældre langsomtskydende pjecer, der er delvist manuelt betjente, og som i ingen tilfælde er tilknyttet et autonomt overvågnings- og ildledelsessystem. Pjecerne og ammunitionen er ikke ensidigt optimerede mod luftmål, idet de også skal kunne udføre sømålsbeskydning. Mod de hurtigste fly og missiler tillader systemernes reaktionstid og pjecernes skudkadance ikke, at engagementer kan forventes udført indenfor den tid, der er til rådighed fra opdagelse af målet til det træffer

egen enhed således, at bare en rimelig overlevelsessandsynlighed opnås.

Kendes således systemernes reaktionstid, skudkadance og enkeltskudstræfsandsynlighed kan det meget enkelt udregnes, hvor stor eller rettere lille sandsynlighed, der er for nedkæmpelse af et missil, der kan engageres i maksimalt 10 sekunder. Situationen forværres drastisk, hvis flere mål skal bekæmpes samtidig fra flere retninger.

Søværnet råder udover kanoner også over missilsystemet Nato Seasparrow. Systemet er ganske effektivt, men har som bekendt også sine svagheder. Ikke desto mindre må det betegnes som rygraden i søværnets luftforsvar. Nato Seasparrow betragtes i dag som teknologisk delvist forældet, og den modernisering og opdatering af systemet, der er planlagt til at finde sted indenfor de næste par år er hårdt tiltrængt.

Definitioner og begreber for nærluftforsvar

Indenfor luftforsvarsterminologien opereres med forskellige forsvarszoner. De store nationer, der opererer på de store have, har således defineret helt op til 5 zoner, svarende til meget store forsvarsområder. Søværnets operationsområder er i forhold hertil meget begrænsede i størrelse samt omgivet af landområder. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at afgrænse luftforsvaret til 3 forsvarszoner. Anvendes Nato terminologi benævnes forsvaret i disse 3 zoner som følger:

- Area Air Defence (AAD)
- Point Air Defence (PAD)
- Very Short Range Air Defence (VSRAD).

AAD defineres som evnen til at forsvare en hel styrke eller gruppe af skibe på store afstande. Som eksempel på AAD våbensystemer kan nævnes det amerikanske Standard Missile System og det britiske Sea Dart Missile System.

PAD giver selvforsvarsmulighed for det enkelte skib og har meget begrænsede muligheder for at beskytte andre enheder i en styrke. Som eksempel på PAD systemer kan nævnes missilsystemer som Nato Seasparrow og det britiske Sea Wolf samt fuldautomatiske kanoner af medium kaliber 76-150 mm.

VSRAD giver en sidste chance for på meget kort hold at nedkæmpe et ASSM missil eller fly, der angriber et skib. Virkningsradius for disse våben er så begrænset, at de udelukkende kan anvendes til egentligt selvforsvar. Som eksempel på VSRAD våben kan nævnes det amerikanske Phalanx kanonsystem og det hollandsk/amerikanske Goalkeeper kanonsystem.

Grænserne for AAD, PAD og VSRAD kan for nogle våbensystemer være flydende således, at f.eks. et våbensystem kan, selv om det defineres som hørende til en gruppe, til en vis grad også løse opgaver, der hører til en anden gruppe.

Idet søværnets enheder næppe nu eller i fremtiden vil kunne akkomodere de store, tunge og komplicerede AAD våbensystemer, skal der i det efterfølgende udelukkende beskrives eksempler på PAD- og VSRAD-systemer.

I missilbekæmpelsesterminologien anvendes begreberne »Soft Kill« og »Hard Kill«. Et angribende missil, der ved chaff, IR decoys, ECM midler etc. bringes ud af sin kurs mod det forudsete mål, siges at være bekæmpet med »Soft Kill« våben eller midler. Skal »Soft Kill« midler anvendes med held, kræves eksakt viden at være til rådighed om det angribende missil, d.v.s. søgemetode, frekvens, IR-signatur, baneprofil m.m. Det er derfor risikabelt alene at forlade sig på et »Soft Kill«, hvorimod det kan udgøre et nyttigt supplement til de egentlige »Hard Kill« våben.

De her beskrevne systemer er alle »Hard Kill« våben, hvor ødelæggelse af det angribende missil eller fly er hovedformålet.

Luftforsvarssystemer til varetagelse af PAD og VSRAD opgaver

PAD og VSRAD-systemer betegnes foreløbig under ét som nærluftforsvarssystemer. Det vil være nødvendigt at se nærmere på et af de primære krav, der under hensyntagen til den opstillede trussel, skal stilles til disse systemer. Den største trussel frembydes af antiskibsmissiler (ASSM), hvor reaktionstiden kan blive meget kort. Derfor er det altoverkyggende krav til nærluftforsvarssystemet, at den totale systemreaktionstid minimeres således, at hele processen, der omfatter identifikation, trusselsevaluering, bestemmelse af baneprofil, målfatning, tracking og affyring og senere efter ildåbning, opdatering af måldata og affyringsdata, kan udføres hurtigere end den tid det indkommende missil er om at nå egen enhed fra det punkt, hvor det detekteres. Dette krav forstærkes meget i tilfælde af multiple targets, der enten angriber på samme tid fra forskellige retninger og med forskellige baneprofiler, eller angriber i et stream attack med meget kort tidsinterval.

Kravet om reaktionstid nødvendiggør, at nærluftforsvarssystemer gøres autonome i alle faser lige fra før måldetektion og til nedkæmpelse. Manuelle eller halvautomatiske kampinformationssystemer som f.eks. Ceplo, der betinger en menneskelig beslutning og handling er alt for tidskrævende til at sikre, at engagement kan gennemføres med en rimelig sandsynlighed for nedkæmpelse af meget hurtige mål, Mach 1.0-4.0.

I forsøg på at begrænse opgaven med hensyn til en beskrivelse af mulige fremtidige nærluftforsvarssystemer til søværnets enheder er der udvalgt et repræsentativt udsnit af våbensystemer på forskellige udviklingstrin og som alle må forventes at være i operativ brug de næste 15-20 år.

Som våbensystemer, der kan karakteriseres som PAD systemer, er der kun udvalgt missilsystemer, idet eksisterende kanonsystemer ikke kan leve op til kravene om ræk-

ning, præcision og skudkadance. Under Falklandskrigen blev der således ikke med sikkerhed noteret træffere med kanoner af medium kaliber, til trods for en heftig beskydning af angribende fly. Selv om en moderne pjece, som den i søværnet introducerede OTO MELARA 76/62 M/71 regnes for en god luftmålspjece, kan beregninger hurtigt vise, at der indenfor en given kort reaktionstid kun kan afgives meget få skud. Der er udviklingstendenser, der tyder på, at kanoner med kaliber 76-150 mm, kan få PAD egenskaber, idet det vil være muligt at øge skudkadancen og forbedre ammunition og brandrør. Problemet er i dag meget hurtig pibeudslidning medførende stor spredning samt brandrørsproblemer. En anden udvikling, der er mere lovende er styret ammunition således, at projektilet homer på målet. En egentlig udvikling på dette område vil næppe være afsluttet indenfor de næste ca. 10 år.

Missilsystemer anvendt i PAD rollen vil være forsynet med relativ stor sprængladning, mange gange større end sprængladning fra et medium kaliber projektil. Derfor er sandsynligheden for at uskadeliggøre et angribende missil selv med en given misdistance ret høj. Da samtidig interceptafstanden for et PAD våben typisk er af størrelsesordenen 5 til 10 km vil der, selv om direkte træf ikke opnås, være gode muligheder for at blast effekten vil ødelægge det angribende missils »guidance and control unit« således, at det bringes ud af dets bane på relativ stor afstand.

Ved bekæmpelse af mål, der f.eks. i en situation, hvor flere mål ankommer samtidigt eller næsten samtidigt, og hvor missilsystemet ikke kan klare alle mål, kan det forudses, at mål kommer indenfor missilsystemets minimumsengagementsafstand. I denne situation er eneste forsvarsmiddel et autonomt og meget hurtigt reagerende system til varetagelse af VSRAD-opgaven. Et andet meget væsentligt krav til nærluftforsvarssystemer er total uskadeliggørelse af truslen således, at eget skib ikke rammes af et missil, der nok

er ramt og delvist beskadiget, men som på grund af dets kinetiske energi og ballistiske bane alligevel vil kunne udvirke meget alvorlige skader på et moderne krigsskib. Den eneste måde, hvorpå et angribende missil med sikkerhed kan uskadeliggøres, er ved at bringe dets krigsladning til detonation.

Forsøg og teoretiske beregninger har sandsynliggjort, at et detonerende projektil af 40-76 mm kaliber i meget få tilfælde med en given acceptabel misdistance kan bringe et ASSM missils krigsladning til detonation. For at opnå detonation kræves tilført stor kinetisk energi. I småkalibret ammunition opnås den store kinetiske energi ved anvendelse af subcaliber, også benævnt »discarding sabots,« der er velkendt indenfor antikampvognsvåben. Selv for de bedste kanonsystemer eksisterer der en vis spredning. Denne er en funktion af våbnets og ammunitionens fysiske karakteristika og af afstanden. Disse forhold taler til fordel for kanoner med afstandsvirkende brandrørsammunition, altså kalibre fra 40 mm og opefter. For de mindre kalibre 20-35 mm er interceptafstanden meget kort, ca. 2000 m og skudkadancen er væsentlig højere end for f.eks. en 40 mm kanon, samtidig er spredningen lille ved en kort afstand. Der er således meget, der taler for, at en virkelig hurtigskydende flerløbet småkalibret kanon med subcaliber ammunition og høj mundingshastighed kan opnå direkte træf medførende krigshoveddetonation på endog et godt beskyttet missil. Et andet forhold, der taler for småkalibrede kanoner findes i situationer, hvor det angribende missil kommer ind med stor dykvinkel. Der vil i det tilfælde være absolut krav til, at krigshovedet detonerer, i modsat fald vil missilets uskadede krigshoved have stor chance for at træffe forårsaget af den ballistiske bane.

Point air defence systemer

I det følgende beskrives udvalgte nærluftforsvarssystemer, idet PAD systemer behandles først. Det skal bemærkes, at

oplysningerne er indhentet fra den pågældende fabrikant eller fra anden tilgængelig uklassificeret litteratur, hvorfor de skal tages med et vist forbehold, idet tekniske og operative evalueringer endnu ikke har været udført på alle systemer. Endvidere skal det ikke udelukkes, at der eksisterer andre og ligeså repræsentative og velegnede systemer end de her beskrevne. Som PAD-systemer er udvalgt følgende 4 missilsystemer:

- Sea Sparrow RIM 7 M
- RAM Guided Missile Weapon System (GMWS)
- RADAMS
- Sea Wolf

Nato Sea Sparrow (NSS)-systemet er velkendt i Søværnet. Når det medtages her, er det fordi en ny generation af missil netop er udviklet, hvorimod Command og Launch systemet stort set er uændret.



Fregatterne af PEDER SKRAM-klassen med SEA SPARROW og 127 mm og 40 mm kanoners luftforsvarssystemer.

Nato Sea Sparrow er et Semi Active Homing missil-system udviklet i USA. Dette princip indebærer, at missilet styrer på radarreflektion fra det belyste mål. Systemet anvender meget kraftige illuminators samt kompliceret, omfangsrigt og pladskrævende kontrol-udstyr anbragt om læ. Missilet indeholder avanceret elektronik, der er nødvendig når princippet semi-active homing anvendes. NSS er et teknisk meget kompliceret system, det totale system med missiler og 2 director-systemer har en samlet vægt på ca. 16 tons, NSS kan således ikke anvendes ombord på mindre enheder af torpedobådsstørrelse.

NSS foreligger nu udviklet i en letvægtsudgave. Systemet mod seaskimmermissiler. Systemet kan relativt let møttes henset til, at kun to illuminators og en launcher er til rådighed. Systemet besidder også begrænsede AAD egenskaber, idet rækning på 7M missilet er tilstrækkelig til at tværgående mål kan engageres.

NSS foreligger nu udviklet i en letvægtsudgave, systemet benævnes Sea Sparrow Light Weight Missile System (SLMS). Den væsentlige forskel i forhold til det almindelige NSS er, at SLMS anvender vertical launch. Dette koncept gør systemet mere fleksibelt og den tunge og vedligeholdelseskrevende bevægelige launcher er erstattet af vertikalt installerede launcherboxes. Vægtreduktionen er dog ikke af en sådan størrelsesorden, at systemet kan installeres i enheder væsentligt mindre end korvetter af NIELS JUEL-klassen.

NSS og SLMS er kostbare systemer. Den anslåede pris for et komplet NSS dobbeltsystem, som anvendes i søværnet er ca. 35 mill. kr. Et 7M-missil koster ca. 1.6 mill. kr. Prisen for et SLMS anslås til at være ca. 30 mill. kr. uden missiler. Nato Sea Sparrow-systemet er således ikke et billigt system, det er samtidigt meget plads- og vægtkrævende ligesom vedligeholdelseskrevenerne er store.



NATO SEA SPARROW Light Weight Missile System med vertikale launchere (Fra Raytheon brochure om SLMS).

RAM GWMS er et missil-system under udvikling i USA og Tyskland. Grundtanken i systemet er, at det baseres på allerede udviklede missil- og systemkomponenter således, at der opnås et billigt og meget pålideligt produkt. Missilet bygger på »fire and forget« princippet, idet missilet homer på et radierende mål og i terminalfasen anvender en meget præcis målsøgning. Missilet kræver således ingen styresignaler eller illuminator fra affyrende enhed. Herved opnås den meget store fordel, at mange mål kan engageres næsten samtidigt. Begrænsningen ligger i launcher og affyringsinterval. Måldata indhentes fra ombordværende overvågningsradars og ESM. De indhentede måldata skal korreleres før target designation videregives til RAM-systemet. RAM kan således ikke installeres i enheder, der ikke har

et egnet moderne og effektivt radarsystem og et avanceret ESM system, der kan give tilstrækkelige måldata hurtigt nok. RAM-missilets begrænsning er primært, at det kun kan anvendes mod radaraktive missiler. Der forventes senere udviklet et RAM-missil, der er IR-styret hele vejen. Selve RAM GMWS, der består af Command and Launch System og missil, kan installeres i enheder af torpedobådsstørrelse, ca. 250 tons.

Der er foreløbig udviklet en launcher med plads til 24 missiler. Denne er dog anset for at være for tung og kostbar til danske forhold. Som alternativ overvejes en letvægtslauncher med 10-12 missiler. US Navy modificerer eksisterende NSS launcher således, at 2 Sea Sparrow celler kan indeholde ialt 8-10 RAM-missiler (NSS/RAM ordalt). Et RAM GMWS bestående af 1 letvægtslauncher og 10 missiler vejer ca. 2.7 tons, hertil kommer nødvendige kontrolkomponenter, der anbringes om læ på ialt ca. 0.9 tons.



RAM på tysk missilbåd af klasse 143A.

RAM Command and Launch Systemet forventes at komme til at koste ca. 10 mill. kr. pr. stk. og missilet ca. 0.7 mill. kr. pr. stk. Et komplet system med 10 missiler vil således beløbe sig til ca. 17 mill. kr.

RAM projektet befinder sig i udviklingsfasen, hvor USA, Vesttyskland og Danmark deltager. Systemet er færdigudviklet i 1984, og de første systemer forventes produceret og leveret til den tyske flåde i 1985-86. Danmark forventer RAM installeret i NIELS JUEL-kl. i 1986-88.

RADAMS, der betyder Rapidly Deployable Anti-Aircraft Missile System, er et selfcontained missilsystem, der ikke kræver assistance fra andre sensorer end de, der er indeholdt i selve missilet. RADAMS er endnu kun et projekt på et begyndende udviklingstrin. Udviklingen foregår i USA og varetages af et privat foretagende. Det er endnu ikke lykkedes det pågældende firma, at få regeringsstøtte hverken i USA eller andre lande til den videre projektudvikling.

Systemet består af et missil, der indeholder searchradar og IR-søger, samt en launcher for vertical launch af 4 missiler. Missilet er et »fire and forget«-missil. Systemets operative egenskaber kendes ikke, men det må antages, at maksimumrækning er under 10 km. Systemet tænkes udført i en basisudgave med en launcherbox indeholdende 4 missiler og med en totalvægt på ca. 450 kg.

RADAMS vurderes til at være et system, der hvis det færdigudvikles næppe vil være i stand til at imødegå den opstillede trussel. Der ses dog at være visse attraktive aspekter ved systemet, idet det forventes at blive totalt uafhængig af sensorer, hvorfor det kan finde anvendelse ombord i ukomplicerede enheder, hvor andre systemer ikke umiddelbart kan implementeres. Systempris anslås til at være ca. 5 mio. kr.

SEA WOLF er et engelsk udviklet og produceret system. Det er i operativ brug i Royal Navy fregatter af type 22 –

klassen. Systemet anvender princippet Command Line Of Sight (CLOS) guidance, der indebærer, at både mål og missil følges af samme radar. Vinklen mellem missil og mål bestemmes og missilet styres ved command uplink således, at vinkelfejlen mellem mål og missil minimeres. CLOS princippet har den store fordel, at missilets guidance og control elektronik kan gøres meget simpel og dermed billig. Den komplicerede og kostbare elektronik indgår således kun i tracking- og commandsystemet ombord i skibet. Missilet kan derfor være forholdsvis lille og alligevel have tilstrækkelig stor krigsladning.

Operative skydninger med Sea Wolf har dokumenteret en hurtig reaktionstid og meget høje træfsandsynligheder mod såvel meget små og hurtige mål som mod seaskimmers. Senest har systemet bevist sin formåen under Falklandskrigen, hvor et antal Sea Wolf missiler blev affyret mod angribende lavtgående fly. Nedskydningsraten var uhyggelig høj.



*SEA WOLF
missil,
launcher
og radar.*

Det nuværende Sea Wolf-system har 6 missiler i een launcher med mulighed for hurtig genladning. Det totale system vejer ca. 20 tons, et missil vejer ca. 85 kg.

Der er planer om at fremstille en letvægtsudgave af systemet. Herved nedbringes den totale systemvægt til ca. 10 tons, med 4 missiler i en launcher. Sea Wolf vil formentlig også i nær fremtid kunne leveres i et vertical launch system, hvorved totalvægten yderligere reduceres, ligesom værdifuld dæksplads spares.

Der kan uden tvivl nævnes andre PAD missilsystemer, der vil kunne konkurrere med de her fremhævede. Udviklingen går hurtigt med speciel vægt lagt på at forbedre våben-systemernes egenskaber mod hurtige, lavtgående missiler, ligesom meget kort reaktionstid og evnen til at angribe flere mål samtidig fra alle retninger, er et krav, der skal opfyldes. Især det sidste taler helt klart for systemer af typen »fire and forget«, og der ses også at være udviklingstendenser, der går i den retning. Der er imidlertid ikke noget, der tyder på, at prisbillige systemer kan forventes. Dette skyldes det store udviklingsarbejde, afprøvningsfaser og etablering af logistisk støttestruktur et typisk missilprojekt skal igennem, før det kan erklæres for operativt.

Very short range air defence systemer

Som VSRAD-systemer er udvalgt følgende 4 systemer:

- Phalanx
- Seaguard
- Goalkeeper
- Breda/Bofors 40/70 Twin.

Phalanx er et amerikansk udviklet og i produktion værende system. Det er i operativ brug i US Navy og RN. Systemet er selfcontained og autonomt. Det har sin egen search- og tracking radar og behøver således ingen øvrige sensorer. Selve kanonsystemet består af en 6 løbet 20 mm VULCAN kanon, der har en teoretisk skudhastighed på 3000 skud pr.

minut. I magasin klar til brug findes 1000 patroner. Den benyttede ammunition er subcalibreret med »uranium depleted« stålkerne, der sikrer en meget stor gennemslagskraft, der er tilstrækkelig til at detonere et ASSM missils krigshoved. Effektiv rækkevidde anses for at være op til ca. 2000 m. Phalanx systemet har en totalvægt på 4.5 tons og koster excl. ammunition ca. 60-70 mio. kr.



*PHALANX
system med
egen søgeradar,
målfølgeradar
og kanon.*

Seaguard er et kanonsystem under udvikling af flere europæiske landes industrier. Systemet er modulært opbygget således, at det kan sammensættes af kanon, surveillance radar, tracking radar, IR sensor og laser. I princippet er Seaguard et autonomt system som Phalanx med meget kort reaktionstid. Selve kanonsystemet består af en 4 løbet 25

mm Oerlikon-Burhle kanon, der har en teoretisk skudhastighed på 3400 skud pr. minut, i magasin er der 1300 patroner. Systemet er 3-axialt stabiliseret, hvilket giver særdeles gode egenskaber for følging af mål, der bevæger sig i og nær zenith. Den benyttede ammunition er subcalibret med tungstens legering i stålkernen således, at stor gennemslagskraft opnås. Effektiv maksimalrækning anslås til at være ca. 2500 m. Seaguard systemet med search- og trackingradar og ammunition har en totalvægt på ca. 9 tons og koster excl. ammunition ca. 40 mio. kr. Systemet er ikke anskaffet af nogen lande hidtil, og tekniske og operative tests er endnu ikke afsluttet.



Oerlikon 25 mm 4-løbet kanon til SEAGUARD-systemet.

Goalkeeper er et hollandsk/amerikansk udviklet kanonsystem. Det er selfcontained med search- og tracking radars. Som for de to foregående systemer er reaktionstiden meget kort. Systemet er under installation i den hollandske marine og indledende operativ evaluering er påbegyndt med

lovende resultater. Kanonsystemet er en 7 løbet 30 mm Gatling kanon med en teoretisk skudhastighed på op til 4200 skud pr. minut. Ammunitionen er også her subcaliber med tungstens legering. Effektiv maksimalrækning anslås til at være ca. 3000 m. Systemets totalvægt er ca. 4 tons incl. ammunition, der er 1350 patroner i magasin. Goalkeeper-systemet koster ca. 50 mio. kr.

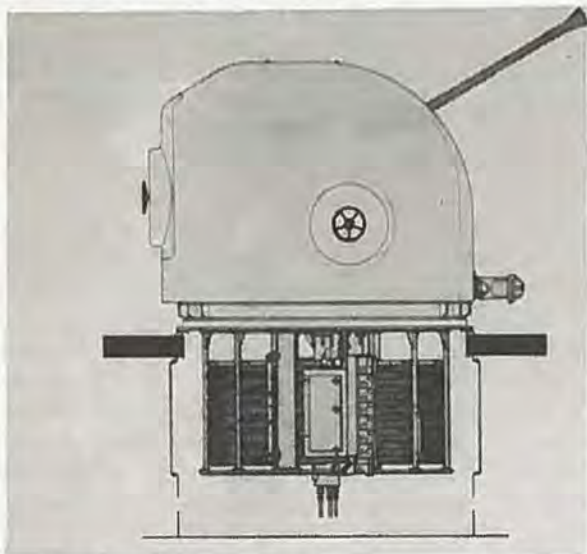


GOALKEEPER med søgeradar, målfølgeradar og kanon.

Breda/Bofors 40/70 Twin pjecen bygger på den velkendte 40 mm Bofors kanon, og er udviklet af et italiensk firma. Pjecen kan leveres som et komplet system med search- og trackingradars samt øvrige sensorer under betegnelsen DARDO. Pjecen kan interfaces på helt sædvanlig vis med

andre sensorsystemer således, at graden af automation kan varieres. Pjecen er dobbeltløbet medførende en teoretisk skudhastighed på 600 skud pr. minut. De ballistiske egenskaber og effektiv rækning er som for den i søværnet anvendte 40 mm M/48.

Ammunitionen er en nyudviklet prefragmenteret proximity brandrørsammunition, der har variabel følsomhed i brandrøret således, at den kan anvendes i lave højder mod seaskimmers. Pjecen alene koster ca. 15 mio. kr. Pjecens vægt incl. 736 patroner er 7 tons.



BREDA/BOFORS 40/70 dobbeltpjese med magasin.

Ud fra de foreliggende oplysninger er det ikke umiddelbart muligt at fremhæve det ene af de 4 udvalgte systemer som det bedste. Phalanx, Seaguard og Goalkeeper har mange ligheder og er givetvis meget effektive mod missiler, grundet det autonome princip, skudhastigheden og den særlige

ammunition. Breda/Bofors pjecen skiller sig ud fra de øvrige, idet det anvendte princip er anderledes, der satses ikke på direkte kill af krigshoved, men på ødelæggelse af målets manøvreegenskaber. Pjecen er givetvis anvendelig mod et større spektrum af truslen, men dens egenskaber mod meget hurtige missiler og ikke mindst seaskimmende missiler bedømmes som klart utilstrækkelige i forhold til de tre øvrige systemer.

Udover de 4 udvalgte VSRAD systemer findes der på markedet et stort antal småkalibrerede kanonsystemer, der har acceptable egenskaber. Når de 4 nævnte er behandlet som mulige kandidater til søværnets enheder skyldes det, at den anvendte teknologi er meget moderne og næppe vil forældes i en lang årrække, ligesom systemerne kan installeres uden større integrations- og interfaceproblemer i eksisterende enheder og planlagte skibsprojekter.

Afslutning

Det kan konstateres, at der eksisterer et stort antal løsningsmuligheder for søværnets nærluftforsvarsproblem. Der findes i dag mange avancerede våbensystemer både til løsning af PAD og VSRAD opgaverne, der vil kunne give enhederne en tilstrækkelig og acceptabel overlevelsessevne i det primære operationsområde. Udvælgelsen af et Cost Effective system skal ikke foretages her, men formålet er at understrege nødvendigheden af snarest at iværksætte projekter til anskaffelse og implementering af disse hårdt tiltrængte våben således, at investeringen i Harpoon-missiler bliver rimeligt afbalanceret i forhold til sandsynligheden for, at de kan bringes i anvendelse i en given situation.

Nærluftforsvarssystemer er kostbare, men det er en »livsforsikringspræmie«, der skal betales, såfremt missilbåde, korvetter og fregatter skal overleve under udførelsen af opgaverne.

Referat af § 32 – møde 4. nov. 1982

Hermed offentliggøres i henhold til lovene en kortfattet årsberetning over Selskabets virksomhed i det 198. forsamlingsår.

1. Formandens beretning

Der har i det 198. forsamlingsår været afholdt 7 møder inklusive § 32-mødet. Det forholdsvis lave antal møder hidrører primært fra den omstændighed, at den oprindeligt valgte formand af arbejdsmæssige årsager ikke så sig i stand til at varetage formandsposten, hvorfor Selskabet måtte vælge ny formand ved § 32-mødet.

Det gennemsnitlige deltagerantal ved årets møder var 38 mod 46 året før.

Prisopgaver

Der blev i det 197. forsamlingsår indleveret en prisopgave. Af tidsmæssige årsager kunne prisopgaven ikke færdigbehandles i det daværende forsamlingsår, hvorfor færdigbehandlingen udsattes til det 198. forsamlingsår. Ved dette forsamlingsårs andet møde var prisopgaven sat på dagsordenen og forfatteren orlogskaptajn K.H. Winther gennemgik sin opgave, hvorefter behandlingsudvalget gennemgik dets bemærkninger til opgaven. Ved Selskabets 3. møde blev bedømmelsesudvalgets vurdering bekendtgjort, idet udvalget havde besluttet, at prisopgaven: »Live to Fight another Day« skulle belønnes med Søe-Lieutenants-Selskabets medalje i sølv. Opgaven blev senere belønnet med kr. 500 af det Tegnerske Legat i henhold til fundatsen.

Ser man tilbage i tiden blev den sidste prisopgave indleveret i 1973, og den sidste belønnede prisopgave behandlet i 1960; sidst blev sølvmedaljen uddelt i 1957. Det er bestyrelsens opfattelse, at siden Selskabet har åbnet mulighed for, at de ved Forsvarsakademiet udarbejdede hovedopga-

ver kan indleveres som prisopgaver, vil der fremover blive indleveret flere prisopgaver end hidtil.

Årets begivenheder

Af årets begivenheder kan nævnes, at bestyrelsen har nedlagt krans på søløjtnant Gregers Bojesens grav den 13. jan., ved Willemoes-mindesmærket på Odden Kirkegård den 22. mar., på krigergraven på Holmens Kirkegård og på Olfert Fischers grav ved Reformerte Kirke den 2. apr.

Af- og tilgang

To af selskabets medlemmer er afgang ved døden i det 198. forsamlingsår

Kommandørkaptajn Orla Jensen

Kaptajnløjtnant Leif Erik Jensen

ÆRET VÆRE DERES MINDE

Ved begyndelsen af det 198. forsamlingsår havde Søe-Lieutenant-Selskabet 425 medlemmer og ved udgangen af forsamlingsåret havde Selskabet 448 medlemmer, heri medregnet Søe-Lieutenant-Selskabets æresmedlem og de 41 kontingentfrie medlemmer.

Bestyrelsen har i løbet af forsamlingsåret ikke foretaget en generel hvervekampagne, men udelukkende henvendt sig direkte til de, der blandt de yngre årgange ikke var medlemmer.

2. Redaktørens beretning

152. årgang omfatter 7 numre hvoraf 5 dobbeltnumre med i alt 444 sider, hvilket er af samme størrelsesorden som 150. og 151. årgang.

153. årgang er planlagt til at omfatte 6 dobbeltnumre med et samlet planlagt sideantal tæt på de 444 i 152. årgang. Redaktionen har ikke manglet stof. Tærvrtimod har en række indlæg måttet vente. Det kan med tilfredshed kon-

stateres, at Tidsskriftet til stadighed modtager artikler fra såvel Selskabets medlemmer som fra personer uden for Selskabet.

Redaktionen finder ligeledes, at rubrikken Maritim Debat har vist sig levedygtig, idet den som håbet har åbnet en plads for mindre indlæg og kommentarer til Tidsskriftet.

Det vil erindres, at § 32-mødet i 1981 gav tilslutning til, at der til fremstilling af Tidsskriftet budgetteredes med et tilskud på ca. kr. 60.000,- fra Selskabet til dækning af trykkeriudgifterne i perioden Okt. 81. til Okt. 82. Dette budget har kunnet holde og, da det ikke har været muligt endnu at opnå en stigning i annonceindtægten, der kan reducerer Selskabets tilskud, er der for det kommende år budgetteret med et tilskud fra Selskabet på kr. 70.000,-

3. Kontingent, tilskud til TFS M.v.

Kontingent, tilskud og honorarer fastsattes som følger:

Kontingent uændret	35 kr/md
Årligt tilskud til TFS	70.000 kr
Honorar til redaktør	1.050 kr/md
Honorar til sekretær	1.483 kr/md

Embedsmænd for det 199. forsamlingsår

Det stående udvalg:	Kommandør	P. Broberg
	Kommandør	J.A. Ruth
	Kommandørkpt.	P. Kofoed
Voldgiftsråd:	Kommandør	P. Wessel-Tolvig
	Kommandør	O.J. Odder
	Kaptajnløjtnant	H.-H. Liberoth
Redaktør:	Orlogskaptajn	K.H. Winther

Redaktørsuppleant:	Orlogskaptajn	H. Muusfeldt
Redaktionsudvalg:	Orlogskaptajn Orlogskaptajn Orlogskaptajn	H. Garde A. Sørensen K.T. Madsen
Revisorer:	Kommandørkpt. Orlogskaptajn	K. Thygesen J.P. Bonde Petersen
Revisorsuppleant:	Orlogskaptajn	G.N. Andersen



Fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE.

Prisspørgsmål for 1983

I overensstemmelse med selskabets loves § 16 har bedømmelsesudvalget den 16. december 1982 fremsat følgende forslag til prisspørgsmål for 1983, idet et af forslagene i fortsættelse af tidligere års praksis er en studie efter frit valg, der kan have betydning eller interesse for Søværnet. Prisspørgsmålene blev ved selskabets møde den 6. januar 1983 vedtaget i uændret form.

1. Statens maritime opgaver

Der ønskes en vurdering af de maritime opgaver, der påhviler staten, samt en vurdering af, hvorledes disse opgaver løses mest hensigtsmæssigt.

Motivering

Den danske stat varetager en lang række maritime opgaver. Udover den for staten helt essentielle opgave, der er pålagt Søværnet, nemlig at hævde suveræniteten på søen i krig og fred, har staten påtaget sig stadigt flere opgaver i takt med den stedfundne udvikling. I adskillige tilfælde drejer det sig om opgaver, som Danmark er traktatligt eller på anden måde folkeretligt forpligtet til at varetage. Mange af opgaverne – for eksempel søopmåling og fiskeriinspektion – har traditionelt også være pålagt Søværnet. Samtidig med at Søværnets engagement i visse tidligere tildelte opgaver har ændret karakter, er nye opgaver kommet til. Søværnet deltager i løsningen af de fleste af disse opgaver, til eksempel søredningstjeneste, forureningsbekæmpelse og overvågning af sejladsforskrifter. Det er imidlertid karakteristisk, at statens maritime opgaver søges løst gennem forskellige ministerier. Udvalget finder, at der er et behov for at analysere, hvorledes disse mange opgaver mest hensigtsmæssigt kan varetages og koordineres med særligt henblik på Søværnets indsats.

2. Maritimt samarbejde inden for Enhedskommandoens område

Med baggrund i den fælles opgaveløsning i Enhedskommandoens område og i erkendelse af de forskellige materielle betingelser og nationale opfattelser ønskes en vurdering af det maritime samarbejde inden for Enhedskommandoens område.

Fremsæt på baggrund heraf evt. forslag til forbedringer.

Motivering

Det er tyve år siden Enhedskommandoen blev oprettet. I årene siden da, er der særligt på det maritime område sket en harmonisering og integrering mellem danske og tyske sømilitære styrker om løsningen af de fælles opgaver. På visse områder er denne udvikling gået hurtigere end på andre, og på nogle områder er der knap nok sket en udvikling – trods politiske oplæg fra tid til anden om en højere grad af specialisering landene imellem. Sådanne forslag har oftest været økonomisk betinget, men nationalt mindre attraktive. De politiske og økonomiske overvejelser har derfor på mange områder ført til forskellige materielvalg i de to lande med såvel generelle sømilitære som taktiske fordele og ulemper til følge.

Det er udvalgets opfattelse, at der på baggrund af tyve års erfaringer i et maritimt samarbejde, der er enestående i Danmarks nyere historie, er grund til at vurdere dette samarbejdes betydning for forsvaret af Danmark med særligt henblik på at identificere områder, hvor samarbejdet kan forbedres.

3. Ledelse af flådeoperationer med taktiske datasystemer

På baggrund af udviklingen af taktiske datasystemer ønskes en analyse af disses indflydelse på den taktiske ledelse af operationer til søs.

Motivering

Den teknologiske udvikling har medført, at en række taktiske databehandlingssystemer er blevet stillet til rådighed for den kommanderende til søs. Generelt er der således skabt mulighed for en hurtigere behandling, præsentation og transmission af vitale taktiske oplysninger i det lokale område.

I løbet af kort tid vil de tekniske muligheder endvidere være til stede for at overføre detaljerede, real-time oplysninger til kommandomyndigheder i land. Væsentlige elementer af beslutningsgrundlaget for taktiske dispositioner vil således være til rådighed på et højere niveau end tidligere.

Udvalget har fundet, at en nøjere vurdering af den kommanderendes rolle som resultat af denne udvikling bør foretages.

4. Skibsorganisationen i Flådens skibe

På baggrund af den nye personel- og uddannelsesstruktur samt den tekniske udvikling i øvrigt ønskes en vurdering af, om Reglement for Skibsorganisationen i Flådens skibe (CHS BST 252-3) fortsat under alle forhold sikrer en optimal udnyttelse af såvel materielmæssige som personel-mæssige ressourcer.

Motivering

Set i lyset af den nye personel- og uddannelsesstruktur, der er gennemført den 1. jan. 1983, har udvalget fundet det ønskeligt at få belyst, om Søværnets personel også i fremtiden vil blive anvendt bedst muligt. Udvalget har i denne forbindelse tillige anset det for hensigtsmæssigt at vurdere arbejdsbyrden de enkelte divisioner imellem.

Det er kendt, at andre søværn anvender en fra det danske søværn forskellig organisation, og det skønnes f.eks. formålstjenligt at vurdere:

- Forvaltningsdivisionens fremtid, idet Søværnet ikke længere uddanner forvaltningsofficerer på Søværnets Officersskole.
- En sammenlægning eller opsplitning af divisioner set i lyset af den tekniske udvikling.
- Elektronikofficerens placering og arbejdsområde.

5. Søe-Lieutenant-Selskabets betydning for Søværnet

Søe-Lieutenant-Selskabets 200 års jubilæum giver anledning til at fundere over selskabets udvikling og virke, herunder dets betydning for Søværnets image i samfundet. Der ønskes en vurdering af denne rolle.

Motivering

Udvalget har fundet, at Selskabets 200 års jubilæum også burde markeres i prisopgavesammenhæng.

6. En studie efter frit valg

Der ønskes en studie efter frit valg, der kan have betydning eller interesse for Søværnet.

Motivering

Udvalget har ønsket at fortsætte selskabets sædvane med en prisopgave efter valgfrit emne.

J. Thorsen

H. Garde

A. Sørensen

Boganmeldelser

**Niels Andrén (red): Fredens hav – Vredens hav.
Centralförbundet Folk och Försvar, Stockholm 1982,
82 sider.**

I serien, Försvar og Säkerhetspolitik har Centralförbundet Folk och Försvar under redaktion af professor Niels Andrén udgivet en bog, der forsøger at tegne et helhedsbillede af den såkaldte U 137 affære. Meget har allerede været sagt og skrevet om denne sag, men denne bog er interessant derved, at den søger at belyse ikke alene, hvad der skete, men også de sikkerhedspolitiske og folkeretslige problemer, der knytter sig til hændelsen.

Bogen indledes med et kapitel, hvori chefen for Sydkustens Orlogsbas, kommendör Lennart Forsman gennemgår selve hændelsesforløbet i Karlskronaområdet. Denne beretning følges af et kapitel om folkeretslige aspekter skrevet af ambassadør Bo Johnson Theutenberg, der som utrikesdepartementets folkrättslige sakkunnige spillede en central rådgiverrolle under undervandsbåds krisen. Derefter fremfører regeringsrådet Gustaf Petrén en kritik, som er baseret på en noget anderledes folkeretlig bedømmelse. De forsvarspolitiske aspekter belyses af en af riksdagens mest fremtrædende forsvarsekspert, riksdagsman Hans Lindblad. Redaktøren behandler selv den svenske opinions reaktioner og slutter af med en sikkerhedspolitisk sammenfatning.

Bogen er særdeles læseværdig. Af særlig interesse er analysen af spørgsmålet om, i hvilken grad et orlogsskib på en fremmed stats territorium kan påberåbe sig immunitet, samt overvejelserne vedrørende vægtningen af det svenske forsvars opgaver.

Ambassadør Theutenberg påpeger, at affæren set fra et

folkeretsligt synspunkt var enestående, og at den folkeretslige doktrin for en sådan situation er vag, specielt for så vidt angår retten til immunitet. Hans konklusion som rådgiver var, at Sverige, i hvert tilfælde som minimum, havde ret til en offentligretslig undersøgelse af den indtrufne hændelse, og at folkeretten tillod yderligere indgreb, om sådanne var blevet nødvendige. Immuniteten kunne altså brydes i det omfang, der måtte være nødvendigt for at gennemføre disse foranstaltninger. Efter regeringsrådet Petrén opfattelse konstruerede den svenske regering – i mangel på en klar international norm for tilfælde af den omhandlede art – en til situationen afpasset regel, ifølge hvilken fremmede orlogsskibe, der i fredstid groft krænker en anden stats territorium, bevarer deres immunitet, som imidlertid helt eller delvis kan ophæves af strandstaten. Petrén påpeger, at den svenske regerings tese, som måske var hensigtsmæssig netop i tilfældet U 137, må give anledning til alvorlige betænkeligheder, såfremt den ophøjes til almen folkeretslig norm. Den kan lede til katastrofale konsekvenser for de små stater, samtidig med at den vil styrke stormagternes muligheder. Efter hans opfattelse vil en fremmed undervandsbåd, der er gået så vidt i sin krænkelse af svensk territorium som U 137, automatisk fortabe sin ret til immunitet.

Riksdagsman Lindblad belyser bl.a. vægtningen af forsvarrets opgaver. Ifølge statsmagternes beslutning 1972 skulle alt satses på at kunne imødegå en stor invasion. Opgaver som beskyttelse af skibsfarten og ubådsjagt skulle kun løses, såfremt de kunne være en bonuseffekt ved systemer, som anskaffedes med invasionsforsvar for øje.

Lindblad giver klart udtryk for, at han har en anden opfattelse, og han fremhæver, at försvarskommittén i 1982 er enig om en mere nuanceret målsætning, som bl.a. lægger vægt på evnen til at imødegå pressioener på forskellige niveauer og trusler af forskellig art, herunder også overra-

skelsesangreb.

Det er i denne sammenhæng også værd at bemærke sig professor Andréns udtalelse: »Illusionen om Östersjön som ett »fredens hav« har skingrats. En uppgift för svensk säkerhetspolitik, nu och framgent, är att bidra till att förhindra att Östersjön blir et »vredens hav«.

Selv om Sverige og Danmark har valgt hver sin sikkerhedspolitiske linie, kan også vi efter min opfattelse lære noget af denne sag. Jeg kan kun varmt anbefale alle, der beskæftiger sig med sikkerheds- og forsvarspolitiske spørgsmål, og især de, der sysler med formulering af forsvarets målsætning og opgaver, at studere denne lille bog.

S.E. Thiede

Aage Trommer: »Politik og Strategi – 2' verdenskrig.«
248 sider. Ill. – Litteraturhenvisninger. Billedfortegnelse.
Filmhenvisninger. Stikordsregister. – Kr. 220,- indb. –
Aschehoug Dansk Forlag A/S. (Sept. 1982).

Med denne bog er der på dansk fremkommet et velskrevet og værdifuldt oversigtsværk om den anden verdenskrig. Forfatteren har tidligere fået udgivet værker om krigen, bl.a. doktordisputatsen om jernbanesabotagen i Danmark (1971), andre bøger om modstandsbevægelsen samt skolebogsværkerne »Anden verdenskrig 1939-42« (1982) og »Anden verdenskrig 1942-45« (1982). Trommer, som er historieprofessor og rektor ved Odense Universitet, er kendt for disse værker, der bygger på en grundig forskning i krigens historie, hvorom der som bekendt er udkommet et utal af bøger på fremmede sprog. Under sit arbejde med stoffet har forfatteren fundet behov for en samlet, kortfattet dansksproget redegørelse for de krigsførende parter

hensigter og handlinger samt for de opnåede resultater af krigens operationer, d.v.s. en redegørelse, der netop koncentrerer sig om områderne politik og strategi.

Det er klart, at der ikke kan blive plads til enkeltheder, når bogen skal være passende kortfattet, men til gengæld vil Trommers nye værk være et godt grundlag for interesse-rede, der ønsker at fordybe sig i videregående studier af krigens begivenheder – ligesom den naturligvis også kan »stå alene« for de, der blot ønsker en bred orientering.

Bogen er desuden egnet som grundbog på forsvarrets officersskoler i faget krigshistorie, selv om man kan finde nogle af Trommers konklusioner diskutabile, og selvom der kan påpeges enkelte mangler.

Af hensyn til kronologien er der i bogen medtaget mange tidsangivelser, som bl.a. er nødvendige af hensyn til bedømmelse af begivenhedernes indbyrdes sammenhæng. Endvidere findes mange oplysende talangivelser – måske for mange. En del skematiske opstillinger giver et udmærket overblik over styrkeforhold og ressourcer, men derudover virker en lang række talopgivelser både af antal divisioner og af mandskabsstyrke overvældende. Dermed ikke sagt, at oplysninger af denne art helt kan undværes; men har man en gang fået at vide, hvor stærk en division er, ville det normalt være nok at opgive antallet af sådanne.

Det er i bogen tilstræbt, at der nævnes så få personer som muligt, hvilket måske kan være hensigtsmæssigt, men man bør på den anden side ikke gå for vidt med »anonymitet«. Jeg havde hellere set nogle flere navne end mange af de førnævnte talangivelser. Det ville bl.a. have været særdeles rimeligt, om admiral sir Andrew Cunningham – vel nok den største af flådeførerne under krigen – havde været omtalt. Når endvidere den amerikanske Chief of Naval Operations, admiral E. King og den japanske flådechef, admiral Yamamoto nævnes, burde den engelske First Sea Lord, admiral sir Dudley Pound – og for den sags skyld tillige den

tyske storadmiral E. Raeder – også have været nævnt. Og hvorfor nævne »Monty« og flere russere, men ikke Wavel og Alexander samt Bradly og Patton?

Blandt bogens indledende afsnit findes en nyttig redegørelse for militære begreber og militær organisation samt en »Taktisk note for særligt interesserede«. Sidstnævnte omhandler dog kun landmilitære forhold, der især synes at være forfatterens stærke side på det militære område. Ikke desto mindre burde der af hensyn til den ikke fagkyndige læsers orientering også have været medtaget tilsvarende note om luft- og søkrigsførelse – ikke mindst fordi søkrigsoperationerne fik en så afgørende indflydelse på krigens forløb. En del af luftkrigsoperationerne – de store bombardementer – gøres dog flere steder i bogen til genstand for nærmere omtale, og der antydes nogen skepsis over disse bombardementers værdi. På dette område er jeg enig med forfatteren, idet de anvendte kræfter utvivlsomt kunne have været bedre udnyttet på andre felter.

De krigsførende magters militære styrke behandles kortfattet i afsnittet »Hvor store og hvor stærke?«. I tilslutning til dette afsnit savnes en omtale af mellemkrigstidens flådekonferencer og flådetraktater, som kom til at virke stærkt bremsende og begrænsende på udviklingen af især Englands og USA's krigsskibstyper med det resultat, at disse landes flåder led ret store tab i de første krigsår. Det nye tyske slagskib BISMARCK's sensationelle sænkning af slagkrydseren HOOD i maj 1941 var eksempelvis ikke nogen større overraskelse for fagfolk. HOOD, der blev færdigbygget kort efter slutningen af første verdenskrig, led nemlig af konstruktive svagheder, som var kendt bl.a. gennem erfaringer fra Jyllandsslaget, men som i 1941 endnu ikke var blevet udbedret. (HOOD betegnes fejlagtigt som slagskib i teksten pag. 69. Skibet var en slagkrydser, d.v.s. kraftigt armeret, høj fart men svagt panser). Iøvrigt var skibenes luftværnsarmering i det store og hele ganske util-

strækkelig ved krigens begyndelse, hvilket gav nogen taktisk overvægt til fly, men efterhånden som luftværnsskytset blev øget og moderniseret viste overfladeskibene en væsentlig forbedret modstandskraft – også under forhold, hvor direkte luftjagerdækning savnedes – og antallet af nedskudte fly øgedes betragteligt.

I forbindelse med bogens bedømmelse af de store krigsskibe skal her også bemærkes, at nok blev hangarskibet den vigtigste storskibstype på oceanerne, men helt slog det nu ikke slagskibet – eller krydserne – ud. Det var langt fra alle søslag, som var rene hangarskibsslag (pag. 20), jfr. Matapan 1941, jagten på BISMARCK 1941, The Channel Dash 1942, slaget i Syrte Bugt 1942, Kampen ved Nordkap 1943 og slaget i Surigao-strædet 1944 m.fl. Nok var slagskibets tidligere dominerende rolle i egentlige søslag i aftagen, men til gengæld voksede dets rolle som sikring for hangarskibsgrupper, ligesom det vandt udstrakt anvendelse til bombardement af mål i land, især i forbindelse med invasionsforetagender.

Spørgsmålet om overfladeskibenes såkaldte sårbarhed omtales også i forbindelse med Englændernes relativt store skibstab under Kreta-operationen (pag 66-68). I denne sag må det erindres, at evakueringen af hærstyrkerne havde fået så høj prioritet, at hensynsløs indsats med selv store tab kunne accepteres. Den engelske flåde har altid sat en ære i at støtte hæren under gennemførelse af en maritim strategi, og da en stabsofficer efter modtagelse af nogle tabsmeldinger fra Kreta-operationen foreslog admiral Cunningham at indstille operationen ud fra den betragtning, at flåden havde ydet nok, var admiralens svar: »Det tager tre år at bygge et skib, men tre århundreder at genopbygge en tradition. Fortsæt!«

Under behandling af Stillehavskrigen nævnes – naturligvis – også meningsforskellene mellem admiral Nimitz og ge-

neral MacArthur – betegnet som en kamp mellem de to, hvilket måske er lidt overdrevet. Det kunne have været hensigtsmæssigt, om der var givet en kort beskrivelse af det maritime kommandosystem for at anskueliggøre dets smidighed, netop i relation til Stillehavskrigen. Hvorom alting er, MacArthur kom ikke til at mangle flådestøtte, selv om hans egne flådestyrker på et tidspunkt ikke havde større skibe end tre krydsere (pag. 153).

I forbindelse med omtale af »Ultra« – kodeordet for signalopklaring og kodebrydning m.v. – siges, at 2. verdenskrig var den første krig, hvor befalinger sendtes direkte til enheder pr. radio. Dette er dog ikke helt rigtigt, hvis man medregner flåderne (pag. 51). Allerede i 1. verdenskrig brugtes radiosignaltrafik, og eksempler på pejling og opsnapping af fjendtlig radiotrafik samt udsendelse af vildledende meddelelser forekom – bl.a. i tilknytning til Jyllandsslaget 1916. Også den amerikanske pendent til »Ultra« – kaldet »Magic« – fik enorm betydning for operationerne (pag. 95). Et særligt tilfælde var, at amerikanerne gennem »Magic« fik kendskab til den japanske admiral Yamamotos flyrejse i april 1943, og efter at sagen havde været forelagt på højeste plan, blev et forslag til neskydning af hans maskine godkendt, og operationen udført, jfr. pag. 134.

Der er andre forhold, som pladsen ikke tillader at fremdrage, men som set med maritime øjne kunne friste til uddybende eller korrigerende bemærkninger. Disse forhold vil dog ikke forklejne bogens værdi som grundbog til undervisning, men stiller krav om, at faglæreren vejledende giver fornødne suppleringer eller korrektioner.

Tryk- eller skrivefejl er vel uundgåelige, men kun de mest iøjnefaldende skal her omdømmes. Pag. 24 er slaget om Stalingrad tidsfæstet til 1943-44, men det begyndte i 1942. Pag. 78 beskrives den tyske fremrykning på østfronten 1941, men tekstens retningsangivelser er forkerte i forhold til

kortet (nordvest i st. f. nordøst, vestpå i st. f. østpå og sydvestlig i st. f. sydøstlig). Tilsvarende fejl forekommer nederst pag. 190. Et billede af de tyske ubådsbunkers i Bergen vises pag. 189, men teksten siger Trondheim.

Bogens illustrationer omfatter mange og velvalgte billeder samt godt kortmateriale.

Trods nogle skønhedsfejl er det en meget læseværdig og anvendelig bog, som både forfatter og forlag fortjener ros for.

1542



Fra en DANEX-øvelse.

FLÅDENS SKIBE

ved
orlogskaptajn H. Muusfeldt

DANNEBROG



Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
DANNEBROG	A 540 ¹⁾	2. JAN 1931	10. OKT. 1931	20 MAJ 1932 ²⁾

Note:

- 1) Skrogsnummer ikke påmalet
- 2) Kommandohejsning den 26. maj 1932

DIMENSIONER	
Længde	74,5 meter
Bredde	10,5 meter
Dybgående	3,6 meter
Displacement	1225 tons
Fart	14 knob

FREMDRIVNING

2 stk. ALPHA Diesel, type GT 23L-KVO, hver ydende 930 HK.

Indtil midtvejsmodifikationen 1980-81 udstyret med 2 stk. B&W dieselmotorer.

BEMÆRKNINGER

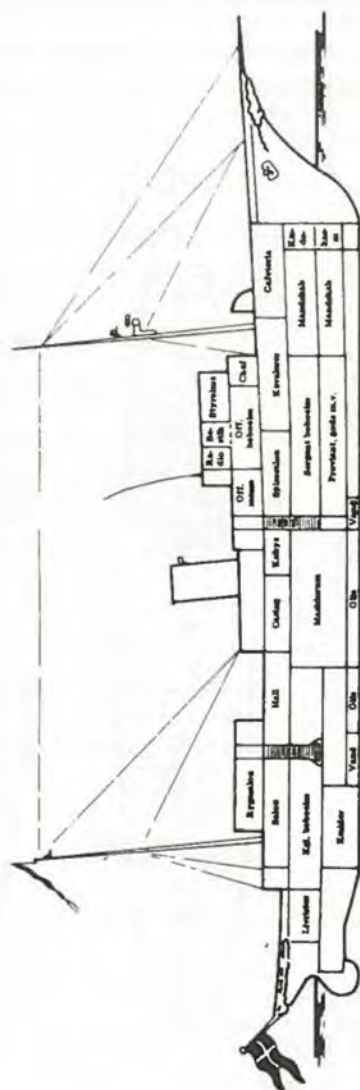
Ved projekteringen af kongeskibet DANNEBROG, stod valget mellem et nyt hjulskib, et skrudedampskib eller et motorskib.

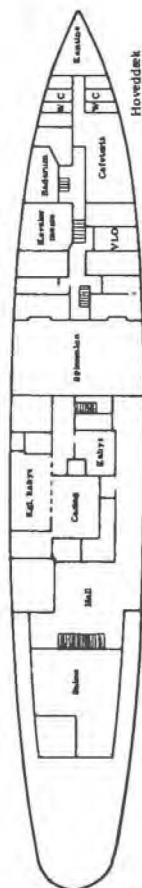
Et hjulskib ville nok være det mest statelige og uden rystelser, men på den anden side ville det ikke være så sødygtigt som et skrueskib, hvilket der måtte tages hensyn til, idet Kong Christian ønskede at benytte eget skib til længere rejser som f.eks. til Færøerne og Grønland. Et motorskib ville kunne opfylde disse krav og samtidig være det billigste i drift, hvorfor et sådant måtte foretrækkes, såfremt der kunne fremskaffes motorer, der ikke gav rystelser.

B & W fik overdraget opgaven at konstruere dieselmotorerne og Orlogsværftet fik kongeskibet i ordre.

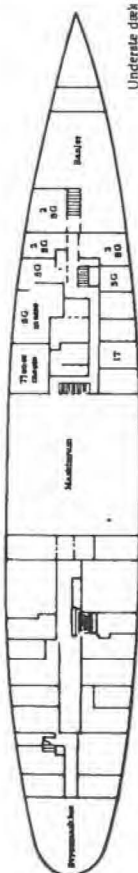
Søsætningen fandt sted den 10. oktober 1931 og kongeskibet blev navngivet af Dronning Alexandrine. Efter færdiggørelse ved værft var DANNEBROG på prøvesejlads den 2. maj 1932 i Sundet med kongeparret om bord og efter et vellykket resultat blev kongeskibet afleveret til Marinen den 20. maj. Første kommandohejsning fandt sted den 26. maj 1932.

Fra den gamle DANNEBROG medbragtes 2 stk. 37 mm revolverkanoner, der blev udtaget under DANNEBROG's hovedeftersyn i vinteren 1954-55.

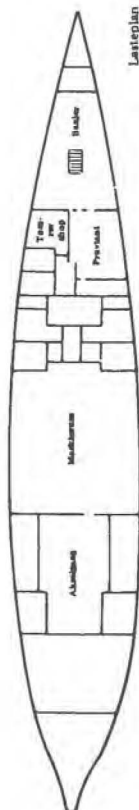




Hoveddeck



Underste deck



Lasteplan

Som støttesejl og som hjælp under omsvejning er kongeskibet udstyret med en stagfok og derudover findes fok og støttesejl på stormasten.

Både for- og agterstævn har forgyldt ornamentering, og som den gamle DANNEBROG med rigsvåbenet flankeret af 2 skråtlagte Dannebrogspaner på stang.

I løbet af vinteren 1980-81 gennemgik kongeskibet en såkaldt »midtvejsmodifikation« ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S. Midtvejsmodifikationen var opdelt i 5 hovedpunkter: Opdeling i havarisektioner (nye rørinstallationer og brandanlæg), modernisering af kabysfaciliteter og styrehus, ændring af kongeskibets strømforsyning fra jævn- til vekselstrøm, udskiftning af hoved- og hjælpemaskineri og indretning af maskinkontrolrum.

Træk af kongeskibet Dannebrog's historie

I anledning af kongeskibets 50 års jubilæum for den første kommandohejsning bringes i det følgende en kortfattet historisk gengivelse af DANNEBROG's »skibsjournal«, med kommandohejsningsperioderne placeret i parentes.

Fra kommandohejsningen i 1932 og i årene op til besættelsen var kongeskibet DANNEBROG på togt i danske farvande med bl.a. regelmæssige besøg i Sønderjylland. Derudover var kongeskibet på 2 længere togter i 1935 og i 1936. (26/5-2/10 1932, 11/5-3/10 1933, 11/5-5/10 1934).

I 1935 afgik DANNEBROG eskorteret af PEDER SKRAM og torpedobådene GLENTEN, HVALEN og LAXEN til Stockholm i anledning af Kronprins Frederik's formæling med Prinsesse Ingrid af Sverige. Som en særlig gunst og som bryllupsrejse lod Kongen kronprinseparret sejle til København med kongeskibet, medens Kongen og Dronningen rejste hjem over land. (9/5-10/10 1935).

Fra 10. juni-2. juli 1936 overførtes kongeparret på DANNEBROG's første rejse til Færøerne og Grønland eskor-

teret af INGOLF. INGOLF blev senere på togtet afløst af inspektionsskibet HVIDBJØRNEN. Under besøget på Island førte kongeskibet det islandske kongeflag, en kronet sølvfalk på blå bund. (11/5-7/10 1936, 10/5-2/10 1937, 9/5-24/9 1938 og 9/5-1/9 1939).

Under besættelsen lå kongeskibet oplagt i København's havn. Først på Holmen og senere i København's sydhavn, og selv efter at Flåden blev sænket, den 29. august 1943, lod de tyske myndigheder kongeskibet i fred, respekterende DANNEBROG som kongens private ejendom.

Efter besættelsen blev DANNEBROG allerede den 13. juni 1945 forhalet tilbage til Holmen og oplagt under Kystflåden. I 1946 kom kongeskibet ud på sit første togt efter befrielsen. (11/6-24/9 1946).

I 1947 aflagde Kong Frederik IX efter sejlads i danske farvande officielt besøg i Norge, 27. september – 2. oktober, hvorunder kongeskibet blev eskorteret af HUITFELDT og WILLEMOES. (30/5-10/10 1947).

I 1948 overførte kongeskibet eskorteret af KRIEGER og KRABBE kongeparret til Stockholm, 13.-19. juni 1947, i anledning af Kong Gustav V's 90 års fødselsdag. (7/5-9/10 1948).

I 1949 overførte DANNEBROG eskorteret af fregatten NIELS EBBESEN kongeparret til Færøerne, det første besøg efter tronbestigelsen. Besøget indledtes den 23. juli ved ankomst til Thorshavn og afsluttedes i Våg den 27. juli. (7/5-8/10 1949).

I somrene 1950 og 1951 sejlede kongeskibet udelukkende i danske farvande. (9/5-9/10 1950 og 21/6-15/9 1951).

Under sommertogtet 1952 aflagde kongeparret eskorteret af fregatten HOLGER DANSKE besøg i Grønland, 30. juni-10. august. Under togtet aflagdes besøg i Færingehavn, Rype Ø, Godthåb, Sukkertoppen, Kangamiut, Egedesminde, Christianshåb, Jakobshavn, Sargaq, Umanaq, Godhavn, Nassarssuaq, Holsteinsborg, Evighedsfjord,

Type Ø, Grønnedal, Ivigtut, Julianehåb, Narssaq, Skovfjord. (7/5-7/10 1952).

I 1953 overførte kongeskibet eskorteret af fregatten HOLGER DANSKE kongeparret til Oslo i anledning af Prinsesse Ragnhild's bryllup. Senere på året var Dronning Juliane og Prins Bernhard på officielt besøg i Danmark, hvorunder der sejledes med DANNEBROG fra Helsingør til København. Fra 19. juni- 2. juli var kongeparret på privat besøg i Sverige. (6/5-10/10 1953).

Igen i 1954 var kongeparret udover sejlad i danske farvande på privat besøg i Visby. (7/5-17/9 1954).

Efter kommandostrykningen den 17. september 1954 gennemgik kongeskibet et hovedeftersyn på Orlogsværftet, hvorunder DANNEBROG i flere henseender blev modificeret. Kongeskibet blev bl.a. brandsikret samt udstyret med forskelligt elektronisk udstyr.

Under den franske præsidents officielle besøg i 1955 var Præsident og Madame Coty kongeparrets gæster under en sejlad fra Helsingør til det franske slagskib JEAN BART, der lå opankret på Københavns Red. Senere samme år var kongeskibet under et kryds i Østersøen på privat besøg i Sverige. (28/4-1/10 1955).

Både i 1956 og 1957 overførte kongeskibet Prinsesse Margrethe, efter prinsessens afslutning på engelsk kostskole fra England til Sønderborg. Den 7. juli 1956 under en af disse overførsler blev DANNEBROG påsejlet af den britiske fregat REDPOLE, hvorved bovsprydet knækkede. (24/4-6/10 1956 og 23/4-5/10 1957).

I 1958 overførte kongeskibet eskorteret af fregatterne ROLF KRAKE og ESBERN SNARE kongeparret på officielt besøg til Helsingfors. (21/4-4/10 1958).

I 1959 eskorterede fregatten ESBERN SNARE kongeskibet under besøg på Færøerne. Under opholdet, hvor besøg blev aflagt i Thorshavn, Vestmannahavn, Sandevåg, Sørvåg, Ejde, Klakksvig, Tverå og Våg, var foruden ESBERN

SNARE fregatterne NIELS EBBESEN og THETIS underlagt Kongedelingen. (22/4-7/10 1959).

For 2. gang var DANNEBROG i 1960 på besøg i Grønland, denne gang eskorteret af fregatten NIELS EBBESEN fra Færøerne, hvor Kongedelingen blev formeret. Efter ankomst til Grønnedal den 3. juli aflagde kongeskibet besøg i Camp Lloyd i Sdr. Strømfjord, Upernavik, Umanaq, Jakobshavn, Christianshåb, Egedesminde, Holsteinsborg, Godthåb, Frederikshab, Kangeq, Sukkertoppe, Kangamiut og Fiskemesterenshavn. (25/4-1/10 1960).

I 1961 togt i danske farvande. (24/4-7/10 1961).

Udover togt i danske farvande aflagde kongeparret og Prinsesse Anne-Marie i 1962 besøg i London. (24/4-26/10 1962).

I 1963 aflagde Kongen og Prinsesserne Benedikte og Anne-Marie besøg i Oslo i anledning af Kong Olav V's 60 års fødselsdag. Efter et kort anløb af Frederikshavn, hvor Tronfølgeren gik om bord, aflagdes besøg på Færøerne. Under togtet, der varede fra den 29. juli-11. juli, blev Klakksvig nye kirke og Frederik IX's Tunnel på Suderø indviet. (1/5-4/10 1963).

I 1964 var DANNEBROG på langfart til Grækenland i anledning af Prinsesse Anne-Marie's formæling til Kong Konstantin af Grækenland. Kongedelingen formeredes af skoleskibet ÆGIR samt ministrygerne EGERNSUND og AARØSUND, der indgik i Skoledelingen for Kadetter. (21/4-15/10 1964).

I sommermånederne 1965, 1966 og 1967 sejlede DANNEBROG, bortset fra et enkelt anløb af Helsingborg i sommeren 1967, udelukkende i danske farvande. (21/4-1/10 1965, 24/4-6/10 1966 og 25/4-5/10 1967).

Sommerens lange togt i 1968 gik for 3. gang til Grønland. Togtet varede fra 25. juli-29. august. På rejsen til Færøerne eskorteredes DANNEBROG af inspektionsskibet VÆDEREN, fra Færøerne til Grønland af inspektionsskibet

FYLLA. Under selve besøget, hvor besøg blev aflagt i Fiskerimesterenshavn, Camp Lloyd ved Sdr. Strømfjord, Godthåb, Grønnedal eskorteredes kongeskibet af inspektionsskibet INGOLF. Efter kongeparrets hjemrejse med fly fra Narssarssuaq eskorteredes kongeskibet under hjemreisen til Danmark af inspektionsskibet.

I 1969 aflagde kongeparret besøg på Færøerne, 30. juni-11. juli, denne gang eskorteret af inspektionsskibet VÆDDEREN. Under besøget aflagdes besøg i Skålefjord, Thorshavn, Skåle, Fuglefjord, Klakksvig, Vestmannahavn og Tverå. Resten af sommeren sejls i hjemlige farvande. (24/4-3/10 1969).

I 1970 sejledes udelukkende i hjemlige farvande. (20/4-2/10 1970).

I 1971 var DANNEBROG igen på Færøerne, denne gang med tronfølgerparret. På opturen blev kongeskibet eskorteret af inspektionsskibet INGOLF (8-11/6). Under opholdet på Færøerne, hvor besøg blev aflagt i Skålefjord, Thorshavn, Klakksvig, Fuglefjord, Runavik, Sørvåg Myggenæs, Sand Fjord, Tverå og Våg, eskorteredes DANNEBROG af inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, og på hjemturen til Danmark af inspektionsskibet VÆDDEREN. (20/4-1/10 1971).

I 1972, der kom til at stå i skyggen af Kongens død, besejlede DANNEBROG hovedsageligt hjemlige farvande, med undtagelse af et kort besøg i Helsingborg. (2/5-1/10 1972).

I 1973 gennemførte kongeskibet, foruden sejls i danske farvande, 3 udenlandsbesøg. I perioden 4.-6. juli aflagdes officielt besøg i Island, derefter var DANNEBROG på sommertogt til Bordeaux i perioden 21.-30. juli og endelige overførtes regentparret, eskorteret af minelæggerne FALSTER og MØEN, til Helsingfors, hvor der blev aflagt officielt besøg fra 4.-6. september. (30/4-3/10 1973).

Sommertogtet blev i 1974 indledt med et officielt besøg i Storbritannien i dagene 30. april-7. maj. Den resterende del af sommeren blev anvendt til sejlads i hjemlige farvande. (2/4-24/9 1974).

I 1975 havde DANNEBROG et travlt år med togter både mod øst og vest. Årets togter indledtes den 23. maj, hvor Dronningen og Prinsen om bord i kongeskibet, eskorteret af fregatten PEDER SKRAM, afsejlede fra København mod Leningrad i anledning af officielt besøg i Sovjetunionen fra 26. maj-2. juni.

Kongeskibets andet større togt i 1975 gik som nævnt mod vest. Den 11. juli afgik DANNEBROG fra København for at deltage i regentparrets første besøg som regentpar i Grønland. Dronningen gik om bord i kongeskibet i Sdr. Strømfjord den 30. juli, hvorefter DANNEBROG, eskorteret af inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, under den sidste del af besøget af inspektionsskibet INGOLF, i løbet af de næste 16 dage besøgte 14 grønlandske byer – Holsteinsborg, Egedesminde, Jakobshavn, Marmorilik, Umanaq, Godhavn, Agto, Sukkertoppen, Godthåb, Grønnedal, Ivigtut, Julianehåb, Narssaq og Narssarsuaq. Den 17. august gik Dronningen i land i Narssarsuaq og fortsatte rejsen til Thule med fly, hvorefter kongeskibet sejlede til København. (28/4-25/9 1975).

Den 21. september 1976 strøg kongeskibet kommando efter årets sommertogt, der tog sin begyndelse den 31. marts. En ganske tidlig kommandohejsning, der imidlertid var i god overensstemmelse med de planer, der var lagt for sommeren. Allerede den 15. april afsejlede DANNEBROG fra Flådestation København og efter 19 dage, der omfattede anløb af Azorerne, blev flådestationen i Norfolk anløbet. I Norfolk gik Dronningen og Prinsen om bord for at indlede officielt besøg i U.S.A. med sejladsen til Washington D.C. I forbindelse med statsbesøget var der fra 9.-13. maj formeret en Kongedeling bestående af kongeskibet og

minlæggeren MØEN.

Efter det officielle besøg afgik DANNEBROG TIL Det caribiske Hav, hvor der gennemførtes besejlinger, anløb og passager af San Juan, St. Thomas, St. John, St. Croix, Martinique, Guadeloupe og St. Bartholomæus. Hjemreisen påbegyndtes den 8. juni og efter et anløb af Madeira ankom kongeskibet til København den 27. juni. Den resterende del af sommertogtet anvendtes til anløb af danske havne (31/3-21/9 1976).

Togtet i 1977 havde et traditionelt forløb med anløb af en række danske havne, bl.a. Rønne, Odense, Nakskov, Fåborg, Nykøbing Falster, Århus og Helsingør. Udenlandstogtet gik i 1977 til norske fjorde, hvor der fra 27. juli-8. august gennemførtes en intensiv besejling fra Kopparvik i syd til Trondhjem i nord. (25/4-23/9 1977).

I 1978 besejledes danske farvande med anløb af Helsingør, Rønne, Nykøbing Mors, Sønderborg, Frederikshavn, Århus og Ålborg. I Ålborg navngav Dronningen den 26. september korvetten NIELS JUEL. Sommerens længste togt gik efter formering af en Kongedeling bestående af kongeskibet og minelæggeren FYEN til Færøerne. Under besøget fra 20.-29. juni aflagdes officielt besøg i Thorshavn, Klakksvig, Tverå og Våg.

Var sejladerne inden for det danske rige lange, var udenlandstogterne til gengæld korte. Det første gik til Flensborg, 13.-14. juni, der samtidig var det første danske regentbesøg i mere end 100 år. Det andet gik til Oslo, 30. juli-3. august, hvor Dronningen og Prinsen deltog i festlighederne i anledning af Kong Olav V's 75 års fødselsdag. (10/4-15/10 1978).

1979 var også et traditionelt år, sejlads i danske farvande med et indlagt udenlandsbesøg. I maj måned aflagde Dronning Elizabeth II og Prins Philip officielt besøg i København og Århus. I forbindelse med besøget indgik DANNEBROG, under forlægning til og fra Århus sammen med



DANNEBROG ved Vaag på Færøerne.

det britiske kongeskib HMY BRITANNIA, den britiske fregat HMS SHEFFIELD (forlist den 14. maj 1982 under bugsering, efter at være truffet af et EXOCET-missil den 4. maj under Falklandskrisen) og fregatten HERLUF TROLLE i en dansk-britisk Kongedeling.

I juni gennemførtes besejlinger af danske farvande med anløb af Åbenrå fra 15.-17. juni. Under dette anløb modtog Dronningen den tyske forbundspræsident Walther Scheel om bord i kongeskibet. Herefter besøgte bl.a. Vejle, Grenå, Agersø, Næstved, Fejø, Vordingborg og Christians Ø.

Fra 29. juni-6. juli aflagdes besøg på Gotland. (18/4-5/10 1979).

I 1980 gik Dronningen og Prinsen officielt om bord i kongeskibet den 9. maj. Samme aften indledtes sommerens togt med en forlægning til Kolding, hvorfra Dronningen den følgende dag kørte med bil til Fanø, for at deltage i

indvielsen af en ny søfartsskole. Om søndagen overværede Dronningen en bispeindvielse i Ribe Domkirke. Fra 15.-19. juni aflagdes officielt besøg i London og under den efterfølgende sejlads i danske farvande aflagdes bl.a. besøg i Vejle i forbindelse med indvielsen af broen over Vejle Fjord samt i Nakskov i forbindelse med navngivningen af DSB-færgerne KRONPRINS FREDERIK og PRINS JOACHIM. (8/4-11/8 1980).

Togterne i 1980 og 1981 var kortere end sædvanligt. Grunden hertil var det tidligere nævnte hovedeftersyn ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S.

Den 15. juli 1981 gik Dronningen officielt om bord i DANNEBROG og afsejlede samme dag til Århus. Under et togt til Arcachon, der indledtes den 5. august fra Esbjerg, i forbindelse med regentparrets ophold på slottet i Caix, blev de nye systemer afprøvet under en længere sejlads, idet kongeskibet først var tilbage i København den 3. september.

Allerede den 9. september afsejlede DANNEBROG fra København til Århus, hvorfra kongeskibet med kongefamilien om bord fortsatte til Limfjorden med anløb af Ålborg, Thisted og Struer. (26/6-2/10 1981).

Kongeskibet højste i 1982 kommando den 14. april og det forholdsvis tidlige tidspunkt for kommandohejsningen skyldtes bl.a. 2 begivenheder i april måned som DANNEBROG skulle deltage i.

Den 20. april afslørede i anledning af 35 året for Kong Frederik IX's tronbestigelse en statue af kongen på Langeliniepromenaden.

For at festliggøre afsløringen lå DANNEBROG, fregatten PEDER SKRAM, korvetten OLFERT FISCHER og minelæggeren FALSTER fortojet i bøjle i København's Havn. Programmet for sommertogtet indeholdt et besøg i Rønne med Prinsen om bord, den 26. maj. Dagen var sammenfaldende med Kronprins Frederiks fødselsdag og 50-års dagen

for den første kommandohejsning i DANNEBROG. Desuden besøgte kongeskibet Skagen og Nakskov. Et planlagt besøg på Sejro måtte aflyses på grund af dårligt vejr. Efter et ophold i Århus i forbindelse med kongefamiliens sommerophold på Marselisborg begyndte klargøringen til sommerens store togt til Grønland i anledning af 1000 året for Erik den Rødes opdagelse af Grønland.

En Kongedeling, bestående af kongeskibet, inspektionsskibet BESKYTTEREN og inspektionskutteren TULUGAQ skulle efter programmet have hejst kommando den 26. juli i Grønndal. På grund af en for årstiden usædvanlig issituation, der vanskeliggjorde kongeskibets sejlads ændredes programmet, således at BESKYTTEREN og TULUGAQ stødte til DANNEBROG allerede den 25. juli og sammen arbejdede sig gennem isen og ankom til Narssarsuaq den 29. juli.

Efter afslutningen af festlighederne, hvor også Kong Olav, Kronprinsesse Sonja af Norge, den Islandske Præsident Vigdis Finnbogadottier og den canadiske Generalguvernør Edward Schreyer deltog, stod DANNEBROG den 8. august atter ud af Skovfjorden.

Under den resterende del af grønlandstogtet aflagdes besøg i Godthåb, Napasoq, Jakobshavn, Marmorilik, Umanaq, Egedesminde, Holsteinsborg og Sdr. Strømfjord.

Under kongeskibets forlægning til og fra Grønland aflagdes besøg i Thorshavn og Reykjavik.

Årets sidste udenlandstogt gik til Oslo, 18.-22. september i anledning af Kong Olav V's 25 års regeringsjubilæum.

Den 23. september gik Dronningen officielt fra borde, hvormed sommertogtet 1982 var afsluttet. (14/4-1/10 1982).

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret navnet DANNEBROG. Imidlertid har ikke samme motiv været benyttet, idet de 3 første havde fået deres navn efter den af Christian V genoplivede Dannebrogssorden, hvilket bl.a. kunne ses af skibenes spejlornamentering. De 2 forud for nuværende kongeskib og dette er navngivet efter flaget DANNEBROG, hvilket bl.a. blev symboliseret i den fjerde DANNEBROG ved dets galionsfigur, en kvinde med Dannebrog på en fanestang. Galionsfiguren er opstillet på Holmen.

1. Orlogsskibet DANNEBROGE, 82-94 kanoner (1692-1710)

- 1692 søsat fra Nyholm, den 6. oktober, som det første skib bygget på det nye værftsanlæg.
- 1710 deltog i Slaget i Køge Bugt, den 4. oktober, som Ivar Huitfeldts flagskib kom i brand og sprang i luften.

*2. Orlogsskibet DANNEBROGE, 70 kanoner (1739-1759).
Fabriksmester D. Thura (1734-1758).*

- 1739 søsat fra Nyholm, den 27. januar
- 1743 flagskib for R. Krag, senere på besejling med ELEPHANTEN, TRE LØVER og OLDENBORG
- 1759 udgået af flådens tal.

3. Orlogsskibet DANNEBROGE, 60 kanoner (1772-1801).

- 1772 søsat
- 1774 overførte prinsesse Sophia Friderica fra Warnemünde til København. Ankom til Dragør den 20. oktober, hvorefter prinsessen holdt sit indtog på Christiansborg.

- 1775 sendt til den nye flådestation Trosvig, Norge
 1776 returnerede til København
 1777 på togt til Algier med årlige gaver
 1779 i eskadre i Sundet mellem Helsingør og København
 1780 i Nordsøeskadre, derefter vagtskib
 1794 udlagt på Københavns Red
 1795-96 i dansk-svensk eskadre
 1801 udlagt i defensionslinien som blokskib på Københavns Red, i marts flagskib for kommandør J. O. Fischer. Under Slaget på Reden den 2. april kort efter kampens begyndelse, brød skibet i brand, hvorefter J. O. Fischer flyttede sin stander til orlogsskibet HOLSTEEN. DANNEBROGE kæmpede videre under kommando af kaptajn F. A. Braun, men sprang til sidst i luften på Stubben, efter så godt som hele besætningen var gået fra borde.

4. Orlogsskibet DANNEBROG, 72 kanoner (1850-1897).

- 1850 søsat fra Orlogsværftet den 25. september
 1853 på togt til Karskrona, derefter i en dansk-svensk-norsk eskadre (Den skandinaviske Eskadre) med fælles øvelser i Kattegat og Nordsøen (17. maj-10. september), senere logiskib for værnepligtige (10. september-6. oktober)
 1861 under krigsberedskab (15. april-8. juni)
 1862 raseret den 29. april udgik som orlogsskib den 12. juli og opførtes som panserklædt korvet med lukket batteri
 1863 ombygningen afsluttet den 30. november

- 1864 prøvetogt i april, under krigsudrustning (30. marts-21. november), i eskadre i Østersøen, hvorefter i Nordsøeskadren
- 1865 klassificeret panserfregat
- 1870 i sommereskadre med PEDER SKRAM og LIND-ORMEN (1. juni-15. september)
- 1875 udgået af flådens tal
- 1878 indrettet som eksercer- og kaserneskip ved Dokøen
- 1896 udgået som kaserneskip og anvendt som skydemål under forsøgsskydninger med brisantgranater den 31. oktober
- 1897-98 ophugget.
Galionsfiguren opstillet på Holmen

4. *Hjuldamperen DANNEBROG (1879-1931)*

- 1879 søsat fra Burmesiter & Wains Skibsbyggeri den 6. oktober (samme dato som det første DANNEBROGE var blevet søsat i 1692)
- 1880 kommandohejsning den 18. juni prøvesejlads i Sundet den 29. juni
- 1880
- 1914 under kommando hver sommer
- 1880 afhentede i juli Kong Georg af Grækenland i Lübeck
- 1881 togt til Kronstadt i august under eskorte af ST. THOMAS
- 1883 togt til England i anledning af Hertugen af York og Prinsesse Marie af Tecks formæling
- 1898 togt til Schwerin og Rostock efter Prins Christian og Hertuginde Alexandrine af Mecklenburg-Schwerins formæling
- 1905 overførte Prins Carl af Danmark og Prinsesse Maud til Norge den 22. november under eskorte af GEJSER

- 1906 overførte kronprinseparret til Trondhjem i anledning af Kong Haakon VII og Dronning Mauds kroning
under eskorte af HERLUF TROLLE og HEKLA
- 1906-08 hovedrepareret, hvorunder kongeskibet blev forlænget
- 1909 overførte kongeparret til Århus den 18. maj til åbning af Landsudstilling overførte senere på året kongefamilien til Rusland Kronstadt under eskorte af GEJSER
- 1912 førte Frederik VIII's bære fra Travemünde til København den 17. maj under eskorte af OLFERT FISCHER og PEDER SKRAM
- 1913 hvidmalet med gult opstående, indtil da sortmalet med gule skorstene
- 1914 togt til Scheernes, Dover, Clais og Amsterdam under eskorte af HEJMDAL
- 1914-19 oplagt
- 1919-31 under kommando hver sommer
- 1919 afhentede prins Axel og prinsesse Margaretha i Malmø den 5. juli
- 1920 i Sønderjylland i anledning af Genforeningen
- 1922 i Norrköbing i anledning af hertugen og hertugin-
den af Vestergötlands sølvbryllup under eskorte af HEJMDAL
- 1934 solgt til ophugning i juni.

ORLOGSKUTTERE

BARSØ-klassen

Kendetegn:

Trawlerbak. Konisk skorsten delvis sammenbygget med styrehus. Strømlinieformet stangmast. Lavt åbent agterdæk.

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
BARSØ	Y 300	22. FEB. 1969	10. APR. 1969	13. JUN. 1969 (20/5)*)
DREJØ	Y 301	18. MAR. 1969	26. APR. 1969	. JUL. 1969 (18/6)
ROMSØ	Y 302	2. MAJ 1969	14. JUN. 1969	21. JUL 1969 (4/7)
SAMSØ	Y 303	30. MAJ 1969	6. JUL. 1969	15. AUG. 1969 (31/7)
THURØ	Y 304	10. JUL. 1969	10. AUG. 1969	12. SEP. 1969 (4/9)
VEJRØ	Y 305	4. JUL. 1969	8. AUG. 1969	17. OKT. 1969 (29/9)
FARØ	Y 306	2. OKT. 1972	17. NOV. 1972	15. MAJ 1973 (6/2)
LÆSØ	Y 307	1. DEC. 1972	12. JAN. 1973	23. JUL. 1973 (28/3)
RØMØ	Y 308	22. JAN. 1973	9. MAR. 1973	3. SEP. 1973 (22/6)

Note: Dato i () angiver første komandohejsning.

FREMDRIVNING

1 stk. B&W ALPHA dieselmotor, type 405-26 VO, ydende 500 HK ved 400 o/m med påbygget hydraulisk kobling og servomotor for bevægelse af skruebladene og med indbygget trykleje.

DIMENSIONER	
Længde	25,6 meter
Bredde	6,0 meter
Dybgående	2,8 meter
Deplacement	155 tons
Fart	11 knob

ARMERING	
2 stk. 20 mm maskinkanon	
Miner	



Orlogskutteren FARØ (Foto (SVN)

BEMÆRKNINGER

Orlogskutterne af BARSØ-klassen (Ø-klassen) er bygget ved Svendborg Skibsværft til afløsning af de orlogskuttere, som indkøbtes efter 2. Verdenskrig.

I 1969 bevilgedes midler til en serie på seks kuttere og på baggrund af klassens succes bevilgedes i februar 1971 midler til yderligere 3 enheder.

Orlogskutterne er specielt konstrueret til farvandsovervågningsopgaver i danske farvande og deres søegenskaber er så gode, at der selv efter afprøvninger i Nordatlanten i ret høj sø såvel som strømsø, hvor de bjærgede sig godt, ikke er fastsat nogen restriktioner for kutterne med hensyn til sejlad under forskellige vejrforhold. I danske farvande har kutterne været udsat for vejr af næsten enhver tænkelig art, de går godt imod søen, omend de tager meget røgvand over. I sejlad med søen er kutterne yderst vanskelige at styre og rulningerne er voldsomme og hurtige. BARSØ-klassen er ikke organiseret i nogen typeorganisation, men tilknyttes de forskellige Marinedistrikter, hvor de bl.a. deltager i farvandsovervågningen og søredningstjenesten.

FORGÆNGERE

BARSØ-klassen er i lighed med Flådens øvrige skibe navngivet efter et system der tilsigter først og fremmest at tilvejebringe en almindelig identifikation af skibet.

Til orlogskutterne er valgt Ø-navne med ø-endelse, repræsenterende øer fra de fleste danske farvandsområder.

De to serier kan uanset navneligheden skelnes fra hinanden på antallet af bogstaver i skibsnavnet, henholdsvis 4 og 5.

En del af de navne der idag anvendes til BARSØ-klassen har som det vil ses nedenfor tidligere været anvendt til mindre skibe og fartøjer, såsom fregatter, brigger og kanonjoller, samt senest til minestrygere, der udgik af flådens tal den 16. august 1965. Af sidstnævnte blev seks overtaget af Marinehjemmeværnet, der har bibeholdt de oprindelige navne,

BARSØ

Bombekanonchalup No. 2, bygget på Nyholm 1834.

Armering 1 stk. 60 pund bombekanon, 2 stk. 4 pund hau-

bitzer. Deltog i krigen 1848-50, fik navnet BARSØ i 1860. Deltog i krigen 1864 ved Vesterhavsøerne, ødelagt og erobret der.

DREJØ

Kanonchalup ved navn DRAGØ, der i gamle dage har været anvendt som navn for øen Drejø.

Bygget i København og søsat 1805, konstruktør Dahlmann. Armering 2 stk. 24 pund kanoner og 4 stk. 4 pund haubitzer. Udgået af Flådens tal 1814.

SAMSØ

1. Fregat, 22 kanoner (1746-1767)

Konstruktør L. Barbé (1740-1767)

1764 søsat fra Nyholm den 15. juni og udgået 1967.

2. Fregat, 20 kanoner (1770-1792)

Fabriksmester F.M. Krabbe (1758-1772)

1770 søsat fra Nyholm i maj måned efter at være påbegyndt i maj 1769

bygget som kadetfregat

1792 udgået af Flådens tal.

3. Brig, 20 kanoner (1808-1819)

Fabriksmester E.W. Stibolt (1788-1796)

1808 søsat fra Bodenhoffs Plads den 15. oktober

1819 udgået af Flådens tal den 26. november.

FARØ

To fiskekuttere af dette navn blev under 2. Verdenskrig overtaget af søværnet.

1. Overtaget i 1939, omdøbt til P 2 og underlagt Marinestation Slipshavn.

2. Overtaget i 1940, omdøbt til K 6 og underlagt Kystbevogtningen.

LÆSØ

1. *Huggert, 10 kanoner (1743-1760)*

Forliste sammen med flere transportskibe ved Landskrona i 1760.

BARSØ ved Vesterhavsøerne i perioden 6. februar-19. juli, hvor den blev sænket for ikke at falde i hænderne på fjenden.

ADOPTION

Indtil videre er kun 2 af orlogskutterne blevet adopteret af danske byer.

SAMSØ blev adopteret af Sydlangeland Kommune i juli 1979, medens den var underlagt Langelands Marinedistrikt.

DREJØ blev adopteret af Fanø Kommune den 5. juli 1980 medens den var underlagt Kattegats Marinedistrikt med station i Esbjerg.



Orlogskutteren SAMSØ (Foto: SVN)

ØVELSESKUTTERE

SVANEN og THYRA



Navn	Nr	Sosat	Indgået i flådens tøl
SVANEN	Y 101	23 JUN 1960	31 AUG 1960 ¹⁾
THYRA	Y 102	1961	27 MAJ 1961 ²⁾

Note:

- 1) Første kommandohejsning 1. SEP. 1960
- 2) Første kommandohejsning 16. JUN. 1961

DIMENSIONER	
Længde	19,5 meter
Bredde	4,82 meter
Dybgående	2,4 meter
Deplacement	31,8 tons
Stormasts højde over dæk:	21 meter
Mesanstasts højde over dæk:	10,5 meter
Sejlareal (totalt):	440 m ²

Gennem tiderne har sejlsport været et led i uddannelsen i Marinen, først med de større skibes fartøjer rigget med sejl og fra 1872 tillige med egentlige sejlåde.

I såvel øvelsetiden som i fritiden kan alt personel således dygtiggøres i elementært sømandskab, farvandskendskab, navigation, fysisk træning, samarbejde og lederskab ved sejlads i joller, kølbåde og havkrydsere. Søværnet og dets skoler lægger stor vægt på, at man gennem denne idrætsudøvelse kommer i nær kontakt med havet og bliver fortrolig med dets særegne væsen.

De største fartøjer er de bermudariggede yawler, øvelseskutterne SVANEN og THYRA konstrueret og bygget af skibssingeniør P. Molich i Hundested i 1961. De er bygget af træ til 12 mand og fører ca. 200 m² sejl, der med spiler og mellemstagesejl kan forøges til 440 m².

Øvelseskutterne anvendes i sommermånederne, hvor de indgår i Skoledelingen for Kadetter, i ind- og udland til

uddannelse af kadetter fra Søværnets Officersskole i praktiske fag, såsom navigation, sømandskab og favandskendskab og deltager som led heri i mange kapsejladser.

Gennem årene er opnået fine resultater i Kieler-Woche, Sjælland og Fyn Rundt og Skaw-Race og THYRA deltog i 1966 i Bermuda- og Transatlantickapsejladserne. Kutterne har vist sig som gode søskibe, der med passende sejlføring sejler i al slags vejr, og hver sommer tilbagelægger ca. 5000 sømil, hvilket svarer til ca. 800 timer under sejl. Udover de nævnte øvelseskuttere – SVANEN og THYRA – råder søværnet over et antal klassede og uklassede FOLKEBÅDE, et stort antal TRAPEZ-joller og diverse joller af typerne PIRAT-joller, YNGLINGE og FLIPPER-joller.

FORGÆNGERE

SVANEN

Skibsnavnet SVANEN, der muligvis har sin oprindelse fra Stormarns Sølvsvane i rigsvåbenet, har gennem tiden været tildelt mange af flådens skibe og fartøjer.

1. *Norsk orlogsskib, nævnt 1504.*
2. *Orlogsskibet SUANEN, søsat i 1509 og deltog bl.a. i en træfning ved Gedser.*
3. *Orlogsskibet SWAN-VAN-DAM, 120 mand, og nævnes i 1535 hvor det indgik i Peder Skrams flåde under Erik Gyldenstejn.*
4. *Orlogsskibet SVANEN, 70 mand.*
Var udrustet under den nordiske syvårskrig og deltog i maj 1564 i tilbageerobring af Stenvigsholm ved Trondhjem. Indgik i 1566 i den i Østersøen under admiral Hans Lauritzen opererende flåde og deltog i slaget ved Ølands

Nodre Odde den 26. juli.

Gik på grund ved Reval og blev brændt i 1569.

5. *Råskib HAMBORGER SVANE*, der blev lejet i 1576 og udgik i 1579.

6. *Orlogsskibet SVANEN*, 26 kanoner (1625-1653).

Deltog i kampen på Kolberger Heide den 1. juli 1644.

7. *Orlogsskibet SVANEN*, 44 kanoner (1647-1674).

Med hensyn til dette skib henvises til F.f.S. 131. årg. pg. 443-444.

8. *Orlogsskibet SVANEN*, 60 kanoner (1674-1716).

Under krigsudrustning i Den skånske Krig og deltog i Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677, hvor det indgik i 3. Eskadre. Sænket ved Trekroner 1720.

9. *Orlogsskibet SVANEN*, 60 kanoner (1730-1754).

1730 Søsæt fra Nyholm den 21. marts (søsterskib til TRE LØWER og tegnet af Overfabriksmester K.N. Benstrup (1731-1736). SVANEN var det første skib med kabys på øverste batteri.

10. *Kongejaften SVANEN*, 4 kanoner (1765-1789).

Søsæt fra Nyholm og var bl.a. vagtskib på Københavns Red i 1770 og benævnt kongebåd.

11. *Skonnerten SVANEN*, 8 kanoner (1799-1800)

Tegnet af fabriksmester F.C.H. Hohlenberg (1796-1803).

1800 tender for kadetfregatten FRIDERICKSVÆRN i Nordsøen. Kom ind til Norge med svært havari hvorefter masterne blev afkortede. Afgik derefter til København for i september under togt til St. Petersborg med depecher at forlise ved Øsel.

12. Luggeren SVANEN (1810-1815)

- 1810 søsat fra Larsens Plads.
- 1811 deltog i angrebet på Anholt, 27. marts senere station ved Christiansø
- 1814 station ved Christiansø
- 1812 station ved Grenå
- 1815 station ved Grenå.

13. Øvelseskutteren SVANEN (1879-1912)

Skænket søværnet i 1879 af hofjægmester Grevenkop-Castenskiold til brug ved uddannelsen af kadetter. Overtaget af Kadetskolen i 1880 og udgået i 1912.

14. Øvelseskutteren SVANEN (1912-1957)

Tidligere toldkrydser og anskaffet til afløsning af Svanen nr. 13.

Taget af tyskerne den 29. august 1943 og genfundet i Flensborg den 14. maj 1945.

Udgået af flådens tal i 1957 og solgt i 1958. Forlist i Sydamerika i 1971.

Udover ovennævnte har der bl.a. eksisteret en række skibe med sammensat navn. HVIDE SVANE (1659-1676), erobret fra svenskerne i 1659. Sprang i luften i 1676 under kamp med svenskerne. FORGYLDTE SVANE (omkr. 1665) og samtidig FLYVENDE SVANE.

THYRA*1. Øvelseskutteren THYRA (1890-1957)*

Tidligere toldkrydser og fra 1904 stillet til rådighed for søofficerer.

Taget af tyskerne den 29. august 1943 og genfundet i Flensborg den 14. maj 1945.

Udgået af flådens tal i 1957.

(T.f.S. 1958, pg. 73).

TORPEDOBJÆRGNINGSFARTØJER

HUGIN-klassen



Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
HUGIN	TO 8			7. APR. 1976
MUNIN	TO 9			6. MAJ 1976
MIMER	TO 10			20. APR. 1978

DIMENSIONER	
Længde	16.15 meter
Bredde	4.15 meter
Dybgående	2.15 meter
Displacement	16.75 tons
Fart	15 knob

Den 27. maj 1969 forevistes på Torpedostation Kongsøre en ide til erstatning af søværnets tidligere torpedobjærg-

ningsfartøjer. Ideskitsen viste et fartøj med huller i agterspejlet og ophalingsarrangement for torpedoer.

De tidligere anvendte torpedobjægningsfartøjer var delvis åbne motorbåde uden spil, pumper etc., og de bjærgede torpedoerne ved at bugsere dem til havn, et system der ofte forårsagede skade på torpedoer og fartøjer.

Det nye system består i, at alle bevægelser, ophaling af torpedoer, sidetransport, trimning og styring af fartøjet, ankerspil, brand- og spulepumper er hydraulisk drevet og central styret. Derved spares mandskab, og risici for personskeade ved at bakke med torpedoer er fjernet.

Dertil kommer, at det nye system betyder en betydelig økonomisk gevinst, idet reparationsudgifterne på torpedoer viser betydelige besparelser, og de 3 nye fartøjer udfører en mere effektiv tjeneste end de 6, der tidligere blev anvendt.

Ideen blev bragt til udførelse ved bygning af 3 nye torpedobjægningsfartøjer af HUGIN-klassen. Fartøjerne blev bygget på Ejvind's Plasticjolle- og Bådeværft, Svendborg og afleveret til søværnet i April og maj 1976.

Ideen til det nye torpedobjægningsudstyr blev skabt af 2 af Søværnets Materielkommandos medarbejdere, værkmeistrene H.H. Hansen og J. Palle. Søværnets Materielkommandos Skibsvedligeholdelsesafdeling og blev videreudviklet på Torpedostation Kongsøre i samarbejde med kaptajnløjtnant E.V. Jørgensen, overmekaniker O.C. Pedersen og mekaniker S.P. Rasmussen. For ideen, der blev betragtet som et rationaliseringsforslag, modtog de 5 af Forsvarskommandoen en belønning på hver kr. 1.000.

FORGÆNGERE

Navnene til torpedobjægningsfartøjerne af HUGIN-klassen har ikke tidligere været benyttet i det danske søværn. HUGIN og MUNIN er navngivet efter den nordiske

mytologis gud Odin's 2 ravne, som hver morgen fløj ud i verden og observerede hvad der hændte. MIMER er navngivet efter jætten, som rådgav Odin.

Navne fra den nordiske mytologi er tidligere anvendt til de i årene 1963-1967 indgåede amerikansk byggede land-

Navne fra den nordiske mytologi er tidligere benyttet i bl.a. det danske søværn, idet de i årene 1963-1967 indgåede amerikanskbyggede landgangsfartøjer havde mytologiske navne. (BALDER-BRAGE-HERMOD-LOKE-ODIN-THOR-TYR-ULLER-VALE-VIDAR). Disse navne findes fortsat anvendelse i Sverige og Norge.

BEVOGTNINGSBÅDE

BOTVED-klassen



I oktober 1973 blev der efter et stort udviklingsarbejde mellem søværnet og Botved Boats A/S, Mullerup Havn kontraheret om en leverance til ca. 4 mill. kr. bestående af 2 stk. 44' (Botved Stor) og 3 stk. 32' (Botved Lille) motorbåde.

Botved bådene er bygget på et standard CORRINET skrog i perioden 1974-75 efter specifikationer fra Søværnets Materielkommando. De er udstyret med dieselmotorer fra

henholdsvis Volvo Penta (Botved Lille) og General Motors (Botved Stor).

DIMENSIONER		
	Botved-Stor	Botved-Lille
Længde	13,3 meter	9,75 meter
Bredde	4,5 meter	3,3 meter
Dybgående	1,1 meter	0,9 meter
Displacement	12 tons	9 tons
Fart	26 knob	27 knob
Armering	1 stk. 7,62 mm maskingevær	1 stk. 7,62 mm maskingevær



Bevogtningsbådene er leveret til søværnet i perioden 1974-75. Y 375 blev overdraget den 26. august 1974 i Mullerup Havn. Y 376 den 25. september 1974. Y 377 den 17. februar 1975. Y 378 den 4. juni 1975.

Botved-bådene indgår i marinedistrikternes farvandsovervågning og anden »stationstjeneste«.

TRANSPORTFARTØJ

SLEIPNER



DIMENSIONER	
Længde	26 meter
Bredde	6.5 meter
Dybgående	2.0 meter
Displacement	100 tons
Fart	8 knob

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
SLEIPNER	A 558		1943	9. JUL. 1947

Transportfartøjet SLEIPNER henregnes blandt skibe til særlige formål. Med basehavn på Torpedostation Kongsøre anvendes fartøjet til ammunitions-, mine- og torpedotrans-

porter mellem Kongsøre og flådestationer samt Motala, Sverige i forbindelse med hovedeftersyn på torpedoer af type Tp:61.

Med hensyn til SLEIPNERs fortid hersker der en vis usikkerhed. Det formodes dog, at fartøjet er bygget på Bootwerft Arp i Laboe ved Kiel i 1943 og til støtte for denne antagelse er blandt andet at SLEIPNERs lastrum er forsynet med 6 ventiler, der på få øjeblikke kan fylde lasten med vand. En forholdsregel, der normalt kun benyttes under krigsforhold. Andre mener dog, at fartøjet er betydelig ældre og bygget allerede i 1920'erne.

En ting er givet, under krigen hed fartøjet ALBERT GALLISCH og sejlede under tysk flag. Imidlertid havde søværnet allerede før krigen et transportfartøj SLEIPNER, som blev bortført af tyskerne efter 29. august 1943. Da der efter krigen skulle rydes op og beslaglagte skibe skulle tilbageleveres, mente enkelte danske officerer, at ALBERT GALLISCH måtte være identisk med den gamle SLEIPNER. Den blev derfor overdraget søværnet og sejlet til København af frihedskæmpere fra Nakskov i juni 1945. Den gamle SLEIPNER blev også genfundet i tysk havn i 1945 og hjemtaget i 1947. Dette fartøj, der allerede var søsat i 1882 var i 1947 kun tjenlig til ophugning hvortil den blev solgt i 1948.

Transportfartøjet SLEIPNER er adopteret af Nykøbing/Rørvig Kommune på initiativ af marineforeningen. Adaptionen fandt sted den 25. september 1981.

OPMÅLINGSFARTØJER

SKA-både



DIMENSIONER

	SKA 5-6	SKA 7-8	SKA 11-14
Længde	14,5 meter	15,1 meter	20 meter
Bredde	4,0 meter	4,3 meter	5,2 meter
Dybgående	2,3 meter	2,3 meter	2,8 meter
Displacement	30 tons	30 tons	52 tons
Fart	7 knob	7 knob	12,5 knob



Nr.	Int.	Byggeværft	Indgået	Første kommandoejrsning
SKA 5	OUGK	Rantzausminde	16. JUN. 1961	
SKA 6	OUGP	Rantzausminde	15. JUL. 1961	
SKA 7	OUGQ	Holbæk	15. OKT. 1968	1. JAN. 1969
SKA 8	OUGR	Holbæk	13. NOV. 1968	1. JAN. 1969
SKA 11	OYGF	Rantzausminde	15. APR. 1981	14. APR. 1981
SKA 12	OYGG	Rantzausminde	5. MAJ 1981	14. MAJ 1981
SKA 13	OYGH	Rantzausminde	26. JUN. 1982	26. FEB. 1982
SKA 14	OYGI	Rantzausminde	25. MAR. 1982	24. MAR. 1982

Endvidere henvises til Tidsskrift for Søværnen 1981, pg. 282-295.

Note:

- 1) Påbegyndt 11. APR. 1980
- 2) Påbegyndt 17. SEP. 1980

SKA-bådene anvendes i farvandsopmålingen i danske og grønlands farvande i sommermåneder, hvor de indgår i enten Søopmålingen Danmark eller Søopmålingen Grønland. Som supplement til SKA-bådene anvendes inden for Skagen – ligeledes i sommermånederne – en af statsisbryderne, hvor tidligere et af søværnet opmålingsskibe, senere fiskeriinspektionsskibe blev anvendt. Siden 1975 har statsisbryderne hvert år indgået i Søopmålingen Danmark. EL-BJØRN 1975-1977, DANBJØRN 1978-1980 og den nyeste THORBJØRN første gang i sommeren 1981. Isbryderne assisteres af et antal opmålingsmotorbåde (0-både).

Søopmålingen udføres siden 1973 af Farvandsdirektoratets Nautiske Afdeling (tidligere Søkortarkivet, men undrlagt Farvandsdirektoratet i 1973) og udføres af søofficerer der er tilkommanderet afdelingen.

Det skal i tilknytning hertil anføres, at SKA 5 og SKA 6 blev anskaffet på foranledning af Vedel-udvalgets betænkning, hvori det bl.a. anføres: »at det vil være af stor betyd-

ning. om fremtidige søkort viser nødankerpladser, hvor skibe og fartøjer kan søge læ for dårlige vejrforhold«. Som resultat heraf gav finansudvalget den 8. september 1960 sin tilslutning til, at der bl.a. blev anskaffet 2 opmålingsmotorbåde – SKA 5 og SKA 6. Bådene blev derefter bygget efter samme specifikationer som SKA 3 og SKA 4, der udgik af flådens tal den 1. november 1973.

Seneste tilgang af nye opmålingsfartøjer er SKA 11, SKA 12, SKA 13 og SKA 14, der er bygget ved JEROS MARINE APS, Rantzausmine (tidligere Ejvinds Plasticjolle- og Bådeværft, jf. bl.a. torpedobjærgningsfartøjerne af HUGIN-klassen) og leveret til søværnet i foråret 1981 henholdsvis foråret 1982.

SKA-bådene har rødt skrog, lys grå overbygning med rødt styrehustag.

Med det formål at tilvejebringe flest mulige »platforme« for søgående kadetter har SKA 5, SKA 6, SKA 7 og SKA 8 været »udlånt« til Skoledelingen for Kadetter og blevet alle malet i den for søværnet normalt anvendte grå farve.



Marinens bibliotek

Erhvervelser i september/oktober 1982

ADMINISTRATION, BIBLIOGRAFI &
RETSVÆSEN M.M.

Dübeck, Inger: Statsmagt og arkiver. Det offentliges ret til arkivalier, Kbh. 1982. 178 s. ill. index. bibl.

Liebe, P.I. & E. Borgstrøm (ret.): Frivillige Danske Korps. Danske tropper i udenlandsk tjeneste. Danske Kolonitropper. Faner. Militærmusik. En litteraturfortegnelse. Kbh. 1982. 82 s. index. bibl.

Meincke, Stig & Bendt Petersen: Årsager til afgang blandt officerer i Søværnet. (Militærpsykologisk Publ. nr. 94). u. sted 1982. 54 s. maskinskr. 4°

Roberts Adam: Ockupation, motstånd och folkrätt. Stockholm 1981. 200 s.

Winge, M.: Flådens Medicinalvæsen under Christian IV. (Medicinsk Forum nr. 4/1982, s. 115-119). Kbh. 1982. 5 s. ill.

HISTORIE

Bangsbo før og nu. Frederikshavn 1977. 36 s. ill.

Bangsbomuseet 1946-1971. Frederikshavn 1971. 48 s. ill.

Don, William Gerard: Reminiscences of the Baltic Fleet of 1855. Brechin 1894 (faksimile London 1971). 138 s. ill. kort. index.

Hansen, Bent: Frederikshavn i stilstand og fremgang 1818-1968. Frederikshavn 1968. 354 s. ill. kort. pers.index.

Herzog, Chaim: The Arab-Israeli Wars. War and Peace in the Middle East. London 1982. 368 s. ill. kort. index. bibl.

Hill-Norton, Lord & John Dekker: Sea Power. London 1982. 192 s. ill. index.

Hjorth, Hans: Englænderne på Anholt (ny rev. udg.). Grenå 1982. 156 s. ill. kort. bibl.

H.M.S. »Excellent« 1830-1930. A History of the Royal Naval Gunnery School at Whale Island, Portsmouth and Stories of the Old Wooden Line of Battleships on Board which the School was originally Formed. Portsmouth 1930, 3. udg. (1. udg. 1908). 264 s. ill. kort.

Horsfield, John: The Art of Leadership in War. The Royal Navy From the Age of Nelson to the End of World War II. Westport, Connecticut 1980. 240 s. ill. index. bibl.

Laursen, Peter: Krudttårnet – Citadellet Fladstrand. Frederikshavn 1977. 12 s. ill.

Marine-Tidende. Jubilæumsnummer 50 år. (M.-T. nr. 6, jul/aug 1982). Kbh. 1982. 36 s. ill. 4°

Meesenburg, H.: Krydstoldvæsenet. (Tidsskriftet »Sjæk'-len« nr. 15). Esbjerg 1982. 32 s. ill. kort.

Muusfeldt, H.: Heraldik i Søværnet. u.sted (Vedbæk) 1981. forsk.pag. (140 s.). ill.

Rerup, Lorenz: Danmarks historie. Slesvig og Holsten efter 1830. Kbh. 1982. 450 s. ill. kort. index, bibl.

Rougè, Jean: Ships and Fleets of the Ancient Mediterranean. Connecticut 1981. 230 s. ill. index. bibl.

Særkjær, Vagn (red.): På togt med Fregatten »Jylland« i 1881. Århus 1982. 60 s. ill.

Søofficersskolens 200-aarige Jubilæum 1701-1901. (Illustreret Tidende nr. 30/1901). Kbh. 1901. 16 s. ill. folio.

30 år for NATO 1. sept. 1952-1982. Kbh. 1982. 24 s. ill. kort.

1. VERDENSKRIG

Denham, H.M.: Dardanelles. A Midshipsman's Diary 1915-16. London 1981. 200 s. ill. kort. index.

Kalau vom Hofe: Die Kämpfenden Flotten im Weltkriege. Verzeichnis sämtlicher Kriegsschiffe der kriegsführenden Staaten mit Angabe der Verluste feindlicher Schiffe nach dem Stande von Ende Juli 1916. Berlin 1916. 92 s.

2. VERDENSKRIG

Elting, John R.: Battles for Scandinavia. Chicago 1981. 208 s. ill. kort. index. bibl. 4°

Haines, Gregory: Destroyers at War. London 1982. 128 s. ill. 4°

Hayes, Grace Person: The History of the Joint Chiefs of Staff in World War II. The War against Japan. Annapolis 1982. 964 s. index. bibl.

Jubilæumsskrift ved Frihedsmuseets 25 års dag. Kbh. 1982. 56 s. ill. 4°

Lepotier, A.: Raiders from the Sea. London 1954. 200 s. ill.

PERSONALHISTORIE

Winton, John: Jellicoe. London 1981. 320 s. ill. kort. index. bibl.

POLITIK & EFTERRETNINGSVÆSEN

Cottrell, Alvin J. m.fl.: Sea Power and Strategy in the Indian Ocean. London 1981. 148 s. ill. index. bibl.

Pincher, Chapman: Their Trade is Treachery. London 1981. 318 s. index.

Dansk sikkerhedspolitik og forslagene om Norden som kernevåbenfri zone. Kbh. 1982. 202 s. index. resumé på engelsk.

Foreløbig plan for forsvarrets virksomhed 1983. Vedbæk 1982. 52 s. 4°

Grønvold, L.A.: Forsvarsbogen. (Trykt som manuskript). Kbh. 1912. 154 s. ill.

Kaplan, Lawrence S. & Robert W. Clawson (eds.): NATO after Thirty Years. Wilmington, Delaware 1981. 262 s. index.

Madsen, Finn: Sikkerhedspolitik i 80'erne. Danmarks alternativer i internationalt perspektiv. Herning 1982. 268 s. ill. kort. bibl.

Starodubov, Viktor & Vasilij Morosov: Sandt og falsk om atomvåbnene i Europa. u.sted (Stockholm) 1982. 30 s.

Østreng, Willy: Sovjet i nordlige farvann. Atomstrategien, Nordflåten og norsk sikkerhet. Oslo 1982. 114 s. kort.

SKIBE, SKIBBYGNING M.M.

Boudriot, Jean & Hubert Berti: Frégate de 18 La Vénus de l'ingenieur Sané 1782. Paris u.å. (1981). 74 s. + 14 plancher. ill. kort. 4°

Dumas, Robert & Jean Guiglini: Les Cuirassés Français de 23.500 Tonnes: Coubet, Jean-Bart, Paris, France, Bretagne, Provence, Lorraine. 2 bd. Bd. 1: Tekst, bd. 2: Plancher. Grenoble 1980. 256 s. + 30 plancher.

Friedman, Norman: U.S. Destroyers. An Illustrated Design History. Annapolis 1982. 490 s. 4°

SØMANDSSKAB & BJÆRGNINGSVÆSEN

Hutchinson, William: A Treatise on Practical Seamanship. (Optryk af originaludgave fra 1777). London 1979. 214 s. + 10 plancher + 1 kort. ill. kort.

Betænkning om »RF. 2's« forlis. Afgivet af den af industriministeren den 3. december 1981 nedsatte kommission. Kbh. 1982. 158 s. kort.

Penrose, Barrie: Stalin's Gold. The Story of HMS Edinburgh and Its Treasure. London 1982. 224 s. ill. kort. index.

Rule, Margaret: The Mary Rose. The Excavation and Raising of Henry VIII's Flagship. London 1982. 224 s. ill. kort. index. bibl.

GRØNLAND

Balto, Samuel J.: Med Nansen over Grønlandsisen i 1888. Min reise fra Sameland til Grønland. Tromsø- (Oslo-Bergen) u.å. (1980). 120 s. ill. Norsk og samisk tekst.

DIVERSE.

Reeman, Douglas: Torpedo Run. New York 1981. 290 s. kort.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Samuel J. Balto: Med Nansen over Grønlandsisen i 1888. Min reise fra Sameland til Grønland. Universitetsforlaget, Tromsø-(Oslo-Bergen) u.å. (1980).

En af Fridtjof Nansen's rejsefæller på skituren over Grønlands indlandsis 1888-89 var samen Samuel Johansen

Balto. På opfordring nedskrev han sine erindringer om turen, og denne rapport er meget detaljeret, når det gælder afsnit om rejsen og om opholdet i Godthåb. Med sin samiske kulturbaggrund blev Balto taget ud af sin livsform og sit miljø for at deltage i ekspeditionen, og hans beretning blev en helt anden end ekspeditionslederen og videnskabsmanden Nansen's.

Alvin J. Cottrell m.fl.: Sea Power and Strategy in the Indian Ocean. Sage Publications, London 1981.

Forfatterne til disse essays er amerikanske professorer, henholdsvis pensionerede admiraler.

Emnerne er:

1. Maritime access and maritime power: The past, the Persian Gulf, and the future.
2. The Strait of Hormuz: Strategic chokepoint.
3. A permanent U.S. Naval presence in the Indian Ocean.

Denham, H.M.: Dardanelles. A Midshipman's Diary 1915-16. John Murray, London 1981.

Forfatteren var kadet ved 1. verdenskrigs udbrud og blev tilkammeret HMS AGAMEMNON. Da man nåede Dardanellerne blev det – af sikkerhedsmæssige grunde – forbudt kadetter af føre dagbog, men Denham førte alligevel en privat dagbog i hvilken han dag for dag opregnede de hændelser, han var vidne til, dels slagets gang, dels bemærkninger om sine overordnede.

Bogen er rigt illustreret med fotografier taget af Denham selv og hans skibskammerater.

John R. Elting: Battles for Scandinavia. Time-Life Books, Chicago 1981.

En bog i Time-Life's serie om 2. verdenskrig. I stort format og med mange illustrationer behandles – måske lidt populært – den finske vinterkrig, Norges-felttoget, Finlands fortsættelseskrig, Murmansk-konvojerne og slagskibet TIRPITZ og endelig den tyske evakuering af Finland.

Danmark er omtalt i kapitlet om Norges-felttoget på godt 15 sider med bl.a. en overskrift som: »Denmark's Fall before Breakfast«.

Forum Navale nr. 36, 1982, som udgives af Sjöhistoriska Samfundet, Stockholm, indeholder en artikel af fhv. viceadmiral E. Blidberg og mästerlotsen G. Grundel om »Radarnavigeringens udvikling sedan böjan av 40-talet« med 75 illustrationer af forskellig art.

Der redegøres for de forskellige metoder til navigering med radar og sluttes med en omtale af – og erfaringer fra – 3ulykkelige hændelser til søs: kollision, grundstødning og endelig M/S STAR CLIPPER's påsejling af Almö-broen den 18. januar 1980.

Lord Hill-Norton & John Dekker: Sea Power. Faber and Faber, Ltd., London 1982.

Forfatterne, Admiral of the Fleet, Lord Hill-Norton, som senest var Chairman i NATO's Military Committee og John Dekker, som er producer ved British Broadcasting Corporation, fortæller om Royal Navy fra midten af det 19. århundrede til i dag.

Udover kamphandlinger under 1. og 2. verdenskrig og mindre aktioner gives en beskrivelse af alle skibstyper – fra slagskibe til flod-kanonbåde, men forfatterne fortæber sig

ikke i Royal Navy's tidligere glørværdige epoke. De er-
ken-
der den politiske realitet, som synes at true Royal Navy's
fremtid. De beskæftiger sig med flådens fremtidige rolle
indenfor NATO som del af den afskrækkende styrke og
fremfor alt dens traditionelle rolle som vogter af havet om-
kring de britiske øer.

*Barrie Penrose: Stalin's Gold. The Story of HMS Edin-
burgh and Its Treasure.* Granada, London 1982.

Efter at have forladt Murmansk 28. april 1942 som dækning
for konvojen QP 11 blev den engelske krydser EDIN-
BURGH udsat for angreb fra tyske u-både og destroyere
og sank, tagende med sig i dybet bl.a. guldbarrer – til en
anslået værdi i dag af 40 mill. pund Sterling – som var
Sovjetunionens betaling for den allierede, navnlig ameri-
kanske krigshjælp.

I bogen fortælles dels om sænkningen, dels om hvordan
vraget af krydseren – der er officiel krigergrav – blev loka-
liseret og endelig om, hvordan den enestående bjærgning
af guldbarrerne blev forberedt og senere gennemført i ef-
teråret 1981.

Forfatteren, der er journalist, har – som så mange andre
forfattere i den seneste tid – bl.a. benyttet sig af samtaler
med overlevende fra de i 1942 implicerede enheder.

Douglas Reeman: Torpedo Run. William Morrow and
Comp., New York 1981.

Under 2. verdenskrig havde den tyske marine motortorpe-
dobåde, minestyregere og undervandsbåde opererende i
Sortehavet, bragt dertil ved en fantastisk transport ad flo-
der og kanaler, ad motorveje og jernbaner.

Bogen er ren fiktion, en roman om en engelsk flotille på 5 motortorpedobåde, som bliver sendt til Sortehavet for at tage kampen op mod en overlegen tysk styrke af E-både. Forfatteren var under 2. verdenskrig i RNVR, først i destroyer senere i motortorpedobåde. Igen indkaldt under Korea-krigen.

Jean Rouge: Ships and Fleets of the Ancient Mediterranean.
Weslyan University Press, Connecticut 1981.

Bogen er hisotrien om skibe, sømagt og søhandel i Middelhavet fra Ægyptens storhedstid til slutningen af det romerske imperium. I sit omfattende studium af emnet har forfatteren draget nytte af nyere undervandsarkæologi såvel som oplysninger fra relieffer, mosaikker, malerier og litterære kilder.

Efter en gennemgang af geografiske og meteorologiske faktorer, der vedrørte søhandelen, omtales antikkens skibe og flåder – Kreta, Ægypten, Grækenland, Karthago og Rom. Forfatteren gennemgår skibenes konstruktion (skrog, rigning og udstyr), lasteevne og tonnage og belyser udviklingen i handelsmæssig og maritim henseende, handelens vigtigste ruter og havne, brugen af skibe i fred og i krig og deres organisation og bemanning.

30 år for NATO 1. september 1952-1982. Søværnets NATO- og Kommandokassearkiv, Kbh. 1982.

Søværnets NATO- og Kommandokassearkiv (SNA) modtog 1. september 1952 de første NATO signal- og taktikpublikationer til brug i Søværnet, og i den anledning holdtes en reception og en personalefest på 30-årsdagen herfor.

Nærværende publikation fremstår som et jubilæumsskrift, redigeret af den nuværende chef for Søværnets Ma-

terielkommando's Publikationssektion, orlogskaptajn Jami Pedersen.

På en underholdende måde redegøres der for begrebet »Kommandokasse« og den historiske udvikling fra Nordre Kontorbygning over Nyholms Vagt, Mastekranen, Kløvermarken til de nuværende lokaliteter i Beklædningsmagasinets bygning, i overvejende grad baseret på oplysninger og notater fra SNA's første leder, nu afskediget orlogskaptajn Sv. Jacobsen.

En af illustrationerne viser eksempel på, hvordan et tjenestested havde forstået begrebet »pen- og blækrettelse«. Mange publikationer har i årenes løb måttet destrueres som ubrugelige på grund af disse – ofte ejendommeligt – udførte rettelser.

Heftet indeholder sluttelig en oversigt over militært personel, der gennem årene har været tjenestgørende ved SNA.

Polarboken 1981-1982, Udgivet af Norsk Polarklub, Oslo 1982, indeholder 11 artikler om Grønland og Spitsbergen, bl.a. en beskrivelse af en rejse i april/maj 1981 »Med ski og seil over Grønlandsisen«, en artikel om rabies i Arktis, en fængslende beskrivelse af ophold i 1978 og 1981 i Siorapaluk sammen med polareskimoer og endelig en mindre artikel om dyreliv på Nordøst-Grønland, hvor forfatteren har følgende smukke afslutning: »En må være takknemlig for at Danmark har fredet store deler av dette området og at det er så utilgjengelig at menneskelig aktivitet ikke vil få anledning til å bringe forstyrrelse inn i dette makeløse området og forstyrre balansen i det rike dyrelivet så nær polen«.

A.H.