

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN
1983

154. ÅRGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR
ORLOGSKAPTAJN K. H. WINTHER

KØBENHAVN
1984



Fregatten JYLLAND

INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE I

ADMINISTRATION, ORGANISATION

Flåden og Holmen i dag (1653)	10
Produktivitetmåling inden for forsvaret (1684)	57

FISKERIVÆSEN, herunder FISKERIINSPEKTION

Forudsætninger for fiskeriinspektionen i Nordatlanten (1796)	143
---	-----

FORSVARSPOLITIK

Søværnet i de kommende år (H.E.)	133
--	-----

HISTORIE

Årsagerne til mytteriet på HMS BOUNTY - redegørelse for forskningsdebatten gennem de sidste 50 år (P.T.)	75
Operation K N U - den danske flåde den 29 august 1943 (H.C.B.)	119
På gråt papir - en analyse (1518)	185
Fra "Tordenskjold" til "Peter Tordenskiold" - træk af krigsskibets udvikling 1882 - 1982 (H.C.B.)	232

KRIGSSKIBE

Små ubåtar - men hur små? (P.K.)	33
Fra "Tordenskjold" til "Peter Tordenskiold" - træk af krigsskibets udvikling 1882 - 1982 (H.C.B.)	232

MUSEER

Ubaadsmusæet ved Portsmouth (1403)	72
--	----

TELEVÆSEN, herunder SIGNALTJENESTE og KOM- MUNIKATION

Thermal imaging - radarens afløser? (1952)	1
--	---

FORFATTERLISTE

(til emneliste I)

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

Operation K N U

- den danske flåde den 29 august 1943 119

Fra "Tordenskjold" til "Peter Tordenskiold" -

træk af krigsskibets udvikling 1882 - 1982 232

Engell, H. (H.E.)

Søværnet i de kommende år 133

Hansen, H. D. (1684)

Produktivitetmåling inden for forsvaret 57

Hesselballe, P. A. (1952)

Thermal imaging - radarens afløser ? 1

Jespersen, A. (1796)

Forudsætninger for fiskeriinspektionen

i Nordatlanten 143

Kinnunen, P. (P.K.)

Små ubåtar - men hur små ? 33

Kjølsten, F.H. (1403)

Ubaadsmusæet ved Portsmouth 72

Langhorne, G. (1518)

På gråt papir - en analyse 185

*Toft, P. (P.T.)*Årsagerne til mytteriet på HMS BOUNTY - redegørelse
for forskningsdebatten gennem de sidste 50 år 75*Wessel-Tolvig, P. (1653)*

Flåden og Holmen i dag 10

EMNELISTE II

BOGANMELDELSER

Dansk litteratur

Kaj Nolsøe Bang: Flådens Ulve (1490) 239

Engelsk og amerikansk litteratur

John Winton: Jellicoe (1484) 46

Gordon W. Prange: At Dawn We Slept (1484) 48

*Thobias R. Philbin: Admiral von Hipper - the
inconvenient Hero* (1484) 166

MARINENS BIBLIOTEK (v. 1673)

Erhvervelser: 54, 111, 172, 241

Kommentarer til nyanskaffelser 65, 116, 178, 245

NEKROLOG

Knudsen, Karl Olaf (1619) 169

FORFATTERLISTE
(til emneliste II)

Harboe-Hansen, H. (1619)

Nekrolog 169

Holm, A. (1673)

Marinens Bibliotek, erhvervelser 54, 111, 172, 241

Marinens Bibliotek, nyanskaffelser ... 56, 116, 178, 245

Saabye, E. J. (1484)

Anmeldelse 46

Anmeldelse 48

Anmeldelse 166

Teisen, J. (1490)

Anmeldelse 239

FORFATTERINDEKS

SØOFFICERER

(Officerer af A-linien, taktisk retning)

LB nr. *)	LB nr. *)
(1403) F. H. Kjølsten	(1653) P. Wessel-Tolvig
(1484) E. J. Saabye	(1673) A. Holm
(1490) J. Teisen	(1684) H. Dynnes Hansen
(1518) G. Langhorne	(1796) A. Jespersen
(1619) H. Harboe-Hansen	(1952) P. A. Hesselballe

*) Efter Søofficersrullen

ANDRE FORFATTERE

Rg. Sign.	Navn	Stilling
(H.C.B.)	H.C. Bjerg	Overarkivar
(H.E.)	H. Engell	Forsvarsminister
(P.K.)	P. Kinnunen	Kommandörkapten
(P.T.)	P. Toft	Cand. Mag



Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn K. H. Winther



NR. 1 – 1983

153. ÅRGANG



KOCKUMS

Kockums AB, Box 832, S-20180 Malmö, Sweden
Telephone: +46-40-74400, Telex: 33190 kockum s

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

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

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

NR. 1 – 1983

153. ÅRGANG

Forsidebillede: Kongeskibet DANNEBROG

INDHOLD:

SIDE:

Kan søværnets kampenheder overleve den moderne lufttrussel af orlogskaptajn L. H. Skotte	363
Referat af § 32-møde 4. nov. 1982	383
Prisspørgsmål for 1983	387
Boganmeldelser	391
Flådens skibe, DANNEBROG og andre skibe til særlige formål	399
Marinens Bibliotek	436

Note: Dette nummers indhold indgår redaktionelt i 153. årgang
(for november/december)

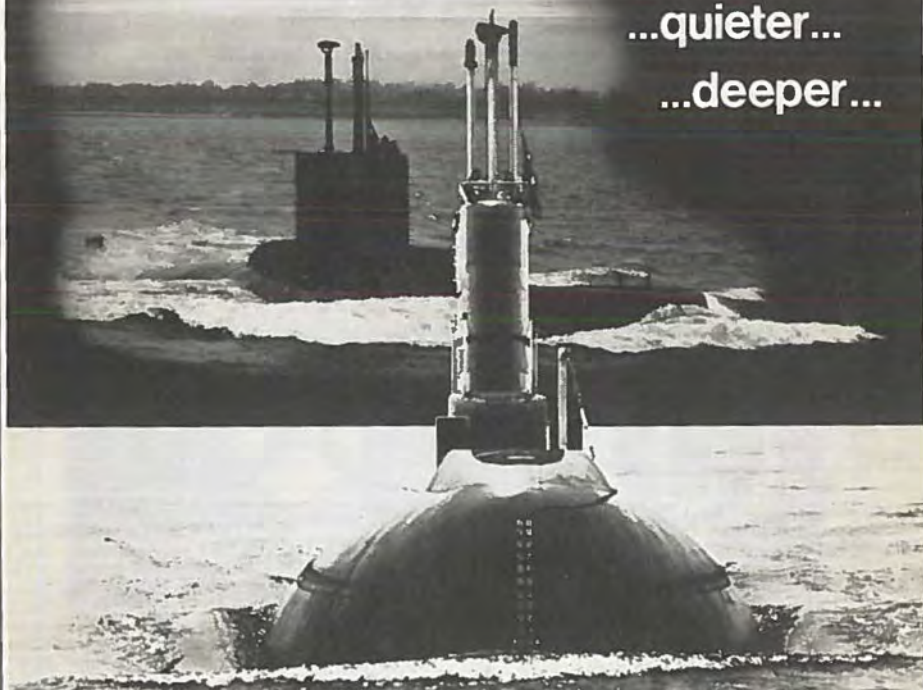


SUBMARINES

...further...

...quieter...

...deeper...



HOWALDSWERKE-DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL

A Company of the Salzgitter Group

P.O. BOX 14 63 09 · D-2300 KIEL 14 · TEL.: (431) 70 21 · TELEX: 29 24 28 HDWK D · TELEGRAMS HOWALDTDEUTSCH



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

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



DET NORSKE VERITAS

DANMARK



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

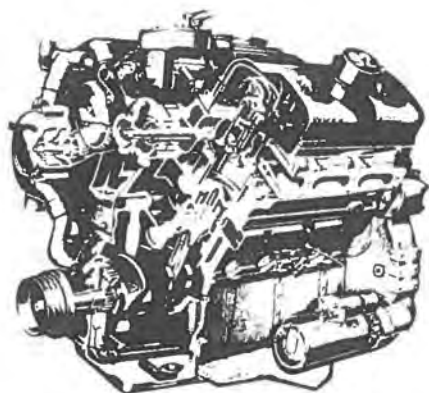


PRODUCTION AND SALE OF

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



RADIOLOCATION EQUIPMENT
SYLEDIS TORAN OMEGA
DIFFERENTIAL OMEGA



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 reservedelsoorganisation er en ekstra garanti mod længere driftsstop. Detroit Diesel fra 48 HK til 1800 HK.

Forhandler
Sjælland m. omgivende 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) 950 761

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

Forhandler Nordjylland
**mekanord aps
engineering**
Ndr. Kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. (08) 4203 11

Forhandler Færøerne
P/F VILH. NIELSEN & SØN
Jonas Brøncksgata 35
1800 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

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 nuanerede 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 bombebevæbnede 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 overlevelseshemulighed 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 altoverskyggende 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 hurtigt 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 mættes 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 vægtskrævende ligesom vedligeholdelseskravene 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 en 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

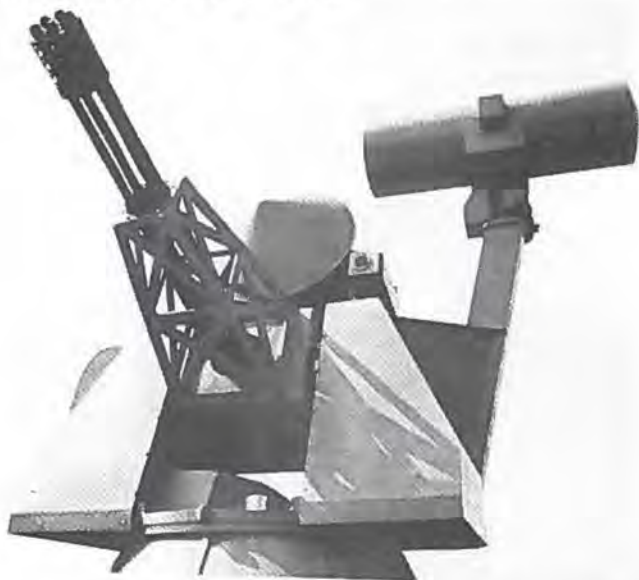
mm Oerlikon-Burhle kanon, der har en teoretisk skudhastighed på 3400 skud pr. minut, i magasin er der 1300 patroner. Systemet er 3-axialt stabiliseret, hvilket giver særdeles gode egenskaber for følging af mål, der bevæger sig i og nær zenith. Den benyttede ammunition er subcalibret med tungstens legering 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.

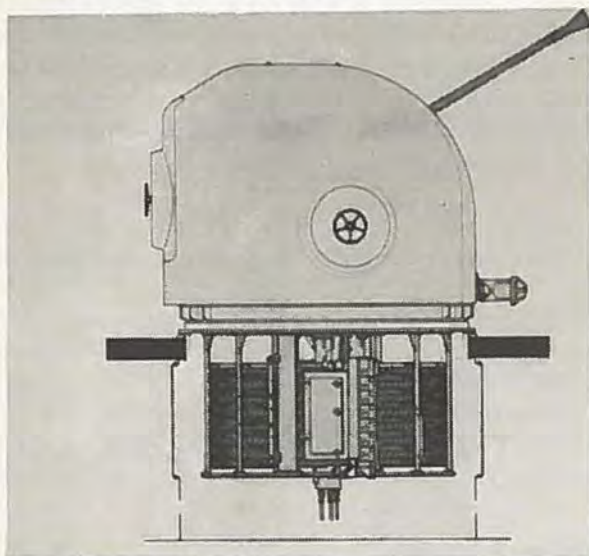


GOALKEEPER med søgeradar, målfølgeradar og kanon.

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 dobbeltpjece 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. Udvalgelsen 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 kranse 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. Tævrtimod 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
	Kaptajn-løjtnant	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 forsvarsekspertes, riksdagsman Hans Lindblad. Redaktören behandlar 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's 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 ophøjles 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 forswarets 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 diskutabel, 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 Syrt 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 omales. 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) Skrognummer 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

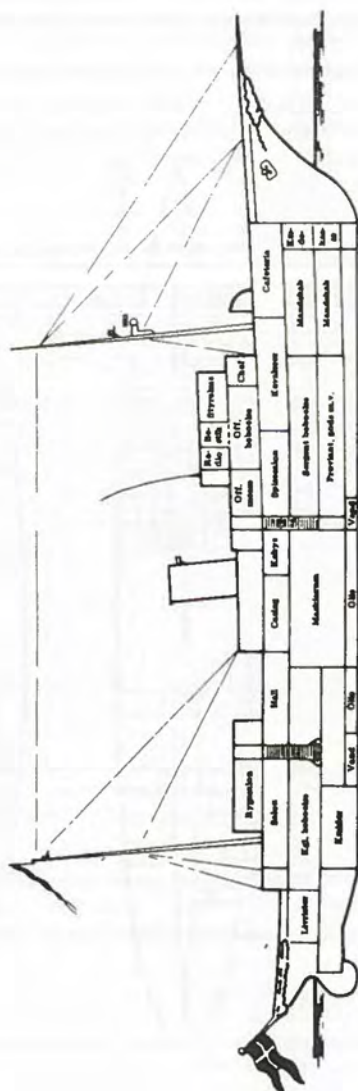
Ved projekteringen af kongeskibet DANNEBROG, stod valget mellem et nyt hjulskib, et skruedampskib eller et motorskib.

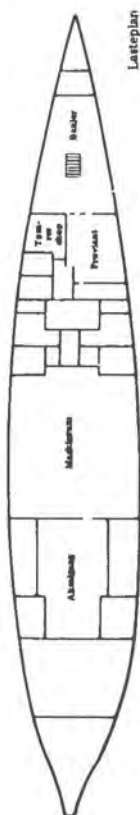
Et hjulskib ville nok være det mest statelige og uden rystelser, men på den anden side ville det ikke være så sødygtigt som et skrueskib, hvilket der måtte tages hensyn til, idet Kong Christian ønskede at benytte eget skib til længere rejser som f.eks. til Færøerne og Grønland. Et motorskib ville kunne 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.





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 skrålagte Dannebrogsglaner 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 tog 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 sejlads i danske farvande på privat besøg i Visby. (7/5-17/9 1954).

Efter kommandostrygningen 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 sejlads 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 minestrygerne 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 hjemrejsen 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 sejlads 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 sejlads 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 sejladserne 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 hejste 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 fortøjet i bøje 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 inspektionsskutteren 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 Narssarssuaq den 29. juli.

Efter afslutningen af festlighederne, hvor også Kong Olav, Kronprinsesse Sonja af Norge, den Islandske Præsident Vigdis Finnbogadóttir 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, Napasq, 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 skadinaviske 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
- 1906-08 under eskorte af HERLUF TROLLE og HEKLA 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
Displacement	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 søgenskaber 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 sejlads 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 sejlads 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 Vesterhavssøerne 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 tal
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
Displacement	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 skibingeniør 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	Sosat	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 torpedobjærgningsfartøjer 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 personskade ved at bakse 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 torpedobjærgningsfartøjer af HUGIN-klassen. Fartøjerne blev bygget på Ejvinds Plasticjolle- og Bådeværft, Svendborg og afleveret til søværnet i April og maj 1976.

Ideen til det nye torpedobjærgningsudstyr 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 kaptajn-løjtnant 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 torpedobjærgningsfartøjerne 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 CORRONET 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.

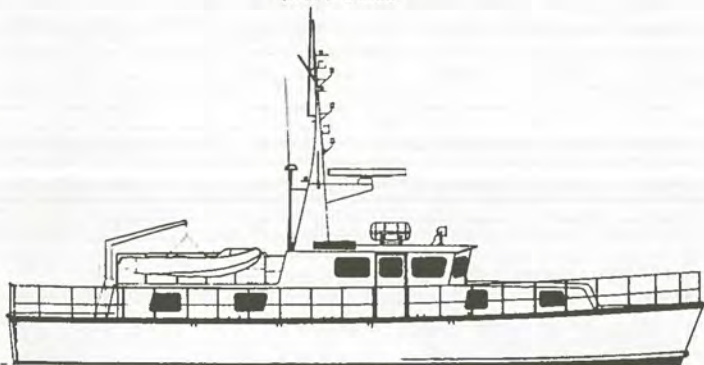
Med hensyn til SLEIPNERs fortid hersker der en vis usikkerhed. Det formodes dog, at fartøjet er bygget på Bootwerft Arp i Laboe ved Kiel i 1943 og til støtte for denne antagelse er blandt andet at SLEIPNERs lastrum er forsynet med 6 ventiler, der på få øjeblikke kan fylde lasten med vand. En forholdsregel, 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. Adoptionen 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
Deplacement	30 tons	30 tons	52 tons
Fart	7 knob	7 knob	12,5 knob



Nr.	Int.	Byggeværft	Indgået	Første kommandohejsning
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 søværnets 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 undragt 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 herat 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 Krigsschiffe 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 forswarets 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: »Denmarks'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 utveckling 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 – 3 ulykkelige 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 fortaber sig

ikke i Royal Navy's tidligere glørværdige epoke. De anerkender 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 omkring de britiske øer.

Barrie Penrose: Stalin's Gold. The Story of HMS Edinburgh and Its Treasure. Granada, London 1982.

Efter at have forladt Murmansk 28. april 1942 som dækning for konvojen QP 11 blev den engelske krydser EDINBURGH 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 amerikanske krigshjælp.

I bogen fortælles dels om sænkningen, dels om hvordan vraket af krydseren – der er officiel krigergrav – blev lokaliseret og endelig om, hvordan den enestående bjærgning af guldbarrerne blev forberedt og senere gennemført i efteråret 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 motortorpedobåde, minestyregere og undervandsbåde opererende i Sortehavet, bragt dertil ved en fantastisk transport ad floder 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 destroyere senere i motortorpedobåde. Igen indkaldt under Korea-krigen.

Jean Rougé: Ships and Fleets of the Ancient Mediterranean.
Weslyan University Press, Connecticut 1981.

Bogen er historien 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 Beklædningsmagasinet's 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.



6000 METER

10.000.000 candela

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

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

K.G. MATZEN

KGM

**INGENIØR- OG
HANDELSFIRMA**

KONG GEORGS VEJ 21, 2000 KBH. F., TLF. 01-344263



ANNONCER

(01) *14 41 55

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

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

BOFORS



Marinvapen

Bofors har lång tradition som tillverkare av luftvärnssystem och annan beväpning för marina enheter.

Dagens 40- och 57 mm pjäser har i kombination med nya ammunitionstyper och laddningssystem utvecklats till högeffektiva allroundpjäser för både luft- och sjö-mål.

I Bofors marinprogram ingår även vapensystem för ubåtsjakt, lys- och remsraketer, sjöminor och kustartillerisystem.



BOFORS
FÖRSVARSMATERIEL

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

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
SØ-LEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn K. H. Winther



Nr. 2 – 1983
154. ÅRGANG

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Sø-Lieutenant-Selskabet



Redaktør:
Orlogskaptajn
K. H. Winther
Forsvarsstaben
Postbox 202
2950 Vedbæk
Telefon (02) 89 22 55 lokal 3124

ISSN 0040-7186

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

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

Nr. 2 – 1983
154. ÅRGANG

Forsidebillede: Nyholms Hovedvagt. »Under Kronen«, Flådestation
København.

INDHOLD:

SIDE:

THERMAL IMAGING RADARENS AFLØSER? af kaptajnløjtnant P. A. Hesselballe	1
FLÅDEN OG HOLMEN I DAG af kommandør P. Wessel-Tolvig	10
SMÅ UBÅTAR – MEN HUR SMÅ? af kommandørkapten P. Kinnunen	33
BOGANMELDELSER	46
MARINENS BIBLIOTEK	51



K.G. MATZEN
KGM
INGENIØR- OG
HÅNDELSFIRMA

6000 METER

10.000.000 candela

NS - 200
UOVERTRUFEN 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

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



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**



**HYDROGRAPHIC EQUIPMENT
SYLEDIS LORAN OMEGA
DIFFERENTIAL OMEGA**

MASKINFABRIKKEN

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

SKIBS- PUMPER



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

THERMAL IMAGING – RADARENS AFLØSER?

af
kaptajnløjtnant P. A. Hesselballe

Indledning

På det militære område har det længe været et ønske at kunne »se« og operere om natten. Skønt det menneskelige øje er et bemærkelsesværdigt fleksibelt instrument – på den måde det tilpasser sig varierende lysstyrker, så kan det dog ikke klare at se ved meget svagt lys. Der er derfor blevet udfoldet store anstrengelser for at afhjælpe dette forhold. Man har udviklet forskellige elektro-optiske systemer, som mere eller mindre har kunnet afhjælpe dette. Sidst på stammen er Thermal Imageren, der udnytter de infrarøde stråler (varme), de fleste legemer udsender.

Muligheden for at opdage objekter gennem deres infrarøde (IR) udstråling, blev allerede undersøgt før 2. verdenskrig i både England og Tyskland. I 1938 befandt både IR-teknologien og radaren sig i deres spæde vorden. En overgang var det ikke helt klart, hvilken af de to teknologier, der bød på den bedste tekniske løsning. I England blev radaren valgt som værende mest lovende til øjeblikkelig udvikling. I Tyskland derimod valgte marinen IR, som den mest lovende teknik. Ved krigens slutning var den tyske IR teknik ret avanceret.

Den infrarøde udstråling

Alle objekter udsender og opsuger elektromagnetisk stråling. Bølgelængden af denne stråling afhænger af deres temperatur målt ud fra det absolutte nul ($-273\text{ }^{\circ}\text{C}$). Disse

bølgelængder og nogle interessante temperaturer fremgår af fig. 1.

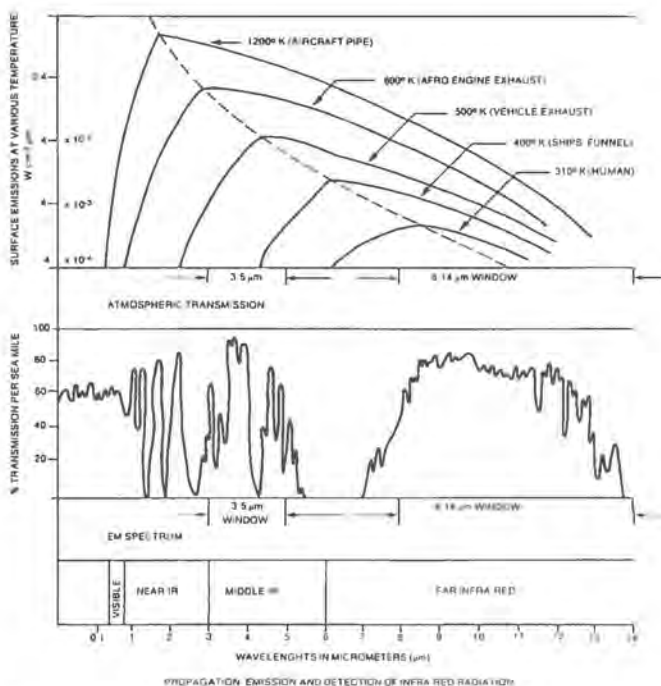


Fig. 1.

Ud af fig. 1 kan der udledes:

- De benyttede IR bølgelængder.
- De to dele af strålingsbåndene, hvor udsendelse kan finde sted over en vis afstand, f.eks. 3-5 μm båndene. I de områder, hvor udsendelse ikke kan finde sted, absorberes udsendelserne af vanddampe og forskellige gasser i luften.

- Strålings- (black body) kurverne for ideale objekter ved forskellige temperaturer. Området under hver kurve angiver størrelsen af den udsendte stråling (energi).
- At jo varmere et legeme er – jo mere energi udsender det.
- At jo varmere et legeme er, jo kortere er bølgelængden, hvor maximum udstråling finder sted. Det er således bedre at lede efter varme legemer i 3-5 μm -båndet kolde legemer i 8-14 μm båndet.

Overfladetemperaturen

Effektiviteten af et legeme som varmekilde afhænger af dets overfladetemperatur. I praksis er denne afhængig af følgende faktorer:

- Miljøets indvirkning på overfladen. Herunder opvarmning eller afkøling af vind og regn.
- Evnen til at lede og akkumulere varmen.
- Bestrålingen af overfladen, samt tilstedeværelsen af nærliggende varmekilder (I et skib, maskinen/radarer/radio osv.).
- Overfladens evne til at absorbere varme.
- Størrelsen og formen af overfladen.

Alle disse faktorer er værd at notere sig, idet de er meget relevante i en fremtidig udvikling af camouflageteknikker. Atmosfærens indhold af kuldioxid, vanddampe og til en vis grad ozon, virker dæmpende på IR-stråler. De såkaldte »windows« fremkommer som et resultat af den særlige selective absorberingsproces, der foregår i atmosfærens gasarter.

Thermal Imaging (termisk afbildning)

Kontraster i naturen i det synlige område fremkommer som et resultat af refleksvariationer af lyset. Det samme er tilfældet med termiske kontraster, der opstår som termiske variationer i naturen. Denne kontrast forringes betydeligt

med afstanden, idet uønsket stråling så vil blande sig med den ønskede stråling, og derved ligesom udviske skarphe- den af kontrasten. Det skal dog lige bemærkes, at termiske systemer er mindre påvirkelige end visuelle systemer og derfor kan de »se« over større afstande. For at opnå en tilfredsstillende thermal imaging, skal udstyret være i stand til at detektere temperaturforskelle på mellem $0,2^{\circ}\text{C}$ til $0,5^{\circ}\text{C}$. Udstyr på markedet i dag er i stand til at måle tem- peraturforskelle helt ned til $0,1^{\circ}\text{C}$.

Grundprincippet i det fleste thermal imaging systemer vil fremgå af fig. 2.

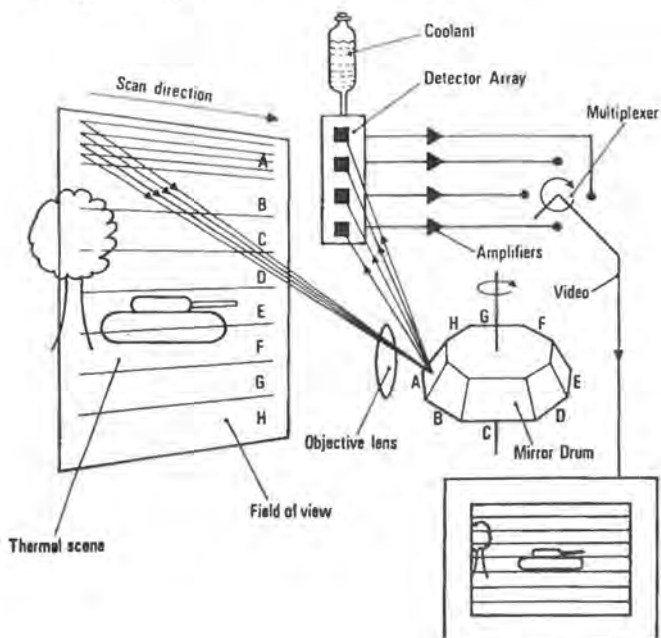


Fig. 2.

Den »Objective lens« samler og fokuserer IR-strålerne. Den må være af et materiale, som vil være i stand til at videresende ved IR-bølgelængderne, hvor almindeligt glas ikke er gennemsigtigt. Germanium bruges ofte, da det er et hårdt materiale, som kan opfylde de ofte meget hårde militære krav.

Den »optimale scanner« undersøger line for line hele billedet præsenteret af linsen, og bygger således et spejlbillede op. Scanneren består af en roterende cylinder, hvortil der er fastgjort spejle, som hver har en forskellig vinkel til omdrejningsakslen. Når cylinderen roterer, afsøger hvert spejl sit eget horisontale bånd (A afsøger A osv.).

Systemet er således konstrueret, at en omgang får hele feltet afsøgt (A til H). Den indkomne stråling reflekteres af spejlene til »detector array« således, at hver detektor ser en lidt forskellig del af billedet indenfor hvert bånd. Detektoren vil derfor »producere« linier indenfor hvert bånd. Der findes andre teknikker, f.eks. hvor »detector array« er horisontal i stedet for vertikal, som vist i fig. 2. Sådan et arrangement er kendt som serial scanning, i modsætning til parallel scanning, som netop er blevet beskrevet.

Typen af den valgte »detector array« afhænger af den valgte arbejdsbølgelængde. Af fig. 3 fremgår sammenhængen mellem bølgelængder og grundstoffer anvendt som »detector array«.

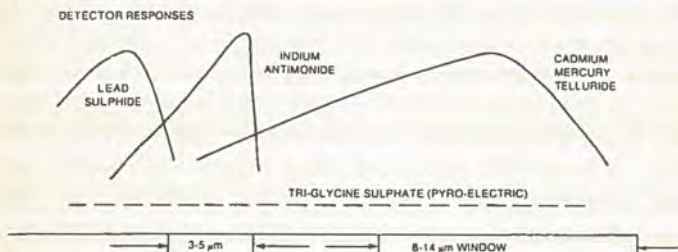


Fig. 3.

Detektoren skal være meget følsom for at kunne skelne de små energiforskelle, der f.eks. vil være mellem et mål på 20 C og dets baggrund på f.eks. 5 C. Uheldigvis kan denne følsomhed kun opnås ved at nedkøle detektormaterialerne til en meget lav temperatur. Ved almindelig rumtemperatur ville et detektormateriale selv udsende IR-stråler, som helt ville overdøve de meget svage signaler den skulle modtage, hvis den ikke blev nedkølet.

Almindeligvis nedkøles detektormaterialet ned til 77 K (-196 C). Det gøres ved hjælp af flydende kvælstof, som enten tilføres fra en lille beholder på selve udstyret, eller fra en tank.



Fig. 4.

Et eksempel på et Thermal Image billede kan ses på fig. 4. Billedet viser et sort/hvidt TV-billede på kort afstand af en varevogn. Hvidt svarer her til varme og sort til kulde. Stigen på dens tag er endnu varm efter solvarmen. Baghjulenes hjulkapsler er endnu varme, hvilket sandsynligvis skyldes, at bremserne har været brugt meget. Sidevinduet synes koldt, fordi det reflekterer himlen. Frontruden er delvis kold og delvis varm, hvilket skyldes, at nogle bygninger spejler sig i en del af frontruden. En udtalt termisk skygge under vognen indikerer, at den har stået stille i nogen tid.

Operationelle punkter

For at belyse anvendelsesmulighederne af Thermal Imaging, skal der her nævnes nogle forhold, som har en afgørende indflydelse på det endelige Thermal Image billede.

- Efter solnedgang afkøles baggrunden hurtigt. Dette gør, at eventuelle mål lettere opdages ved IR-operationer. Der kan være tilfælde, hvor et mål, grundet sit design eller ved et tilfælde, synes at være koldere end omgivelserne.
- Nogle mål kan blive opdaget med meget få billeddetaljer på grund af nogle fremtrædende »hot spots« (angivende maskinrum, udstød osv.).
- De relativt lange bølgelængder af IR giver en god gennemtrængningsmulighed af dis, røg og støv. Eksempelvis kan nævnes, at i en skov vil IR-detektionsafstanden være langt større end med det almindelige øje. Almindelige camouflagenet er således ubrugelig imod Thermal Imaging. Tværtimod forstærker de muligheden for opdagelse; idet nettet vil holde på den almindelige strålingsvarme, fra det objekt, det var meningen det skulle skjule. Nye former for camouflage må derfor udvikles.
- Regn og tåge er et problem, idet IR-stråler dæmpes noget af regn og tåge, men også vandfilmen på målet fra regnen og tågen har vist sig ligesom at »vaske IR-strålerne ud«. Imidlertid har det vist sig, at i dagslys under dårlige vejrforhold er detektions afstand for Thermal Imaging langt større end for andre visuelle hjælpemidler.
- Thermal Imaging er et passivt system, og afslører derfor ikke brugeren, som en radar ville gøre.

Anvendelsesmuligheder

Da det vil være for omfattende at beskrive alle de anvendelsesmuligheder, der er for en Thermal Imager, i luften, på land og til søs, er det hensigten her kun at dække den

rene maritime side af sagen. En Thermal Imager vil således med stor fordel kunne anvendes inden for luftforsvaret mod missiler og fly, hvor den kan opdage og følge luftmål ved korte/mellem-distancer, hvor jamming og clutter udelukker radarer. På større afstande (over ca. 5 sømil) vil pålideligheden reduceres meget, på grund af en ofte meget fugtig atmosfære.



Fig. 5. IR 18 Thermal Image scanner uden TV/Video (vægt 8,5 kg).

I visse tilfælde vil 3-5 μm båndet være mere pålidelig på større afstande end 8-14 μm båndet, men uheldigvis er de kortere bølgelængder ofte udsat for »sun glint« fra havoverfladen. Af andre anvendelsesmuligheder kan følgende kort nævnes:

- I eftersøgningsopgaver om natten, hvor Thermal Imager vil være en betydelig hjælp. Et menneske i vandet eller en jolle vil vise sig som en varm plet på det kolde hav.
- Til »station keeping« under elektronisk tavshed.
- Helikoptere og fly kan foretage passive overvågnings- og investigeringsopgaver.

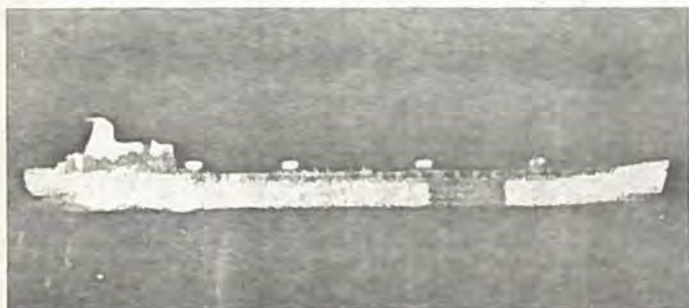


Fig. 6. Thermal Image af et tankskib. Skroget agter omkring maskinrummet er væsentligt varmere end resten af skibet. Den kolde region midtskibs må skyldes at tanken er tom.

Radar versus Thermal Imaging

Overskiften til denne artikel stiller spørgsmålet om Thermal Imaging kan eller vil komme til at afløse radaren. Dette vil nok ikke blive tilfældet, men de to teknikker vil med stor fordel kunne kombineres, især til løsningen af det meget vanskelige problem under elektronisk jamming, at øge muligheden for at opdage og nedkæmpe et »seaskimming missil«.

Afsluttende bemærkninger

Formålet med denne artikel har været at gøre opmærksom på hele Thermal Imaging teknikken, som især inden for de sidste 5 år har gennemgået en rivende udvikling. Det har på ingen måde været hensigten at give en omfattende teknisk beskrivelse, men derimod at fokusere på de ting, der har direkte indflydelse på teknikkens anvendelse i søværnet.

FLÅDEN OG HOLMEN I DAG

af

kommandør P. Wessel-Tolvig

I oktober 1982 blev der på Kunstakademiets Arkitektskole holdt fire dobbeltforelæsnings om Christianshavns og Holmens historie, bebyggelse, planlægning, nuværende status og fremtidige muligheder med det formål at orientere om disse byområder, der er valgt som øvelseslokalitet for de næste to års studier. Denne artikel er baseret på en forelæsning af chefen for Flådestation København.

Grundlæggelsen af Den kongelige danske Marine regner vi fra Kong Hans' tid, nærmere betegnet fra 1509, som er det år, hvor kongen besluttede, at der skulle bygges skibe til orlogsbrug. Indtil da havde orlogsflåden været sammensat af udskevne handelsskibe.

Den første flådestation, hvorfra skibene blev udrustede og forsynede, blev anlagt i det område, der i dag kaldes Slotsolmen og Bremerholm. Her blev der endnu på Christian IV's tid bygget skibe.

Under svenskekrigene 1657-60 og 1675-79 var det Niels Juel, der prægede flådens historie, både som admiral og som stationschef. Da han i 1657 blev Holmens chef i en alder af kun 28 år, fik han lejlighed til at vise sine evner som leder af det store værft.

I denne periode voksede flåden stærkt og snart blev pladsen på Bremerholm for lille. Flåden talte således i 1680 77 orlogsskibe med i alt 2325 kanoner.

Den 7. juni 1680 sejlede Admiralitetets herrer med Rigets admiral Henrik Bielke, generaladmiralløjtnant Niels Juel og viceadmiral Henrik Span i spidsen efter ordre fra kong Christian V ud for at finde »om nogen bekvemmere plads kunne udfindes for skibene, så de ikke skulle ligge i et

sådant antal på hinanden for at forekomme ulempe«. Man interesserede sig for »Dybet på pladsen ved Toldboden«, det område, der efter opfyldning blev til Nyholm.

Omkring 1690 var man nået så langt, at man i dette område havde inddæmmet en liggeplads for skibene, kaldet Hukken og ved opfyldning gjort Nyholm så fast, at en bedding kunne anlægges, og bygning af skibe påbegyndes. Det skete i 1692. Siden da blev Holmen opbygget som flådens hovedbase, og det har den været siden, altså i næsten 300 år.



Fig. 1. Et projekt til indpæling af en liggeplads for skibene og opfyldning af Nyholm blev approberet af Christian V den 8 april 1690. På ovenstående stik af Københavns bombardement år 1700 ses Christianshavns vold med 7 bastioner udbygget, liggepladsen for skibene (hukken) indpælet, og på Nyholm er der anlagt en bedding samt bygget nogle skure.

Allerede dengang var flytning af flådens hovedbase en meget stor og ressourcekrævende opgave. Der skulle fyldes op, etableres kajer og veje samt bygges et meget stort antal

værksteder og magasinbygninger. Udflytningen fra Gammelholm, der påbegyndtes omkring 1680 afsluttedes først, da Holmens chef, viceadmiral Mourier i 1863 flyttede til den nyopførte Nordre Kontorbygning på Frederiksholm og havde således været over 180 år.

Flådestation København er i dag et nationalt, sømilitært etablissement, hvis hovedopgave er at betjene såvel danske som allierede operative styrker. Den er forsynings-, service- og reparationscenter for skibe og etablissementer, og tjener som mobiliserings- og udrustningssted for danske skibe.

For at kunne løse disse opgaver, samarbejder flådestationen inden for sit geografiske område med myndigheder af de andre værn, civilforsvaret, politiet samt en række andre statslige og kommunale myndigheder. Flådestation København udgør sammen med flådestationerne i Frederikshavn og Korsør samt Søværnets Materielkommando, som de alle 3 er underlagt, og som i øvrigt også har domicil på Holmen, søværnets støttestruktur.

Flådestationens opgaver omfatter:

- Støtte til danske og allierede orlogsskibe, hjælpe- og forsyningskibe.
- Forvaltning af de ved flådestationen udrustningsbaserede skibe, når disse ikke er under kommando.
- Hovedværksted- og værkstedsvedligeholdelse af materiel til flådens skibe og søværnets etablissement, samt teknisk assistance til disse og allierede enheder.
- Økonomiforvaltning og personaleadministration m.v. inden for flådestationens rammer.

Til bestridelse af disse opgaver er flådestationen organiseret i 5 afdelinger:

- Stationsafdeling
- Ekvipageafdeling
- Forsyningsafdeling

- Økonomi- og sekretariatsafdeling og
- Søværnets Motorkøretøjstjeneste.

I København er det Orlogsværftet, der som selvstændig enhed varetager hovedparten af de tekniske opgaver og dermed også det arbejde, der i Frederikshavn og Korsør henhører under teknisk afdeling.

Ekvipageafdelingen

Ordet »ekvipage« kommer fra fransk »equipage«, der betyder udrustning eller skibsbesætning. En Ekvipagemester er en søofficer, der leder udrustningen af flådens skibe, og ordet »Overekvipagemester« har da også været anvendt som betegnelse for flådestationschefen i første halvdel af det 19. århundrede.

Ordet finder vi i dag i Ekvipageafdelingen, der har ansvaret for de ved flådestationen oplagte skibe og områdets landinstitutioner, herunder

- overholdelse af beredskabsvarsler i henhold til udrustningsplan for søværnet,
- opretholdelse af det materielle beredskab, herunder kontrol med og ansvar for vedligeholdelsestilstanden af beholdninger oplagt om bord og i land.

Afdelingen varetager udrustning, afrigning og vedligeholdelse af udrustningsbaserede og oplagte skibe samt passer og vedligeholder flådestationens varmecentraler, elektricitetsanlæg, herunder »strøm fra land« til anløbne skibe, og som en kuriositet – vejbelysningen på Refshalevej.

Forsyningsafdelingen

er ansvarlig for forsyning af søværnets operative skibe og landinstitutioner inden for Flådestation Københavns geografiske leveringsområde, herunder Grønland og Færøerne og til skibe i udenlandsk havn.

Flådestationernes leveringsområde er opdelt således:

Frederikshavn: Jylland og de nordlige øer i Kattegat.
Korsør: Fyen og Vestsjælland samt øerne syd for Sjælland.

København: Østsjælland og Bornholm.

Forsyningstjenesten medfører naturligvis:

Lagervirksomhed, dvs. modtagelse af brugsklart materiel fra leverandører eller reparatører og oplægning af dette materiel i depot. Det omfatter:

- hoveddele
- reservedele
- drivmidler
- forbrugsgods og
- ammunition,

som afdelingen leverer til brugerne, hvorfra den også modtager returmateriel.



Fig. 2. Når nybyggeri ikke måtte foretages, blev gamle bygninger nyindrettet.

I Ndr. Magasin har bl.a. Forsyningsafdelingen til huse.



Fig. 3. I Sdr. Magasin, der er magen til Ndr., er der installeret en transportør til handling af godset.

Administrationen af denne lagervirksomhed omfatter:

- rekvisitionskontrol
- lagerregnskab
- lokationsregistrering (beholdningernes placering i depot).
- beholdningskontrol
- modtagekontrol
- fakturakontrol/betalingsanvisning

Afdelingen lagerfører 105.000 forskellige forsyningsgenstande og råder over 30.000 m² depotplads på selve Holmen. En meget betydelig del af denne depotplads består af gamle smukke, men uhensigtsmæssige bygninger.

Økonomi- og sekretariatsafdelingen

Flådestation Københavns Økonomi- og sekretariatsafde-

ling eller Administrationsafdeling, som den rettelig burde hedde, varetager flådestationens økonomiforvaltning, personelforvaltning og samlede sekretariatstjeneste.

Herudover har afdelingen flere direkte udadvendte opgaver, hvoraf skal nævnes tilsyn, rådgivning og bistand med forplejnings- og kantinevirksomhed i søværnets skibe og ved Flådestation Grønnedal samt postgirokontohaver for søværnets skibe.

I forbindelse med økonomiforvaltningen skal nævnes, at Flådestation København er en af forsvarrets største regnskabspligtige myndigheder med en årlig omsætning på ca. 150 mio. kr., fordelt på ca. 65.000 posteringer. Der aflægges regnskab for 22 forskellige mindre enheder og EDB-behandles lønninger for ca. 700 timelønnede personer i søværnet.

Personelforvaltningen omfatter ca. 850 personer, hvoraf ca. 575 er civilt ansatte af mange kategorier.

Forvaltningen omfatter ansættelser og afskedigelser, personelregistratur, sygefraværs-rapportering, kontrol med ferieafvikling osv.

Endvidere hjemsendes alt søværnets værnepligtige og frivillige militært personel fra flådestationen.

Sekretariatet forestår modtagelse og afsendelse af post, sagsregistrering og arkivering, fotokopiering, budtjeneste samt håndbibliotekstjeneste. Der modtages og registreres ca. 4.500 skrivelser årligt, og posttjenesten, der også ekspederer post til SVN-skibe og andre myndigheder på Holmen, ekspederer årligt ca. 360.000 breve.

Søværnets Motorkøretøjstjeneste

der er forvaltende myndighed for alt søværnets motorkøretøjsmateriel, herunder materiel på Grønland og Færøerne, i alt ca. 1.200 køretøjer holder til i Gl. Vestre Takkeladshus.



Fig. 4. Gl. Vestre Takkeladshus (1727-29), hvor Motorkøretøjstjenesten bl.a. har lokaler til færdselsundervisning.

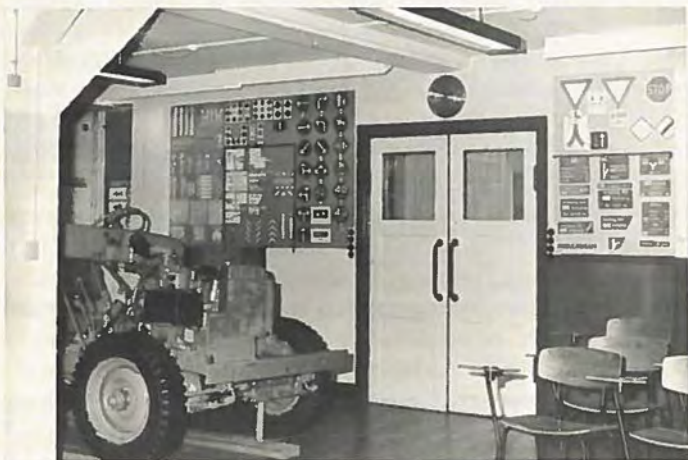


Fig. 5. Motorkøretøjstjenestens undervisningslokale.

Den østlige bygning er tilholdssted for ledelse med sekretariatet, landsdækkende motorsagkyndighedsvirksomhed, køreskole med lokaler til færdselsundervisning, garagemester, samt lager for reservedele og forbrugsgods.

I den vestlige bygning er der autoværksted, beholdningstjeneste og transportvirksomhed, som varetager kørsel og drift af 150 køretøjer alene i Københavnsområdet.

Arbejdsforhold og bygningsmiljø må til trods for bygningernes alder siges at være ganske gode, og sammenlignet med moderne betonbyggerier, betegnes som ideelt.

Stationsafdelingen

er den afdeling, der har det overordnede tilsyn med hele området. Den har således ansvaret for *kommandantskabsforvaltningen* omfattende såvel land- som vandområder. Denne opgave indebærer tilsyn, vedligeholdelse og renholdelse samt disponering af samtlige arealer, beplantninger, veje, bygninger, boliger, anlæg, broer og kajer, brandsyn samt regnskab med og vedligeholdelse af inventar. Endvidere indkøb og levering af kontorartikler og andet forbrugsgods samt forvaltning og drift af sikrings- og telekommunikationsanlæg. Den har endvidere ansvaret for *Vagt- og inspektionstjenesten* for området, herunder kontrol med ind- og udpassage af personel og materiel, ordenshåndhævelse samt brandberedskab med eget brandkøretøj.

Havnetjenesten udfører med eget fartøjsmateriel bugsering og forhaling ved havneanløb og dokninger samt færgefart mellem byen og Holmen. Endvidere anviser den kajpladser og renholder vandområder bl.a. ved evt. olieforurening.

På *Marinekasernen* underbringes og uddannes flådestationens menige militære besætning, hvori indgår både værnepligtige og stampersonel, der deltager i flådestationens vagtstyrke og herigennem udgør en del af bevogtnings- og brandberedskabet. Den udsendes som trossehold og har

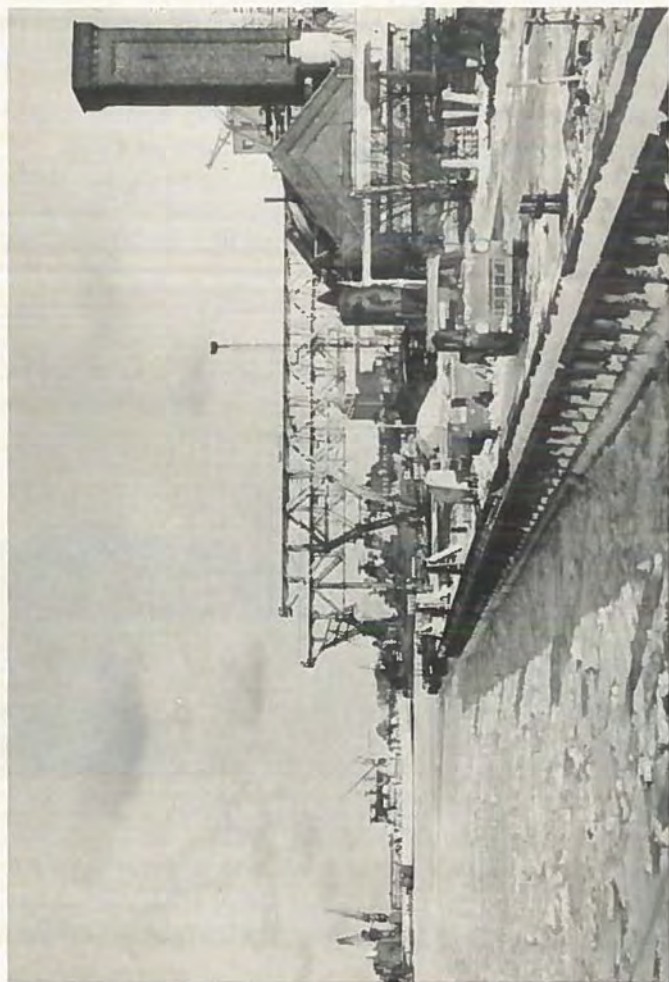


Fig. 6. Isvinter på Holmen.

ceremonielle funktioner, f.eks. i forbindelse med salut og flagning fra SIXTUS. Under kasernen hører tillige idrætsanlæggene og sygeafdelingen, der varetager sundhedstjenesten med læger og tandlæger for såvel flådestationens som øvrige myndigheder og skibes militære personel.

Operations- og planlægningssektionen tilrettelægger flådestationens virke under krise og krig. Uddannelse og øvelser, kontakt- og velfærdstjeneste med bl.a. besøgsvirksomheden ved flådestationen; tilrettelæggelse og afvikling af flådebesøg er tillige henlagt hertil.



Fig. 7. Fotografi af Holmen med Nyholms Hovedvagt (1744) og Mastekranen (1746-51). Mellem disse bygninger ligger Nyholms gamle smedie, der nu er nedrevet. Ved Elefanten ligger lineskibet SKIOLD (søsat 1833), og på beddingen – Marsmarken – ses panserfregatten PEDER SKRAM (søsat 1864).

Billedet må være taget i begyndelsen af 1860'erne.

Flådestationen er primært et serviceorgan, der udover at betjene danske og udenlandske skibe, er vært for andre af

søværnets myndigheder, nemlig

- Søværnets Materielkommando
- Orlogsværftet
- Søværnets Officersskole og konstabelskole samt
- Specialskolerne

og flere civile myndigheder.

Centralledelsen for Søværnets Materielkommando holder til bl.a. i Philip de Langes herlige gamle bygninger på Arsenaløen (1742 og 1793). Herfra styres anskaffelse og vedligeholdelse af alt flådens materiel, og flådestationerne er som nævnt også underlagt denne myndighed.

Materialadministrationens virksomhed er i sagens natur i stor udstrækning afhængig af regelmæssige kontakter med herværende udenlandske repræsentationer og i hundredvis af firmaer, hvorfor den centrale placering i Københavnsområdet er meget vigtig for dens virksomhed.

Orlogsværftet

er underlagt Søværnets Materielkommando og varetager hovedværksted- og andre værkstedsopgaver for at sikre søværnets materielberedskab.



Fig. 8. Orlogsværftets gamle marketenderi, nu smukt indrettet som cafeteria.



Fig. 9. Søværnets Konstabelskole, Margretheholm.



Fig. 10. Orlogsværftets cafeteria.

Orlogsværftet virker bl.a. som reparations- og eftersynsværft. Værftet omfatter 11 værkstedssektioner og beskæftiger i dag ca. 950 mand.

På flådestationens område huses de fleste af søværnets hoved- og specialskoler. Hovedskolerne er Søværnets Officersskole og Søværnets Konstabelskole, hvor den landbase-rede uddannelse af de respektive personalekategorier finder sted. Grunduddannelsen til officer vil i sin nye skikkelse vare 32 måneder, hvoraf 28 måneder foregår i land. Udover denne grunduddannelse vil den videregående uddannelse til officer samt forskellige kurser foregå ved Officersskolen, som gennemsnitligt vil have en elevstyrke på ca. 175. Hertil kommer ca. 25 faste medarbejdere og 40 civile lærere. Skolen har til huse i den til formålet i 1939 opførte bygning på Nyholm.

Ved Søværnets Konstabelskole foregår både den håndværksmæssige lærlingeuddannelse og de kortere specialopdelte uddannelser af søværnets konstabelelever og konstabler. Den teoretiske del af uddannelserne sker hovedsa-

geligt i skolebygningen på Margretheholm (opført 1939) og læringeuddannelsen i bygninger på Frederiksholm, der tidligere blev anvendt som artillerihal, kleinsmedie og lanternemagasin. Konstabelskolen har til stadighed ca. 300 elever og ca. 80 militære og civile specialskoler og lærere.

Søværnets specialskoler på Holmen er:

- Våbenskolen med artilleri-, torpedo-, mine- og dykkerkursus,
- Taktikskolen med kommunikations- og fjernkendingskursus,
- Teknikskolen med kurser i maskinteknik, elektronik og havaritjeneste m.v.

Specialskolerne anvender både en række ældre bygninger på Nyholm såsom Spanteloftbygningen (1742-43), Østre Takkeladshus (1729) samt på Frederiksholms Modelsamlings bygning (1892-93) og en række nyere bygninger på Quintus og Margretheholm.

Ved specialskolerne gennemføres kurser af meget varierende længde, fra få timer til halve år. Skolerne har tilsammen ca. 5500 elever på et år og beskæftiger ca. 190 medarbejdere og instruktører.

Udover de hidtil nævnte myndigheder, som alle henhører under Forsvarskommandoens område, giver flådestationen på Holmen »husly« og støtte til en række andre myndigheder og skibe under Forsvarsministeriet og den øvrige del af centraladministrationen.

Her skal først nævnes *Farvandsdirektoratet*, som har oplag og værksteder for bøger og lignende samt depotplads for inspektionsskibe, der opererer fra Holmen.

Marinehjemmeværnsdistrikt 3 og *Kvindeligt Marinekorpsdistrikt 3* residerer på 1. sal i Nyholms Hovedvagt, hvorfra de med en stab på ca. 10 personer bl.a. leder og administrerer det personel, der i tilfælde af krise vil være til disposition for flådestationen. MHV-Flotillernes fartøjer har fået kajplads på Holmen.

En forholdsvis ny aktivitet på området kommer fra *Miljøstyrelsen*, som har fået tildelt kajplads til skibe og fartøjsmateriel i den ene af de to divisioner, som dette materiel er opdelt i. Fra Holmen opererer et stort og et mindre skib, en oliepram samt et par mindre fartøjer, bemandede med i alt 28 personer, som i øvrigt er militært personel, udlånt af søværnet.

Sejlskoleskibene DANMARK og GEORG STAGE og skoleskibet for navigationselever, H. C. ANDERSEN sætter også deres præg på flådestationen, når de i kortere eller længere perioder ligger ved kajerne for udrustning, eftersyn eller i vinterhi, hvor de i øvrigt kan ses sammen med veteranskibene BJØRN og SKJELSKØR – for ikke at glemme FULTON.

Blandt gæsterne på området kan endelig nævnes marineauditøren, KFUM's orlogshjem, socialrådgiveren og en sparekassefilial, der sammen med gæster på kortvarigt ophold, som f.eks. skoleelever, der låner boldbanerne, og et stort antal besøgende bidrager til det pulserende liv, der udfolder sig på området året rundt.

De omtalte aktiviteter på Holmen er for den største dels vedkommende direkte afledt af flådestationens hovedopgave:

- at yde støtte til danske og allierede orlogsskibe samt hjælpe- og forsyningsskibe m.v.
- eller må henføres under en anden – ganske vist ikke nedskrevet, men i årenes løb stedse voksende opgave:
- at stille faciliteter til rådighed for øvrige af søværnets myndigheder, og institutioner og styrelser.

Aktiviteterne på land repræsenterer i alt ca. 3.500 arbejdspladser, hvortil, når alle skibene er inde, kommer yderligere 1.300 arbejdspladser for besætningerne.

Det vil sige, at ca. 4.800 mennesker har deres faste daglige arbejde inden for området. Hvis hvert af disse voksne mennesker har en samlevende fælle og mindst et barn, indebæ-

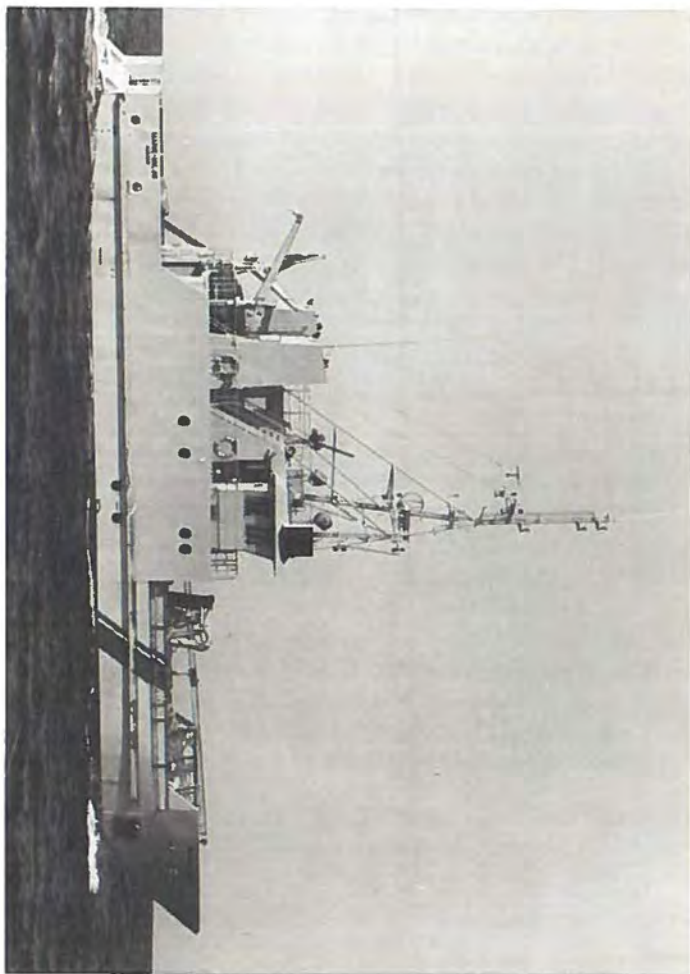


Fig. 11. En del af Miljøstyrelsens fartøjer har hjemmehavn på Holmen.

rer det, at ca. 15.000 menneskers daglige levebrød i Københavns-området er afhængig af virksomheden på Holmen, hvilket størrelsesmæssigt rangerer på linie med en mindre provinsby, f.eks. Frederikssund, Sorø eller Nakskov. Når hertil føjes den økonomiske og beskæftigelsesmæssige indflydelse af disse familiers boliger og indkøb, har man et billede af Holmens betydning for livet i København.

Den fysiske ramme om alle disse aktiviteter, Holmens geografi om man vil, omfatter et

- vandområde på ca. 7830.000 m² med ca. 6¼ km kaj og et
- landområde på ca. 700.000 m².

Der er

- ca. 430 bygninger, småhuse og skure med
- ca. 120.000 m² bebygget areal og
- ca. 180.000 m² etageareal.

På Holmen er der

- ca. 15 km veje
- ca. 900 P-pladser
- 2 broer
- 5 dokker og ophalerbeddinger.

Indpassagen fra land- og søsiden sker gennem 5 *vagter*, som for de 4's vedkommende er bemandede i hele arbejdstiden. Til udførelsen af den interne ordenshåndhævelse, herunder af færdselsloven, som også er gældende for dette område, rådes over egen politistyrke. Flådestationen opretholder hertil et 24 timers brandberedskab med egen motorsprøjte, som inden for 4-5 minutter efter brandmelding vil være mødt ved et hvilket som helst brandsted inden for området. Ved brandslukning kan indsats herudover gøres fra søsiden med egen bugser- og sprøjtebåd, der i øvrigt sammen med to mindre slæbemotorbåde udfører de fleste af de nødvendige forhalinger inden for området, f.eks. i forbindelse med ud- og inddokninger, hvoraf der gennemførtes 209 i 1981.

Flådestationens sygeafdeling, som varetager såvel læge-

som tandlægebehandling, er bl.a. bemanded med 2 læger og 3 tandlæger og har en normal sengekapacitet på 16.

Til idræt rådes over 3 større anlæg med atletik-, boldspil- og tennisbaner samt 3 gymnastiksale. Disse anlæg anvendes flittigt såvel i dagtimerne som i fritiden, også af civile, der har beskæftigelse på området. Herudover er der et udstrakt udlån af anlæggene til skoler og institutioner fra Christianshavn.

Flådestationen har egen telefoncentral, som betjener ca. 1200 lokalapparater på området og dertil en meldecentral med radio- og fjernskriver-forbindelser til hele landet.

Til opvarmning af de mange bygninger rådes over 10 større kedelcentraler og 37 mindre anlæg, der årligt forbruger ca. 4 mio. liter olie. El-forsyningen sker dels fra det centrale net og dels fra egen el-central. Via 3 større omformerstationer kan der leveres strøm af alle spændinger fra 110-440 V. Det samlede årlige el-forbrug til bygninger og skibe er ca. 13 mio. kwt.

Fra Flådestation København udføres ca. $\frac{2}{3}$ af søværnets samlede forsyningsaktivitet. Der gennemføres

- 110.000 udleveringer pr. år
- 40.000 returneringer pr. år
- 25.000 andre varemodtagelser pr. år.

Når man skal give et samlet billede af områdets anvendelse, skal hertil lægges et større antal håndværkere, leverandører og besøgende, som indpasserer hver dag.

De besøgende, som ved kontakt- og velfærdstjenestens formidling får lejlighed til at bese de historiske bygninger, museumsmagasinet og evt. et af de større skibe, omfattede i 1981 165 grupper med tilsammen 8.636 personer, dvs. et gennemsnit på 52 personer pr. gruppe. Størstedelen (6.700) af disse besøgende er skoleelever, og resten repræsenterer et bredt udsnit af erhvervslivet, fritids- og interessegrupper. I 1982 har der pr. 1.9 været 13.000 besøgende. Årets hovedtema for Kunstakademiets Arkitektskole, In-

stitut I er »Holmen – som en del af Christianshavn«.

Den mere overordnede og langsigtede planlægningsøvelse skal behandle hele Christianshavn, som en del af storbyen og Holmen som en del af Christianshavn, hvorunder der skal tages stilling til Holmens fremtidsmuligheder ved en gradvis eller delvis afvikling kombineret med åbning af området for offentligheden. Der skal endvidere udarbejdes delkommuneplan for Christianshavn og Holmen, rammelokalplan for Holmen og lokalplan for Arsenaløen. Om sidstnævnte område hedder det i studiekalenderen, at det primært tænkes »anvendt som rekreativt område for Christianshavnerne og Christiania«.

Det er unægteligt en spændende opgave, men det forekommer, at man i opgaveformuleringen har indbygget den forudsætning, at Holmens bygninger og kajer er rømmet, således at arkitekter og håndværkere kan komme til – og det giver unægteligt en del problemer, som det fremgår af den redegørelse for virksomheden på Holmen, der netop er givet.

Diskussionen om flytning af flådens hovedbase væk fra hovedstadsområdet har stået på i mange år. Den tog for alvor fart umiddelbart efter 1. verdenskrig, efter at man for første gang for alvor havde set den militære anvendelse af fly, og har bølget siden. Talrige arbejdsgrupper har gennem årene beskæftiget sig med disse problemer uden at afgørende resultater er blevet opnået.

Den grundlæggende problematik drejer sig om politiske beslutninger vedrørende Orlogsværftets skæbne og skibenes basering.

Fra kravstillernes side er der argumenteret for hensynet til civilbefolkningens sikkerhed, havnens udvikling, samt både grupper og enkeltpersoners særinteresser. Gennem årene har søværnets skiftende chefer næsten alle erklæret sig villige til en flytning mod at passende faciliteter kunne stilles til rådighed et andet sted på Sund- eller Østersøky-

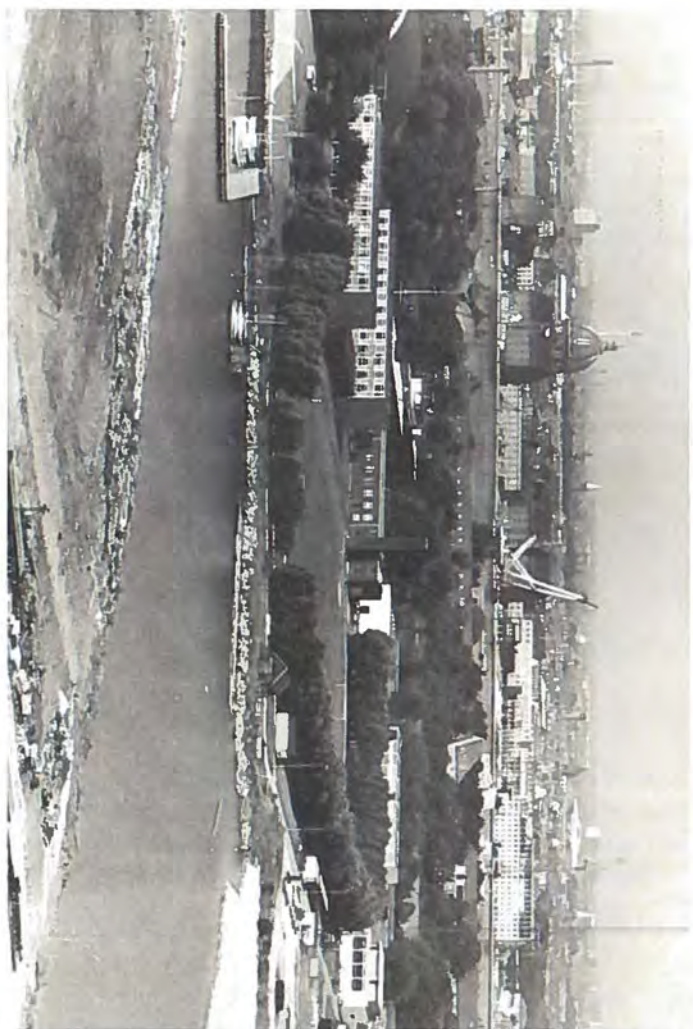


Fig. 12. Flådestation København set fra »bagsiden«. Et blik fra øst indover Margretheholm.

sterne, ved søværnets primære operationsområde.

Alle foretagne undersøgelser er hidtil endt på samme måde: Hver gang man fik gjort op, hvad en flytning kostede, veg man tilbage for at afholde udgifterne.

Men før man måtte træffe beslutning om udflytning af alle eksisterende søværnsaktiviteter fra Holmen, må man erindre sig vekselvirkningen mellem hovedaktiviteterne:

- Skibe, forsyning og tekniske myndigheder har en gensidig *raison d'être* og yder gensidig støtte.
- Eventuelle ændringer i samplaceringen ved en udflytning vil derfor få kvalitative og økonomiske konsekvenser.

En udflytning fra Holmen vil – bortset fra rationaliseringsgevinsten ved at flytte fra utidssvarende faciliteter til noget, der er skabt for tidens behov – nødvendiggøre nyanlæg og -bygninger, der meter for meter og kvadratmeter for kvadratmeter erstatter kajer, bygninger og veje m.v. De to øvrige flådestationer i Korsør og Frederikshavn vil ikke uden væsentlig udbygning kunne opsluge kapaciteten ved Flådestation København, og der vil derfor ved udflytning fra Holmen være behov for etablering af en base, hvis placering vil være bestemt af operative hensyn samt af muligheden for at tilvejebringe et egnet område til en overkommelig pris, og som placeres således, at personel tilstrækkeligt i antal med de fornødne kvalifikationer findes i området.

Efter det foreliggende har ingen til dato opstillet et budget for en total udflytning fra Holmen. Det nærmeste man kan komme, vil være at anlægge et skøn over størrelsesordenen.

Hvis man forudsætter,

- at eksisterende etagemeter 180.000 skal erstattes af 150.000 nye etagemeter til gennemsnitspris af 4.500 kr. pr. m².
- at der skal købes 70.000 m² jord, der ved et optimistisk skøn kan fås til 80 kr. pr. m², at

- havn og kajanlæg skal etableres som i dag,
- at det samme antal km vejlængde skal etableres med tilkørsel fra offentlig vej, kan følgende grove kalkule sættes op:

Byggeri 150.000 m ² à 4.500 kr.	675 mio. kr.
Jord 700.000 m ² à 80 kr.	60 mio. kr.
Havne- og kajanlæg anslået	250 mio. kr.
Vejanlæg	75 mio. kr.

ca. 1.060 mio. kr.

(1 milliard kr.)

Når hertil kommer personalemæssige omkostninger for uansøgte forflyttelser, hvilket andrager 20.-30.000 kr. pr. person, flytning af værkstedsmaskiner, anskaffelse af køretøjer, bygning af boliger, vil det være rimeligt at anslå udflytningen til at koste af størrelsesordenen 1,5-2 milliarder kr. i dagens priser.

SMÅ UBÅTAR – MEN HUR SMÅ?

Från 400 til 1000 ton på 30 år

af
kommendörkapten (i.r.) Pertti Kinnunen

Moderna konventionella ubåtar har i allmänhet en storlek som varierar mellan 1000 och 2000 standardton med en räckvidd från flera tusen till någon tiotusen nautiska mil. Operationstiden varierar mellan fem och tio veckor. Ökande anskaffningskostnader medför svårigheter att inom en fix budget upprätthålla en önskad numerär hos ett ubåtsvapen. Det kan då synas lockande att minska storleken, ty det måste ju bli billigare. Eller förhåller det sig inte på det viset?

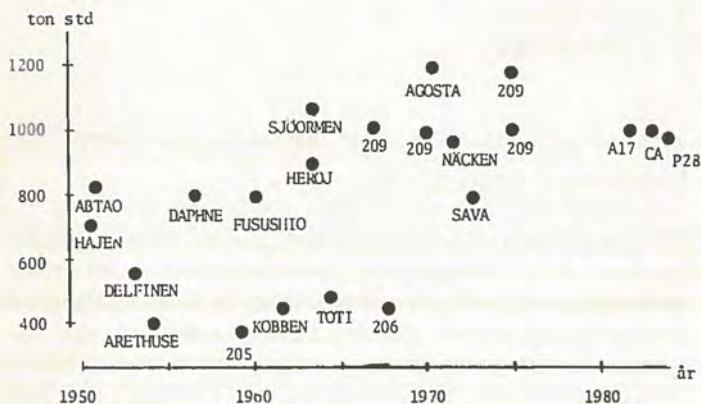


Diagram 1

Denne artikel avser belysa några av orsakerna till varför denna tonnageökning ansetts motiverad samt därmed sammanhängande kostnadseffektmässiga aspekter.

Effektbehov

Förutsättningen för en ubåtskonstruktion är Archimedes princip, som kräver en samtidig lösning av vikt- och volymproblemen. Varje tillkommande vikt kräver en tillkommande volym, och vice versa. Ubåtens framdrivningseffekt kan approximativt beräknas med hjälp av amiralitetsformeln

$$P_e = \frac{D^{3/4} \times V^3}{C}$$

där

P_e = effektiv propellermotoreffekt i kW

D = undervattensdeplacement i m³

V = fart i knop

C = en konstant

Med en god hydrodynamisk utformning av ubåten kan konstanten C sättas till 280.

I en diesel-elektrisk ubåt upptar ackumulatorbatteriet 15-20% av ubåtens vikt. I den följande räknas med ett medelvärde – 17,5%. Tillgänglig batterikapacitet är beroende av batteriets storlek och av effektuttagets storlek. Diagram 2 visar energitätheten per ton batteri under viss tid. Beroende på om batteriet konstruerats för hög urladdning under kort tid eller låg urladdning under längre tid erhålls två kurvor. I fortsättningen har för enkelhetens skull en medelkurva utnyttjats.

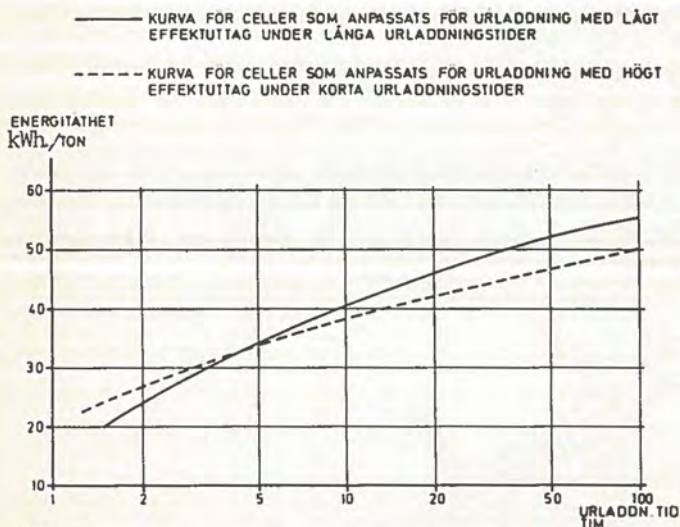


Diagram 2

Energitäthet per ton blybatteri som funktion av urladdningstiden.

(Diagrammet har framtagits av Kjell Kock, Tudor)

Vid beräkning av ubåtens uthållighet i uläge måste hänsyn tas till propellermotorns verkningsgrad, η , och till hjälpkraftbehovet.

För verkningsgraden har följande värden ansatts:

Vid 5 knops fart $\eta = 0,80$

Vid 10 knops fart $\eta = 0,85$

Vid högre farter $\eta = 0,90$

Hjälpkraftbehovet är beroende av ubåtens storlek och den aktuella farten. Sambandet har uttryckts i följande formel:

$$P_A = V + 0,01D + K$$

där

P_A = hjälpkraft i kW

V = fart i knop

D = undervattensdeplacement i m^3

K = 25 kW

Om undervattensdeplacementet antas vara 15% större än standarddeplacementet kan nu sambandet mellan fart och uthållighet i uläge beräknas för ubåtar av olika storlek. Resultatet framgår av Diagram 3.

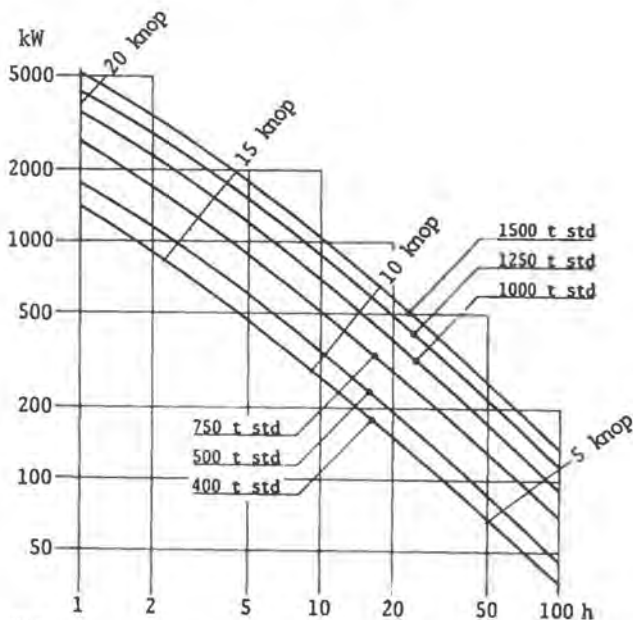


Diagram 3

Samband mellan totalt effektbehov ur batteriet, fart och uthållighet för olika ubåtsstorlekar. 100 % uttag av batteriets kapacitet.

Under diagrammet kan utläsas skillnaden mellan en ubåt på t ex 1000 ton standard och en på 500 ton standard:

	1000-tonsbåten	500-tonsbåten
20 knop	1 tim	–
15 knop	3,5 tim	2,5 tim
10 knop	16 tim	11 tim
5 knop	90 tim	60 tim

Men nu kommer de militära taktiska kraven in i bilden.

Med hänsyn till dagens hotbild kan antas att ubåten inte vill utnyttja hela sin batterikapacitet mellan snorklingarna. Låt oss anta att ubåten alltid strävar efter att bibehålla 50% av batterikapaciteten att utnyttjas för ett snabbt anfall eller för att undandra sig ett plötsligt uppdykande hot t ex i form av ett ubåtsjaktflygplan.

Diagram 3 ersätts då av Diagram 4, som är indentiskt med det tidigare utom i ett avseende – tiderna på tidsaxeln har halverats.

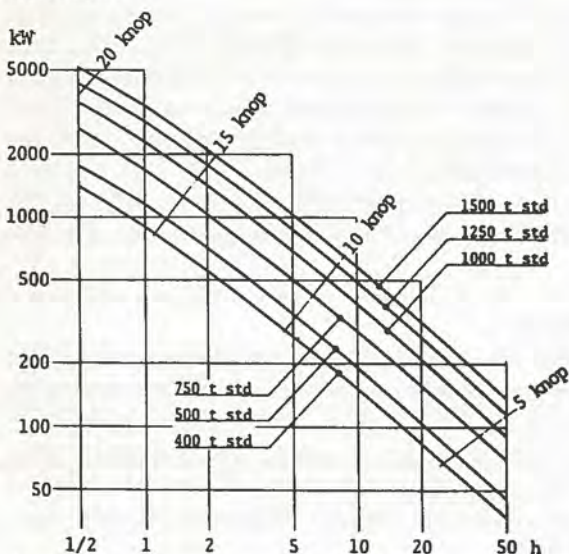


Diagram 4

Samband mellan totalt effektbehov ur batteriet, fart och uthållighet för olika ubåtsstorlekar. 50 % uttag av batteriets kapacitet.

Här framträder nu den stora skillnaden mellan 1000-tonsbåten och 500-tonsbåten:

	1000-tonsbåten	500-tonsbåten
20 knop	0,5 tim	–
15 knop	2 tim	1 tim
10 knop	8 tim	51 tim
5 knop	45 tim	30 tim

Detta betyder att om vi kräver att ubåten t ex skall kunna gå 0,5 tim med 15 knop och 1 tim med 10 knop kan den mindre ubåten inte operera i uläge ens ett dygn i sträck och ett dygn måste anses vara ett rimligt krav.

Det här visade sambandet mellem ubåtsstorlek, fart och uthållighet kan naturligtvis förändras. Formmotståndet kan kanske nedbringas något men detta är lättare att göra för den större ubåten. Batteriets viktsandel kan höjas över de 17,5% som antagits, men detta är också lättare att göra på den större ubåten. Ubåtens bestyckning med tillhörande strids- och eldledning, sensorer samt navigerings- och kommunikationsutrustningar tar i anspråk vikt och volym i samma storleksordning oberoende av ubåtens storlek, för såvitt inte kraven sänks. Dette faktum gynnar inte den lilla ubåten.

Billiga ubåtar?

När man talar om »små, billiga ubåtar« är det främst ordet »billig« man har i tankarna. Storleken på ubåten tycks inte betyda mycket för stridseffekten. En förminskning av ubåten till halva storleken ger en målyta (siluett) som fortfarande är större än 75% av den större ubåtens. Emellertid anar man att om ubåten skall bli billigare måste man minska på något.

Diagram 5 visar sambandet mellan vikt och kostnad för en ubåts olika komponenter. Medelkostnaden för ubåten är 1.

Relativ
kostnad

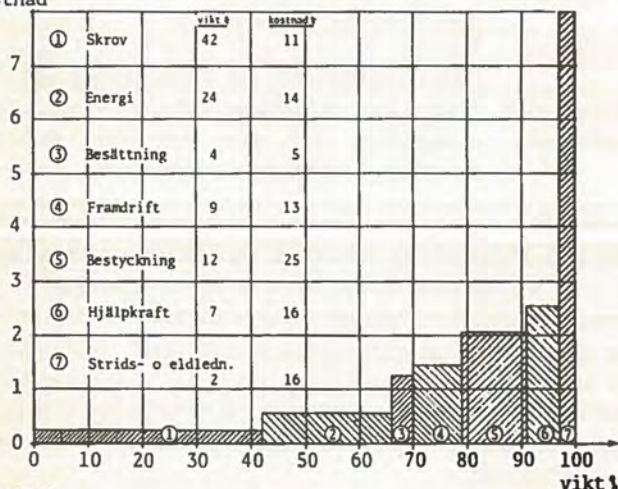


Diagram 5

Relativ kostnad för olika delar i en ubåt på ca 1 000 ton std.
(Medelkostnaden är 1,00)

Viktsgrupperna i diagrammet omfattar följande i store drag:

- 1 Skrov Tryckskrov, formskrov, durkar, inredning, ballast och ytskydd
- 2 Energi Ackumulatorbatteri, generatorer, dieselmotorer m.m.
- 3 Besättning Förläggning, sanitet, luftrening och belysning (Eftersom denna grupp är liten har även säkerhet och yttre skydd lagts in i 3).
- 4 Framdrift Propellermaskineri, propelleraxelledning, styrutrustning, vikt- och trimreglering, dykanläggning m.m.

- 5 *Bestyckning* Torped- och minlast med utskjutnings- och hanteringsanordningar.
- 6 *Hjälpkraft* Elkraft, hydraulik, pneumatik, kylvattensystem, ventilations- og värmeanläggningar
- 7 *Strids- och eldledning* Strids- och eldledning, datorer, navigeringsanläggning (inkl. gyro och logg), radioutrustning, hydrofoner, radar m.m.

Skrov och energi upptar nära $\frac{2}{3}$ av ubåtens vikt men kostar endast $\frac{1}{4}$. Bestyckning och strids- og eldledning m.m. upptar $\frac{1}{4}$ av vikten med kostar 40% at ubåtens anskaffningskostnad. Härtill kommer att mycket av hjälpkraften erfordras för att försörja sistnämnda utrustningar. Svårigheten i att reducera kostnaderna ligger således i det faktum att de kostnadsgrupper, där en procentuell minskning verkligen märks, samtidigt är grupper med vital betydelse för ubåtens stridsvärde.

Hur många ubåtar behövs?

Tillgången på pengar avgör vanligen hur många ubåtar man kan anskaffa.

Antalet ubåtar, erforderliga för att fylla en enda barriär, kan emellertid beräknas genom att unyttja BLF (Base Loss Factor) med användande av förflyttningsväg, förflyttningsfart, operationstid och tid i bas.

Formeln för BLF är:

$$BLF = \frac{TP + TR}{TP - 2 \cdot TT} \quad \text{där}$$

TP = Days of Patrol

TR = Days in Refit

TT = Days in Transit One Way

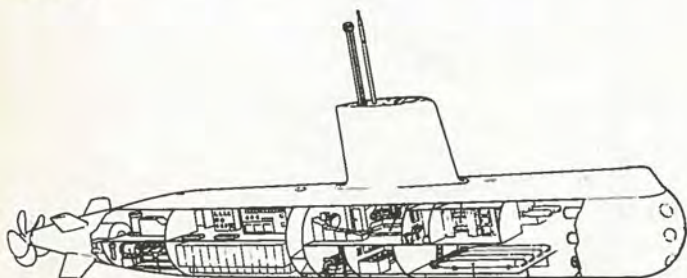
TT = $\frac{\text{Distance to Patrol Area}}{\text{SOA (knots)} \cdot 24}$

SOA = Speed of Advance

Ett exempel:

	1000-tonsbåten	500-tonsbåten
TP	42 dagar	28 dagar
TR	2 dagar	2 dagar
TT	$\frac{500}{8 \cdot 24} = 2,60$	$\frac{500}{5 \cdot 24} = 4,17$
BLF	$\frac{42 + 2}{42 - 2 \cdot 2,60} = 1,20$	$\frac{28 + 2}{28 - 2 \cdot 4,17} = 1,53$

Om denna beräkning är korrekt skulle, för att fylla fem barriärer, erfordras sex 1000 tons ubåtar men åtta 500 tons ubåtar.



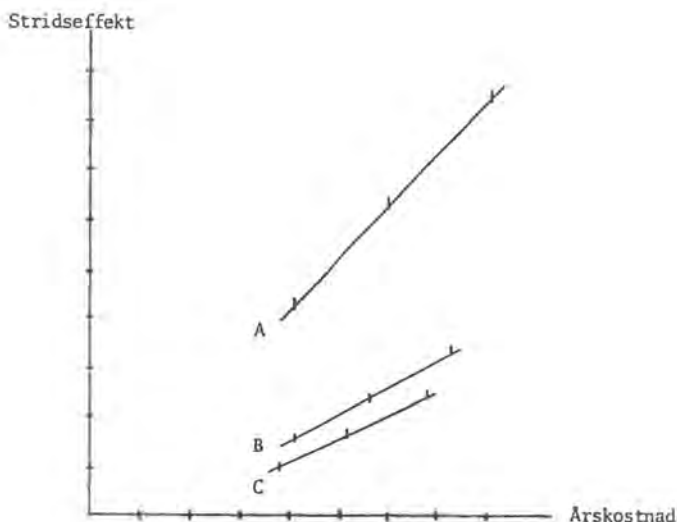
Skitse af ubåd type A17.

Effekt mot kostnad

En ubåts stridseffekt skall naturligtvis räknas i antal sänkta mål under krigsförhållanden. Det är lätt sagt men svårt att göra – särskilt då endast teorier kan utnyttjas.

Diagram 6 visar tre olika ubåtsförbands stridseffekt i antal sänkta mål mot beräknade årskostnader. Förband A består av ubåtar om 1000 ton, förband B och C av ubåtar om 800 respektive 700 ton. Förbandsstorlek om 4/6/8 enheter har markerats med tvärstreck på respektive kurvor.

Av sekretesskäl kan hotbilden inte närmare beskrivas. Den betraktas dock som intensiv med starkt ubåtsjaktskyddade mål. Vapenbestyckningen är torpeder.



Ubåts- förband	Vapen- last	El ut- hållighet	Inladdnings- tid	Ton
A	+ +	+ +	+ +	1000
B	+ +	+	+	800
C	+	+	+	700

Av diagrammet kan utläsas hur stridseffekten markant ökar med en tonnageökning från 800 till 1000 ton, möjliggörande en ökad uthållighet i uläge och en kortare inladdningstid. Ökningen i årskostnad för detta är obetydlig.

800 tons ubåten har samtidigt endast en obetydligt högre stridseffekt än 700 tons ubåten, med vilken den är identisk förutom avseende sin större vapenlast.

Diagram 7 visar stridseffekt som uppnås för samma summa investerade pengar. Att hotet från ubåtsjakten är stort framgår av att stridseffekten efter en viss tid inte ökar. Ubåtarna är nedkämpade.

Stridseffekt mot
samme investerat belopp

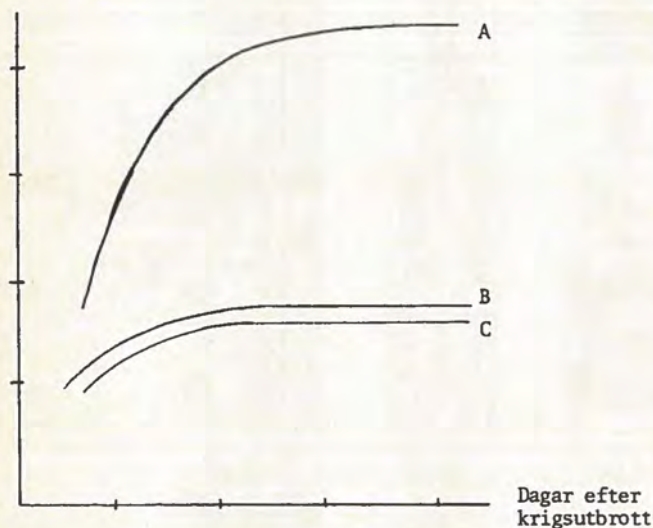
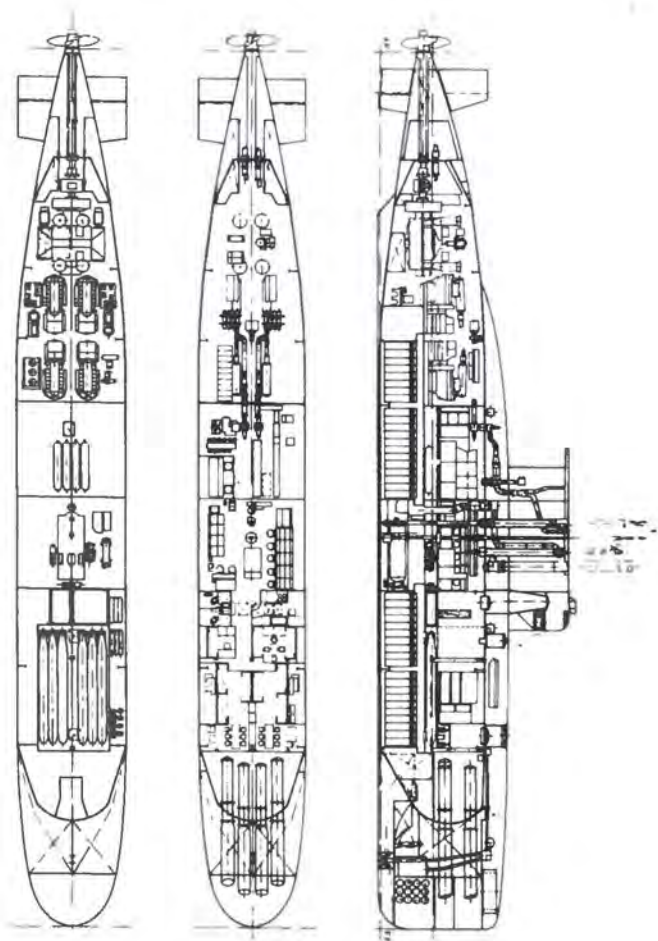


DIAGRAM 7

Av diagrammet kan utläsas att det är bättre att för en viss fix summa pengar köpa ett färre antal kvalificerade ubåtar än ett eventuellt större antal billigare ubåtar.

Diagrammens absolut-värden kan säkerligen diskuteras men de klara tendenserna torde stå fast.



*Skitser af
ubåd type 209.*

Konklusion

En ubåts stridseffekt beror av dess spanings- och vapenutrustningar samt av plattformens och besättningens prestanda.

De båda förstnämnda varierar i allmänhet inte med storleken 500-1000 ton och påverkar därför inte en kostnadsjämförelse. En mindre vapenlast ger dock en lägre stridseffekt. Plattformsprestanda varierar däremot avsevärt med ubåtsstorleken. I en större ubåt kan inbyggas större dieslar, generatorer och batterier. Chock- och bullerkrav kan beaktas bättre än i en trång, liten ubåt. Personalens och ubåtens säkerhet kan förbättras genom att ubåten uppdelas i tryckfasta avdelingar.

Eftersom åtkomligheten är bättre i en större ubåt kan översynstiderna förkortas. Högre plattformsprestanda kan fås för en liten ökning av årskostnaden.

Besättningsstorleken är i princip densamma oavsett om ubåten är på 500 eller 1000 ton. Besättningens prestationsförmåga beror på bl.a. komforten ombord. En större ubåt ger härvidlag avsevärt bättre möjligheter – och bör förbättra rekryteringen till ett ubåtsvapen.

Den minsta konventionella ubåtsstorleken har fördubblats på 30 år till en till synes optimal storlek på ca. 1000 standardton. Orsaken till detta torde vara att hotbilden försvårats så att 1000 ton erfordras för att rymma de komponenter som under svåra förhållanden i högsta grad avgör en modern ubåts stridseffekt.

BOGANMELDELSER

John Winton: »Jellicoe«
Michael Joseph's forlag 1981
320 sider, ill.

Admiral of the Fleet Earl Jellicoe of Scapa har siden Jyllandsslaget været et stridens æble. Medens politikere, søofficerer, historikere og personlige venner eller modstandere har udøst ros og dadel, afstod admiralen selv konsekvent fra at deltage i den ofte heftige debat om hans kommandoføring under det dramatiske møde mellem Grand Fleet og Hochsee-Flotte 31. maj 1916.

Naturligt nok er denne begivenhed og dens efterspil genstand for forfatterens indgående vurdering, hvilket uundgåeligt medfører bedømmelse af de mange, der under og efter krigen følte sig kaldet til at fælde mere eller mindre velunderbyggede domme over Jellicoe.

Men bogen er langt mere end en udmærket beskrivelse af denne hovedbegivenhed i admiralens lange liv; den giver et fortrinligt portræt af en energisk og højt elsket søofficer, hvis fremragende dygtighed og fine karakteregenskaber tidligt blev erkendt af hans foresatte; ikke mindst admiral lord Fisher blev en beundrer af Jellicoe og medvirkede stærkt til hans hurtige karriere, der ved krigsudbruddet i august 1914 uventet placerede ham som chef for Grand Fleet.

Forinden Jellicoe opnåede denne uriaspost, havde han haft en omskiftelig og bevæget løbebane begyndende i de store fuldriggede linieskibe, hvor han afsluttede sin uddannelse som »three-oner«, dvs. opnåede højeste karakter i de tre hovedfag: sømandskab, artilleri og navigation. Som ung søofficer – udnævnt 1880 – og under mange afvekslende udkommandoer gjorde han sig bemærket både som en dyg-

tig og tiltalende person men også – hvad der i England var meget vigtigt – som en fortrinlig og energisk sportsmand. Skønt ret lille af vækst gjorde han sig gældende på cricket- og tennisbanerne, med bøsse og fluestang ligesom han forstod at opmuntre og inspirere kammerater og undergivne på disse områder.

I 1884 kom Jellicoe til staben på HMS Excellent, Royal Navy's artilleriskole, hvor han gennem sit samarbejde med Fisher og Percy Scot, medvirkede til så at sige at revolutionere skydning og ildledning i flåden.

I sommeren 1892 skete i Middelhavet under evolering en katastrofe, idet HMS VICTORIA med flådechefen admiral Tryon ombord kolliderede med HMS CAMPERDOWN. Jellicoe, der var næstkommanderende i Victoria, befandt sig i kollisionsøjeblikket i sin køje stærkt lidende af dysenteri med høj feber. CAMPERDOWNS stævn genembrød flagskibets skrog under vandlinien, og VICTORIA begyndte at kæntré; i løbet af få minutter rullede skibet helt rundt og sank medtagende 22 officerer – deriblandt admiralen – og 336 mand. Hjulpet af en kammerat var det lykkedes Jellicoe at komme op på dækket, kravle ud på den næsten vandrette skibsside og derfra svømme bort fra det dødsdømte skib.

Under Boxer-opstanden i Kina 1900-01 deltog Jellicoe i en landgangsoperation, hvorunder han blev hårdt såret af en geværkugle, som trængte ind i den ene lunge. Til alles forundring kom han sig fuldstændig og fik aldrig kuglen fjernet.

Man følger den unge energiske søofficers bevægede liv, til han 4. august 1914 til sin store overraskelse og bekymring pludselig beordres til at afløse chefen for Grand Fleet, admiral Callahan. Det var meget mod Jellicoe's ønske på en så brutal måde at skulle afløse den intetanende flådechef, men afgørelsen var jo typisk for den impulsive og handlekraftige marineminister Churchill.

Bogen tegner et interessant billede af Royal Navy i tiden før 1. verdenskrig. Søofficererne betragtede Marinen som en stat i staten, en verden med særlige, uskrevne love styret af en temmelig arrogant overklasse – søofficererne – hvis interesser ud over »ship and sport« var meget begrænsede. Ikke desto mindre syntes officerne at forstå kunsten at lede, for gennemgående var disciplinen god, og søofficerer som f.eks. Jellicoe og Beatty var højt værdsat af besætningerne.

En fortrinlig bog som varmt anbefales!

E.J.S.

**Gordon W. Prange: »At Dawn We Slept«
McGraw-Hill Book Company, New York 1981
875 sider. Ill.**

Dette kæmpeværk om den største katastrofe i USA's krigshistorie vil muligvis blive efterfulgt af flere men næppe overgået med hensyn til benyttede kilder.

Professor Prange, der i 37 år arbejdede med det enorme materiale, nåede aldrig at se denne bog trykt, idet han døde i maj 1980. Han efterlod et manuskript på ca. 3500 sider, som efter hans ønske blev bearbejdet af dr. Donald M. Goldstein og udgivet i form af denne murstensbog på 875 sider.

Prange havde særlige forudsætninger for at påtage sig dette arbejde, idet han tilbragte 1945-46 i Japan som søofficer og derpå årene 1946-51 i Tokyo som leder af den historiske sektion, som indsamlede og bearbejdede de utallige aktstykker, hvoraf en meget stor del var stenografiske referater af afhøringer eller samtaler med dramaets japanske hovedpersoner. Desværre var flere af admiralerne døde bl.a. Yamamoto, Yamaguichi og Ugaki, men både Genda og Fuchida har villigt og loyalt besvaret de mange og ofte nærgående spørgsmål.

Om muligt endnu grundigere er professor Prange gået til værks i USA, hvor det var muligt at udspørge alle hovedpersoner undtagen præsident Roosevelt, der som bekendt var afgået ved døden kort før krigen med Japan var afsluttet.

Forfatteren har bestræbt sig for at yde hver enkelt retfærdighed, hvilket umuligt kunne gennemføres, uden at flere rangspersoner måtte føle sig gået for nær. Dette gælder især admiral Kimmel og general Short, der begge fastholdt, at de var ofre for Washingtons mangelfulde informationer og uklare ordregivning. Ikke desto mindre efterlader det store værk det indtryk, at forfatterens bedømmelse af de implicerede parter er særdeles loyal, og det er næppe sandsynligt, at dette indtryk vil blive ændret af fremtidige studier. Det påpeges klart, at samarbejdet mellem Kimmel og Short lod en del tilbage at ønske, uden at de to officerer på nogen måde var uvenner.

Kimmel anså Short's hovedopgave at være flådens forsvar og sikkerhed, når skibene var i havn, og han blandede sig ikke i Short's mindre heldige dispositioner. Generalen var nærmest besat af den tvangstanke, at hovedfare var sabotage – specielt mod de mange parkerede fly – og hans forholdsregler mod denne fare viste sig at være katastrofale, da det japanske luftangreb tog Pearl harbor på sengen.

Kimmel og Short var med rette dybt krænket over, at den første undersøgelseskommission betegnede deres optræden som »dereliction of duty« (pligtforsømmelse). Denne knusende dom blev af den senere kommission samt også af professor Prange ændret til »errors of judgment« (fejlbedømmelse af situationen) i tiden umiddelbart før angrebet. De to højtstående officerer tog deres skæbne meget forskelligt, idet admiralen til det sidste kæmpede for at få oprejsning ved placering af ansvaret hos Roosevelt, Cordell Hull, general Marshall, admiral Stark m.fl., medens generalen helt afholdt sig fra kommentarer.

Bogen er et fremragende bidrag til 2. verdenskrigs historie, og selv om den kræver en del af læseren – ikke mindst med at holde rede på de mange personnavne – kan den varmt anbefales.

E.J.S.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i november/december 1982.

BIBLIOGRAFI & BIBLIOTEKSVÆSEN.

Det administrative Bibliotek. Fortegnelse over danske ministerialbiblioteker. Kbh. 1981. 82 s. index.

HISTORIE.

Acta No. 5, Bucarest 10-17 VIII 1980. Commission Internationale d'Histoire Militaire. Bucarest 1981. 480 s. ill. kort.

Barfod, Lars Hoffmann & J. C. Balling Jensen: Krudtets opfindelse. En historisk gennemgang af sortkrudtets oprindelse, fremstilling og anvendelse til kunstfyrværkeri. Glostrup 1981. 12 s. ill.

Böhme, Klaus-Richard: Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin 1918-1945. Stockholm 1982. 224 s. ill. index. bibl.

Ereira, Alan: The Invergordon Mutiny. A narrative history of the last great mutiny in the Royal Navy and how it forced Britain off the Gold Standard in 1931. London 1981. 182 s. ill. kort.

Grechko, A. A.: The Armed Forces of the Soviet Union. Moskva 1977. 344 s.

Instructions-Bok för Sjö-Artillerister. Carlskrona 1838 (faksimile 1981). 32 s.

Jacobsen, Viggo E.: Eventyret om Store Nordiske. Kbh. 1943. 126 s. ill.

Nordenskjöld, Otto: Geografisk Forskning og geografiske Opdagelser i det nittende Aarhundrede. Kbh. 1920. 160 s. ill. kort.

Revue Internationale d'Histoire Militaire. No. 50 & No. 51. 1981. Ankara & Beograd 1981. 278 s. + 460 s. ill. kort.

Salomonsson, Per: Sovjetunionens historie 1917-1967. Kbh. 1967. 384 s. index. kort. bibl.

Sjömannakunskapens första Grunder. Stockholm 1877 (faksimile 1982). 22. s.

Suvorov, Viktor: Befrierne. Den sovjetiske hær set indefra. Kbh. 1982. 250 s.

2. VERDENSKRIG & FALKLANDSKRIGEN.

Connell, G. G.: Arctic Destroyers. The 17th Flotilla. London 1982. 238 s. ill. kort. index.

Dove, Patrick: I was Graf Spee's Prisoner! London 1940. 144 s. ill.

Eddy, Paul et al.: The Falklands War. The Full Story by The Sunday Times Insight Team. London 1982. 274 s. ill. kort. index.

Hampshire, A. Cecil: Undercover Sailors. Secret Operations of World War II. London 1981. 208 s. kort. index. bibl.

Hay, Dobby: War under the Red Ensign. The Merchant Navy 1939-45. London 1982. 176 s. ill. kort. index.

Møller, Jørgen: SØRIDDEREN-affæren marts 1943 og mit efterfølgende ophold i Sverige. U. sted 1945 & 1949. 49 s. håndskr. fotokopi.

Perrett, Bryan: Weapons of the Falklands Conflict. Dorset 1982. 152 s. ill. kort. index.

Rutter, Owen: Red Ensign. A History of Convoy. London 1942. 214 s. ill. index. bibl.

PERSONALEHISTORIE.

Gram, Karen (f. Bay-Schmith): Et søofficershjem i Nyboder ved århundred-skiftet. (Radioforedrag.) Hørsholm 1980. 18 s. håndskr. fotokopi.

POLITIK.

Critchley, Julian: The North Atlantic Alliance and the Sovjet Union in the 1980s. London 1982. 210 s. index.

Kristensen, G. K.: Den sikkerhedspolitiske situation. Chefen for Forsvarsstabens tale på Rolighed 22. aug. 1978. u. sted. Vedbæk 1978. 25 s.

Kristensen, G. K.: Tale af Chefen for Forsvarsstabens ved offentligt møde ultimo marts 1980. u. sted. Vedbæk 1980. 21 s.

Møller, J. Ørstrøm: Det Post-industrielle Samfund. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER, SERIE 16 nr. 1/1982. Kbh. 1982. 34 s.

Pedersen, Robert: Fra neutralitet til engagement. Socialdemokratiet og forsvaret gennem 110 år. Kbh. 1982. 294 s. pers. index.

Rehné, Ib: Ægypten efter Sadat. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER, SERIE 15 nr. 4/1982. Kbh. 1982. 38 s.

Trommer, Aage: Politik og Strategi. 2. Verdenskrig. Kbh. 1982. 248 s. ill. kort. index.

KRIGSKUNST.

Till, Geoffrey (ed.): Maritime Strategy and the Nuclear Age. London 1982. 274 s. index. bibl.

SKIBE, SKIBSBYGNING m.m.

Jensen, Per Herholdt: Flådens inspektionskuttere ved Grønland. Kbh. 1982. 174 s. ill. kort.

Ships and Aircraft – Royal Netherlands Navy. (Info Magazine). Haag 1981. 32 s. ill. kort. 4°.

BJÆRGNINGSVÆSEN & NAVIGATION.

Ramskou, Thorkild: Solkompasset. Kbh. 1982. 68 s. ill. kort.

Thomsen, Birger: Historiske vrak i danske farvande. Kbh. 1982. 88 s. ill. kort.

ELEKTROTEKNIK.

Conference Proceedings, International Defence Electronics Expo '82. Genève 1982. 496 s. ill.

GRØNLAND, ARKTIK & ANTARKTIK.

Holt, Kåre: Kapløbet om Sydpolen. Kbh. 1975. 238 s.

Lauritzen, Philip: Dronningen i Grønland, 1000 år efter Erik den Røde. Kbh. 1982. 120 s. ill. kort. 4°.

Sundman, Per Olof: Ishav. Isbrytaren H.M.S. Ymers færd i polarhavet sommaren 1980. Stockholm 1982. 272 s. ill. kort.

TIDSSKRIFTER.

FKO-Kontakt. Tjenestestedsblad for Forsvarskommandoen, ff. Vedbæk 1982 ff.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg Årbog 1982. Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner, Helsingør 1982.

Årbogen, der er bind 41 i rækken af museets årbøger, indeholder som tidligere en række interessante artikler om Danmarks handel og søfart.

Arkivar ved Rigsarkivet Erik Gøbel redegør for sine studier over den maritime baggrund for Danmarks tropekolonibesiddelser i artiklen: »Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807.«

Erik Hemmingsen, der er professor i matematik ved Syracuse universitetet i staten New York, kom 21 år gammel til USA i 1919. Han måtte tidligt i gang med at tjene til livets ophold og til sit studium, bl.a. ved at gå til søs i ferierne. I artiklen »En dansk-amerikansk messedrengs erindringer fra danske dampskibe« fortæller han om 2 sommerferie-ture som messedreng, 1928 og 1935, til Sydamerika.

I artiklen »Skibsbyggeri for den danske krone i Neustadt i 1640'erne« viser cand.mag. John T. Lauridsen, bl.a. på grundlag af bevaret regnskabsmateriale, at de fleste skibe, der indgik i orlogsflåden i 1640'erne, blev bygget på et privat værft i Neustadt, ejet af 2 købmænd fra Hamburg. Blandt nybygningerne var TREFOLDIGHEDEN, kendt fra slaget på Kolberger Heide.

Endelig fortæller museumsinspektør Hanne Poulsen i en stor artikel om Helsingør Værft 1882-1982, idet hun lægger hovedvægten på det specielle samspil mellem reder og værft.

Revue Internationale d'Histoire Militaire no. 50/1981 er udgivet af den tyrkiske militærhistoriske kommission og indeholder artikler (på engelsk, tysk og fransk) om Kemal Atatürk som soldat og som statsmand.

No. 51/1981 er udgivet af den jugoslaviske kommission og indeholder artikler om Tito og Jugoslavien under og efter 2. verdenskrig samt en mindre artikel (16 sider) om den jugoslaviske marine 1944/45. Alle artiklerne er på fransk.

Viktor Suvorov; Befrierne. Den sovjetiske hær set indefra. Samlerens forlag, København 1982.

Forfatteren var officer i den sovjetiske hær indtil han flygtede til Vesten med sin nærmeste familie. Af hensyn til familiemedlemmer og venner, der stadig befinder sig i Sovjetunionen, benytter han ikke sit rigtige navn.

I bogen beskrives den sovjetiske hær, fra kampmanøvrer til livet i de militære fængsler, ligesom de ledende militærchefer og politikere – og også små bureaukrater og partiets stikkere – portrætteres.

Det centrale i bogen er den rolle den sovjetiske hær spiller ved nedkæmpelsen af opstanden i Prag 1968; derfor bogens ironiske titel.

A.H.



DET NORSKE
VERITAS

DANMARK

Skibsværftsforeningen

FORENINGEN AF JERNSKIBS- OG
MASKINBYGGERIER I DANMARK

ST. KONGENSGADE 128, 2 - 1264 KØBENHAVN K

**SKIBS- og BÅDEBYGGERIERNES
ARBEJDSGIVERFORENING**

Nørre Voldgade 34
1358 København K.

TELEFON (01) 12 22 78



ANNONCER

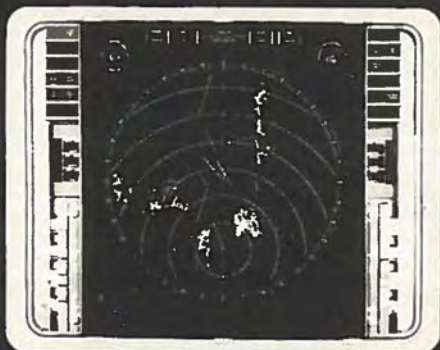
(01) *14 41 55



SCANTER MIL SYSTEM

Advanced Radar Systems

- Navigation
- Surveillance



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4, DK 8520 Lystrup, Denmark
Telephone 06-22 20 00 Telex 68309 terma dk Cable terma

ERICSSON INOM KUSTBEVAKNING



Ericsson samlar sina resurser inom försvarselektronik i ett nytt helägt dotterbolag. Detta sker genom att två enheter från moderbolaget, divisionen för Försvars- och Rymdelektronik i Mölndal och avdelningen för Militärtelekommunikation i Stockholm, slås samman med SRA till det nya företaget **ERICSSON RADIO SYSTEMS AB**

Ericsson produkter inom kustbevakning

- Sjöradar (See Giraffe)
- Kustradar (Coastal Giraffe)
- Ledningssystem för Torpedbåtar (MARIL 880)
- Ledningssystem för U-båtar (IBS)
- Ledningssystem för kustartilleriet (STRIKA 85)

ERICSSON



**Ericsson Radio
Systems**

ERICSSON RADIO SYSTEMS AB, S-163 80 STOCKHOLM, SWEDEN
PHONE: 46 8 752 10 00, TELEX: 135 45 ERICRA S

SØFARTENS BIBLIOTEK

Nyhavn 63

1051 København K

Tidsskrift for Søværnen



UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn K. H. Winther



NR. 3 - 1983

154. ÅRGANG



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

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

Subsidiary companies in Norway and West Germany

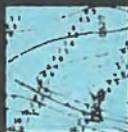


NAVITRONIC

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**



NAVITRONIC
NAVIS TORAN OMEGA
DIFFERENTIAL OMEGA

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søs-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
 Søs-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
 Strandlodsvej 48
 2300 København S
 Telefon (01) 58 46 00
 GIRO 5 40 15 26

TRYKKERI
 Christtref & C.C.Petersens eff. ApS
 Strandlodsvej 48,
 2300 København S
 Telefon (01) 58 46 00

3

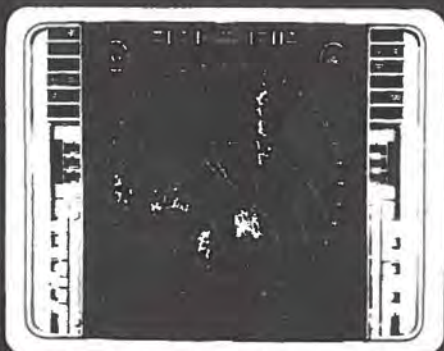
Forsidebillede: Korvetter og minelæggere i formation

INDHOLD	SIDE
PRODUKTIVITETSMÅLING INDEN FOR FORSVARET af kommandør H. Dynnes Hansen	57
UBAADSMUSÆT VED PORTSMOUTH af kontreadmiral F. H. Kjølser	72
ÅRSAGERNE TIL MYTTERIET PÅ H.M.S. BOUNTY? Redegørelse for forskningsdebatten gennem de sidste 50 år af cand mag. Peder Toft	75
MARINENS BIBLIOTEK	111

SCANTER MIL SYSTEM

Advanced Radar Systems

- Navigation
- Surveillance



TERMA Elektronik AS

Hosmarken 4 · DK-8520 Lystrup · Denmark
 Telephone (06) 222000 · Telex 68109 terma dk · Cable terma

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

PRODUKTIVITETSMÅLING INDEN FOR FORSVARET.

af kommandør H. Dynnes Hansen

Produktivitet i den offentlige sektor.

I stigende omfang rettes opmærksomheden mod begrebet "produktivitet i den offentlige sektor". Et voksende antal studier af dette begreb fra universiteter, managementcentre o.s.v. prøver at afdække problemet: Hvorledes finder man et kvantitativt mål for en enheds- eller en sektors produktivitet i et ikke profitskabende system? Interessen for dette vil sandsynligvis vokse i takt med de økonomiske vanskeligheder stat og kommune står over for i de kommende år.

Lad os først se på nogle generelle problemer, som straks melder sig for den, der vil studere problemet:

Produktivitet skal i denne forbindelse defineres som værdien (eller størrelsen) af den samlede produktion divideret med samlet indsats af arbejdskraft. D.v.s., at produktiviteten kan være et udtryk for det antal mandtimer, der anvendes til fremstilling eller udførelse af 1 produktionsenhed (f.eks. et eftersyn eller en forsyningsleverance), eller den kan angives ved den omkostning (f.eks. lønomkostning, reservedel, transport o.s.v.), der er forbundet med aktiviteten. Dette omsættes let i talstørrelser, hvis der er tale om f.eks. grøftegravning eller samlebands-produktion.

Men i den offentlige sektor er det sjældent en målelig grøft, der skal graves, og det kan iøvrigt, på grund af det hierakiske system og den omfattende integrering, være vanskeligt i mange tilfælde klart at definere hvem (hvor mange), der deltager i arbejdsprocessen.

Produktet er i mange tilfælde service til borgerne, f.eks. i social- og sundhedssektorer, og "service" kan nu engang meget dårligt udmøntes i tal. I uddannelsessektoren er muligheden for kvantificering nok større, f.eks. kan man tale

om antal elever pr. ansat lærer eller lign. Men her løber man - ved en bedømmelse af produktiviteten over en årrække - ind i problemet: Kvalitet.

En faldende produktivitet vil - uden reel mulighed for bevisførelse - kunne henføres til en forbedret kvalitet = bedre uddannelse. Og dette kvalitetsproblem kan vel overføres på de fleste offentlige sektorer - hvorved stridende parter aldrig vil kunne blive enige om, hvorvidt statistikken er udtryk for f.eks. faldende effektivitet eller voksende kvalitet.

En tredje faktor, der spiller ind, specielt ved en sammenligning af produktiviteten for *forskellige* virksomheder, er spørgsmålet om produktionsmaskineriets hensigtsmæssighed, altså om de ydre faciliteter i form af bygninger, maskiner o.s.v. er ens, og om der er den fornødne fleksibilitet i personelsammensætningen.

Til illustration skal anføres et par eksempler fra Danmarks Statistik over specielt personalevækst i uddannelses- og kultursektoren samt udviklingen i antal elever pr. folkeskolelærer i en årrække.

Der kan ikke ud af disse statistikker drages en entydig konklusion vedr. produktiviteten på de pågældende områder, fordi der intet foreligger om kvaliteten af produktionen. Men det er nok værd at bemærke, at hvis produktiviteten for lærernes vedkommende er holdt uændret fra 1961 til 1984, skal kvaliteten stort set være fordoblet. Det eneste, der vel med sikkerhed kan konstateres, er, at produkterne er blevet dyrere, hvorefter det må være op til et subjektivt skøn, om borgerne har fået fuld valuta for den større udgift.

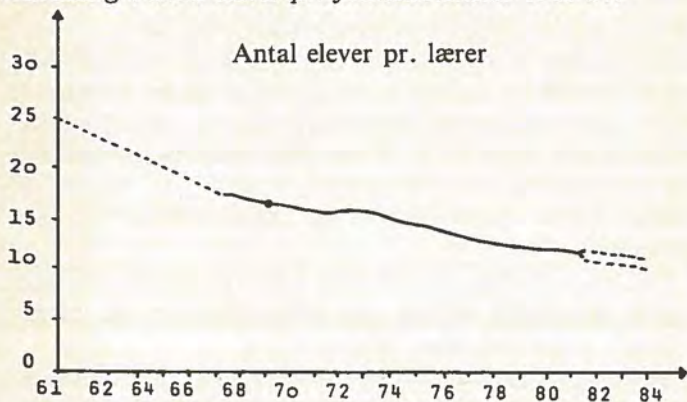
Personalevækst i uddannelses- og kultursektoren 1972-81.

(Årlig vækst i procent)	73	74	75	76	77	78	79	80	81
Folkeskolelærere	2,7	4,9	4,9	5,2	4,4	4,7	4,9	7,5	0,5
Uddannelse og forskning ialt	2,8	4,5	3,4	3,3	5,6	3,8	4,9	5,6	1,6
Folke- og Skolebiblioteker	8,3	5,1	2,4	2,4	7,0	2,2	5,7	5,4	1,7
Kirke og kultur ialt	-	-	-	-	-	-	4,7	6,8	2,1
Ialt	2,4	3,9	3,8	2,9	4,9	5,4	4,9	5,7	1,7

Kilder: 1972-78: Bilagstabel 3.

1979-81: "Budgetredegørelse 1981", bilagstabel 3.1.

Udvikling i antal elever pr. folkeskolelærer 1961-84.



Kilder: Niels Westergård-Nielsen: "Den offentlige sektors personaleefterspørgsel 1967-1977", SFI 1979.

Budgetredegørelse 1981. Statistisk Tiårsoversigt og Statistiske Efterretninger A 1981 nr. 18.

Produktiviteten i forsvaret.

I Memo nr. 105 fra Økonomisk Institut: "Personaleforbrug, produktion og arbejdsproduktivitet i den offentlige sektor i Danmark" er anført, at de sandsynligvis vanskeligste sektorer i denne sammenhæng er udenrigstjenesten og forsvaret. Specielt for udenrigstjenesten (i hvert fald den politiske side af denne) er dette nok indlysende. For forsvaret er problemet nok ikke helt så kompliceret, fordi visse produkter er kvantificerbare, specielt hvis man afgrænser vurderingerne til specifikke områder.

Jeg skal ikke her komme nærmere ind på produktiviteten, for så vidt angår forsvarets slutprodukt, nemlig kampkraften, men operationsanalytikere vil sikkert med rette hævde, at der kan findes et kvantitativt mål for f.eks. den totale ildkraft, forsvarets enheder, på grundlag af de ca. 40.000 ansatte, præsterer. Tilsvarende ville der sikkert også for et andet hovedproduktionsområde, nemlig uddannelse, kunne findes måleenheder, der kunne belyse en tidsmæssig udvikling i produktiviteten eller kunne anvendes til sammenligninger imellem f.eks. forskellige skoler eller værn.

I det følgende vil jeg begrænse mig til at se på et delområde, nemlig søværnets logistiske støttestruktur, og her forsøge at finde nogle indikatorer, der måske ved mere grundig bearbejdning kan tjene til, at vi får bedre hold på spørgsmålet om vores produktivitet. Principielt er der i hvert fald 2 forskellige former, hvormed man kan udtrykke noget om produktiviteten.

- Ved en vurdering af forholdet (udtrykt i antal personer eller lønudgift) mellem den produktive del og "overhead" (administration/ledelse o.s.v).
- Ved en måling, udtrykt i et antal kvantificerbare produkter af virksomhedens "output" i forhold til personelindsatsen/lønudgiften.

Produktion versus overhead.

Selvom personelsammensætningen i en virksomhed ikke i sig selv siger noget om produktionsmængden (eller "output"), kan en fordeling af personalet i 2 grupper, nemlig dem, der fysisk deltager i selve produktionen, og dem, der bidrager som støtteelementer til produktionen, sige noget om udgiftsfordelingen mellem produktionselementet og "overhead". Det er klart, at et effektivt virkende "overhead" i visse tilfælde har direkte indflydelse på produktiviteten, men i hovedsagen er produktionsmængden en funktion af de i den direkte produktion deltagende personer.

Man må derfor kunne forudsætte, at der for virksomheder med samme produkt og af nærlig samme størrelse i princippet bør findes en optimal fordeling af personalet i de 2 nævnte grupper, og at væsentlige afvigelser fra optimalfordelingen enten må kunne forklares med særlige lokale forhold (f.eks. i produktionsmaskineriets art eller i særlige geografiske eller bygningsmæssige forhold) eller også er udtryk for en mindre hensigtsmæssig personaleudnyttelse. Går man endnu dybere ned i problematikken, undgår man naturligvis heller ikke at tage hensyn til de enkelte medarbejders dygtighed og almindelige arbejdsindsats.

Til illustration er her vist et forsøg på opdeling af en flådestations personel i "Produktion" og "Drift".

Følgende kommentarer skal knyttes til skemaet:

- Til "produktion" er henregnet alt personel, der direkte udfører en funktion i relation til SVN enheder, enten gennem reparation, forsyningstjeneste, vedligeholdelse af mobiliseringsenheder eller service til anløbende kampeenheder. For forsyningsafdelingens vedkommende er således f.eks. under "produktion" kun medtaget personel, der fysisk behandler genstandene samt det hertil direkte knyttede ledelses- og administrationspersonel.

Forhold mellem "Produktion" og "Drift"
og "Udførende" og "Admin./Ledelse" personel.

	Funktion m.v.	Udførende	ADM. LEDELSE	FORH.
PRODUKTION (P)	Teknisk Afdeling	100	9½	10 : 1
	Forsynings- afdeling + kørsel	30	8	4 : 1
	Ekvipage- afdeling	30	12½	2½ : 1
	Havnetje- nesten	5	1	10 : 1
	IALT	165	30½	5½ : 1
DRIFT (D)	Teknisk	10	4	2½ : 1
	Forsynings- administration	7½	1	7½ : 1
	Kommandant- skab	9½	1	9½ : 1
	Cafeteria	4½	1	4½ : 1
	Sekretariat Økonomi	8½	1½	5½ : 1
	Personel- forvaltning	8	1	3 : 1
	IALT	48	9½	4½ : 1
	TOTAL P + D	208	40	5 : 1

$$\text{Total } \frac{P}{D} = \frac{195\frac{1}{2}}{52\frac{1}{2}}$$

$$3,7 : 1$$

$$\frac{P \text{ (Udf.)}}{\text{Total D + P (ADM./Ledelse)}} = \frac{155}{57\frac{1}{2} + 30\frac{1}{2}}$$

$$2 : 1$$

- Der er inden for hovedgrupperne P og D også foretaget en opdeling mellem "udførende" og "Administrati-on/Ledelse" ud fra den betragtning, at administrativt og ledende personel inden for hver gruppe kan betragtes som en form for "overhead". Der må derfor også imel

lem disse 2 personelgrupper teoretisk være en optimal fordeling, der dog er ret afhængig af produktionsarten (f.eks. kan 1 værkfører formentlig lede 20 mand i en samlebåndproduktion, medens der måske i et avanceret elektronisk reparationsværksted må være 1 værkfører pr. 5-6 "udførende").

- Der eksisterer ingen helt skarp skillelinie imellem de forskellige personelgrupper. Således kan specielt en del ledere på de lavere niveauer i en vis udstrækning være "udførende" (de udfører en vis mængde fysisk arbejde). I ovenstående skema er derfor i visse tilfælde taget hensyn hertil ved at "dele" sådanne personer (f.eks. til 1/2 udførende og 1/2 leder).

En analyse af en sådan opstilling viser, at der er væsentlig forskel på forholdstallet mellem udførende" og "administration/ledelse" for de forskellige elementer, fra 10:1 for TKA til 2 1/2 : 1 for EKA. I mangel af generelt fastsatte fordelingstal for sådanne afdelinger må man vel nøjes med at konstatere, at de begge afviger så meget fra den gennemsnitlige fordeling (5 1/2:1, henholdsvis 4 1/2:1 for hele virksomheden), at en nøjere undersøgelse af de 2 områder synes påkrævet.

Hvorvidt der kan uddrages konklusioner af den omstændighed, at forholdstallene for "udførende" versus "administration/ledelse" såvel for P som for D er ca. 5:1, kan først klarlægges gennem tilsvarende opstillinger for andre virksomheder. Tilsvarende gælder for de øvrige forholdstal.

Og hvad kan det så bruges til? Såfremt vi forudsætter, at der for en given funktion eller virksomhed kan findes en optimal fordeling af personel mellem de forskellige områder, vil en analyse af samtlige lignende funktioner eller virksomheder - i hvert fald ved store afvigelser fra optimalen - kunne anspore til en nærmere undersøgelse, dels af funktions-

fordelingen og dels af de ydre omstændigheder som f.eks. produktionsforholdene. Det må i denne forbindelse nok understreges, at en for ringe procentdel i kategorien "administration/ledelse" kan være lige så skadelig for produktiviteten som en for "tung overhead".

løvrigt ville sådanne universelle fordelingsstal formentlig også kunne bruges i tilfælde, hvor man udvider eller reducerer arbejdsstyrken, dels til vurdering af, hvilken tilpasning, der samtidig bør ske i ledelsesstyrken og dels hvilken afsmitning ændringer i styrken på ét område vil på personelfordelingen i tilknyttede områder.

Måling af selve produktiviteten.

Som nævnt kan der ikke af den foran omtalte personelfordeling udledes noget om selve produktiviteten - skal denne beskrives, må der nødvendigvis findes et kvantificeret udtryk for virksomhedens slutprodukter i relation til anvendt arbejdskraft/omkostning.

Søværnets logistiske system er, med SMK som overordnet planlæggende og styrende myndighed, baseret på 4 producerende enheder, nemlig Orlogsværftet (OLV) kun har reparation/eftersyn, og FLS København har alle funktioner ÷ reparationer.

I princippet forekommer der at være 2 målemetoder, der har interesse ved bedømmelse af produktivitet:

- Målinger, der viser produktivitetsændringer over en årække.
- Målinger, der kan sammenlignes med en eller anden fastsat produktivitetsnorm eller med en lignende aktivitet i en anden virksomhed.

Ser vi først på *reparations-/eftersynsfunktionen* er det nærliggende at vurdere mandtimeforbruget for hyppigt tilbage-

vendende eftersyn, f.eks. OLV periodiske eftersyn (P.E.) og periodiske dokninger (P.D.), hvor et betydeligt erfaringsmateriale må foreligge. Da sådanne eftersyn undertiden foretages ved civile værfter, synes der at være mulighed for at foretage såvel en vurdering af *udviklingen* i produktiviteten ved OLV over en årrække, som en *sammenligning* mellem produktiviteten ved OLV og civile værfter.

Det er dog formentlig ønskeligt - også af hensyn til planlægningen af eftersynene - at man i mulig udstrækning nedbryder eftersynene i et antal dele, f.eks. baseret på eftersyn på våbensystemer, motorer, maling af skrog o.s.v.

Det er naturligvis usandsynligt, at man nogensinde vil kunne måle hele den meget omfattende og varierede produktion ved OLV. Således synes det bl.a. umuligt at tilvejebringe produktivetsmål i forbindelse med mange af de uplanlagte arbejder, der udføres i forbindelse med skibshavarier. Det er imidlertid sandsynligt, at man ved hjælp af de målelige aktiviteter (med disse som *indikatorer*) vil kunne slutte sig til et totalbillede af OLV's produktivitet.

For provinsflådestationerne, der normalt ikke producerer totaleftersyn af ovennævnte art, må målinger i første række baseres på hyppigt tilbagevendende eftersyn/reparationer af systemer og komponenter. Også her forekommer det sandsynligt, at man vil kunne udvælge et tilstrækkeligt stort antal indikatorer til, at man kan få et for hele den varierede produktion repræsentativt billede af virksomhedens produktivitet.

Ved vurderingen af de fremkomne måleresultater, specielt hvis de bruges til sammenligning af virksomheder, er det naturligvis nødvendigt at tage hensyn til et antal faktorer, såsom produktionsmaskineriets tilstand (værksteder, maskiner o.s.v.), fysiske forskelle (lang transporttid o.s.v.), personelsammensætninger m.v.. Disse ydre forhold vil i mange tilfælde influere på produktiviteten, og dermed give et "uretfærdigt" billede af effektiviteten. Hvilket så må give

anledning til enten at ændre de ydre forhold, eller at lægge produktionen der, hvor der opnås størst produktivitet.

Ser vi derefter på *forsyningsområdet*, synes eneste anvendelige måleenhed at være antal ind- og udleveringer, idet modtagelse af varer, disses opbevaring samt endelig udleveringer til enhederne danner hele grundlaget for forsyningstjenestens berettigelse.

Det er klart, at der er væsentlig forskel på ressourceindsatsen ved forskellige ekspeditioner (f.eks. at levere 2 bøtter maling eller 100 t olie), men under hensyn til det meget store antal ekspeditioner, FLS opererer med (formentlig 50 - 100.000 pr. år) og den ensartethed, der er i deres varesortiment, synes det muligt på grundlag af ekspeditionsantallet at foretage relevante produktivitetssammenligninger mellem disse, ligesom udviklingen over en årrække vil kunne belyses.

En anden anvendelse ville være at beregne den "overhead" i kr. og ører, som forsyningssystemet belaster hver ekspedition med. Den simpleste metode ville være at beregne lønudgift pr. ekspedition, men endnu bedre ville det være at indregne samtlige driftomkostninger, d.v.s. også medtage lys og varme, rengøring, transport o.s.v.

Vedligeholdelse af mobiliseringsenheder, altså ekvipagefunktionen, indeholder et varieret antal delprodukter, bl.a.:

- vedligeholdelsesarbejder i form af rengøring, maling, udbedring af småskader o.s.v.
- periodisk "røring" af maskineri og øvrigt udstyr.
- sejladser for afprøvning af hele skibet.

Funktionen er i sin karakter en decideret beredskabsfunktion, der kun med store vanskeligheder lader sig udmønte i relevante produktionsenheder. Men der kan dog også her peges på nogle indikatorer for produktivitet, f.eks.:

- Antal oplagte beredskabsenheder i relation til den samlede mandskabsstyrke. I tilknytning hertil endvidere antal kommandohejsninger og -strygninger og antal sejladser/søprøver.
- Anvendt mandtimeantal på vedligeholdesesarbejder af et bestemt omfang.
- Anvendt mandtimeantal på optælling og renovering af udrustningsgenstande.

Service til anløbende enheder består i denne forbindelse hovedsagelig af bugserassistance samt fortøjningsassistance o.lign. Hertil kommer ganske vist i visse tilfælde forsyning med el og vand, men denne funktion er - i forhold til FLS's daglige drift - af meget ringe omfang.

Som mulige produktivitetseenheder synes kun at være sådanne ret banale størrelser som antal anløb og antal bugseringer, eventuelt kombineret med anvendt tid på de enkelte operationer. Da funktionerne imidlertid omfatter en meget lille del af det involverede personels arbejdsnorm, er det af meget ringe værdi som produktivitetsmål, med mindre personellet's øvrige funktioner også vil kunne kvantificeres.

Det er derfor sandsynligt, at man i sådanne tilfælde må basere sig på mere subjektive skøn over personellet's produktivitet (''ser det ud til, at de pågældende løbende er rimeligt travlt beskæftiget'') kombineret med vurderinger af, om funktionerne udføres punktligt og professionelt (om kvalitetsbegrebet, se senere).

Den ''uproduktive'' del af virksomheden

Det er en selvfølge, at virksomhedens produktion gradvis ville ophøre, såfremt man fjernede den del af funktionerne, som i dette papir er defineret som ''overhead''. Lønudbetaling, cafeteria, administrative chefer o.s.v. er nu engang nødvendige for at holde de producerende elementer igang.

Overhead-funktionen har derfor også sin form for produktion, og det er klart, at også denne produktion i en vis udstrækning bør måles for at konstatere, om organisationen virker effektivt.

Der skal her kun nævnes nogle få eksempler på måleenheder inden for denne sektor:

- Antal ind- og udgåede skrivelser og antal maskinskrivningssider fremstillet.
- Antal økonomiske transaktioner.
- Antal bespisninger i cafeteria.
- Antal m² rengøringsområde.

Den relative produktivitet.

Ved berening af produktivitet for en virksomhed kan man operere med de *faktisk anvendte* antal mandtimer, eller med de *normerede* antal. Forskellen beror på fraværsprocenten, der i hovedsagen er bestemt af sygefraværsprocenten.

I denne forbindelse kan man formentlig slutte, at - alle andre forhold lige - produktiviteten vil være en funktion af sygefraværsprocenten, ja man kan sandsynligvis sige, at de "huller" i produktionsapparatet, som fraværerne medfører for visse produkters vedkommende vil influere med en større % end den til fraværet svarende.

Såfremt man som måleenhed ved produktionen anvender en økonomisk målestok, d.v.s. angiver produktionen i enheder pr. omkostning vil lønningsniveauet på produktionsstedet nødvendigvis spille ind.

Eksempelvis vil derfor produktiviteten for timelønnede - alle andre forhold lige - variere op til 10% på grund af forskelle i timeløn i forskellige dele af Danmark.

Kvalitet.

Ved bedømmelse af produktivitet kan man ikke uden videre forbigå spørgsmålet om *kvalitet*. I den civile industri reguleres denne faktor automatisk gennem efterspørgsel, d.v.s.:

hvis den pågældende vare løbende kan sælges, må kvaliteten være i orden.

I den offentlige sektor vurderes kvaliteten af brugerne, der kan udtrykke deres tilfreds- eller utilfredshed med kvaliteten, men som normalt ikke har alternative muligheder for at skaffe et andet produkt.

Kvalitetskontrollen i denne sektor kan imidlertid i en vis udstrækning baseres på en intern kontrolfunktion, f.eks. systemkontrol, afleveringsprøver, inspektioner m.v., men dette gælder praktisk talt - for forsvarets vedkommende - kun for den egentlige værkstedsproduktion.

For adskillige andre produktive områder må kvaliteten baseres på mere eller mindre subjektive skøn, sammenligninger med tilsvarende produktion fra anden "leverandør", om termin er overholdt o.s.v.

For den "uproduktive" sektors vedkommende må man i stor udstrækning lade sig nøje med en ren subjektiv kvalitetsvurdering ("er det den almindelige opfattelse, at den ydede service/assistance er acceptabel for brugeren").

Kvalitetsbegrebet inden for forsvaret må iøvrigt primært knyttes til beredskabet, således at produktets kvalitet - inden for de økonomiske muligheder - sikre opfyldelse af det til ethvert tidspunkt fastsatte beredskabskrav.

Produktion i relation til beredskab.

Kravet om det konstante militære beredskab medfører, at produktionen inden for forsvaret på mange områder ikke kan tilrettelægges ud fra de i det private erhverv gældende kriterier. Dette kan bl.a. illustreres med følgende eksempler: En totallukning som industriferien er udelukket, kostbare "uproduktive" vagtordninger må opretholdes, reparationer må udføres ved overarbejde, en i produktionsmæssig henseende uheldig spredning af aktiviteten kan være nødvendig o.s.v.. Hertil kommer, at fredsorganisationen i personelmæssig henseende i en vis udstrækning må dimensionere-

res efter krigsorganisationen, d.v.s. at bemanningen på visse poster overskride det strengt nødvendige behov i fredstid. Endelig må påpeges, at en del af de i produktionen deltagende undertiden må tages ud til gennemgang af militært prægede dicipliner (vedligeholdelsesskydninger, øvelser, fysisk træning m.v.).

Disse særlige forhold medfører, at forsvaret - set i relation til en civil virksomhed - normalt ikke vil kunne opnå en optimal effektivitet i produktionen, og at sammenligninger med civil produktion må ske med fornøden hensyntagen til forsvarsvirksomhedens særlige betingelser.



Fra flådestation Korsør. Udskiftning af en 40 mm pjece i et bevogtningsfartøj.

Afslutning.

I US Navy har man i daglig tale et effektivitetsbegreb, der hedder "most bang for the dollar".

Dette princip har vel også altid været det bærende i forsvars administration af de tildelte budgetter, og på visse områder, specielt gennem anvendelse af operationsanalyse, har vi i de senere år kunnet dokumentere rationel anvendelse af midlerne. Men hovedparten af budgettet anvendes fortsat uden brug af velfunderede produktivitetsanalyser, fordi vi mangler målemetoder. Og en stor del af vores produktionsplanlægning lider under, at vi ikke sidder inde med de fornødne data til at gøre planlægningen rationel. Der er muligheder for at få styr på en væsentlig del af disse problemer, men det kræver nok en mental omstilling hos os.



Fregat i Orlogsværftets flydedok.

Vi må i vore dispositioner i højere grad forestille os, at vi virker i et profitskabende foretagende, og at vi i mangel af økonomiske indikatorer for virksomhedens rationelle drift må finde andre indikatorer, der kan vise, om der er et rimeligt "overskud i firmaet".

Kun på den måde kan vi bevise, at vi præsterer det størst mulige knald pr. krone.

Ubaadsmusæet ved Portsmouth

af

kontreadmiral Frits Hammer Kjølsten

I Gosport beliggende ved Portsmouth har Royal Navy i 1978 åbnet et musæum for engelske ubaade i tiden frem til 1945. Det er ogsaa skabt til minde om de 4344 britiske ubaadsmænd, som gav deres liv i de to verdenskrige, og de 739 officerer og menige som omkom i fredstider ved ubaadsulykker. Musæet bestaar af en hovedbygning som rummer oplysninger om Royal Navy's samtlige ubaade lige fra den første lille ubaad fra 1901 indtil den store super-ubaad paabegyndt under 2. Verdenskrig, og med et omfattende billedmateriale ogsaa af mandskab fra de forskellige togter. Man finder blandt andet her billeder fra den engelske ubaad "E.13", som strandede paa Saltholm under 1. Verdenskrig, ligesom kuriøst nok og helt uden for tidsperioden et trofæ fra kampene ved Falklands Øerne i form af et erobret argentinsk flag.

Tæt ved musæet kan man komme ombord paa den omtalte store ubaad "ALLIANCE" paa 1620 ts. der er sat paa land; den blev bygget af Royal Navy til brug i de fjernøstlige farvande, men naaede ikke at komme i aktion før fredsslutningen og blev senere moderniseret. I dets trykskrog er der skaaret to aabninger, én for og én agter, saaledes at besøgende kan gaa igennem hele baaden og se de mange forskellige vandtætte rum. Man kommer først ind i torpedorummet langt forude, som omfatter 4 torpedorør med hver sin 21 tommers maalsøgende torpedo og 6 reservetorpedoer, som hver vejer 1,5 ts. og har en rækkevidde paa 5000 meter med 45 knob's fart. Her ligger ogsaa lastrum til forskellig gods, ligesom pladsen kan anvendes til foredrag, lysbilleder og gudstjeneste til søs. Her findes en særlig udslningsluge, hvorigennem man i givet fald kan slippe ud af baaden og komme op til overfladen iført en særlig dykkerdragt for her

eventuelt at komme i en dekompressionstank; forsøg har vist at det er muligt at komme op fra en dybde paa 600 fod.



HMS ALLIANCE

"ALLIANCE" havde normalt en besætning paa 5 officerer og 63 mand. Igennem en vandtæt dør kommer man ind i det næste rum, hvor mandskabet er underbragt i køjer, saaledes at hver man' hurtigst muligt kan naa sin post under klart-skib, og dette skal være udført i mindre end eet minut, naar klaxonhornets alarm lyder. Under almindelig fredelig patrulje gaar besætningen toskifte vagt a fire timer. Officererne og underofficererne havde hver deres lille messe, og chefens lukaf var tæt ved de to periskoper, som anvendes henholdsvis til orientering og til angreb.

Under dørken befinder akkumulatorbatteriet sig, der giver strøm til elektromotorene, der anvendes ved neddykket sej-lads og kan herunder give ubaaden en maksimalfart paa 10 knob, og den kunne forblive neddykket i 36 timer uden fornyet opladning. Kontrolrummet er det næste man kommer ind i, og her findes alle apparater til at dykke, trimme og

læse baadens tanke, ligesom bestiklukaf til navigation samt apparater til affyring af torpedoerne ogsaa findes her. Her er endvidere vaske- og toiletrum, samt kabyssen der laver mad til alle. Herefter naar man maskinrummet, som har to 8-cylinders Wickers dieselmotorer, der kan give "ALLIANCE" en maksimalfart paa 18 knob i overfladesejlads og ved økonomisk fart dække et omraade paa 10.000 miles; her ser man ogsaa snorkelen, som kan skaffe fornøden luft til dieselmotorene.

Umiddelbart agten for maskinrummet ligger motorrummet med to sektioner, hver med sin elektromotor til neddykket sejlads med en fart paa 10 knob. Længst agterude findes et rum med to torpedoapparater og fire reservetorpedoer samt plads til betjeningsmandskabet. Man forlader nu ALLIANCE og kommer igen ud paa musæumspladsen, hvor der er butik med souvenirs og et cafeteria med tilstødende lokale til filmforevisning med autentiske ubaads optagelser, fra pladsen er der en god udsigt over til Portsmouth store orlogshavn, hvor man kan se adskillige ubaade og et hangarskibs vældige skrog, mens Nelson's flagskibs høje toppe fra VICTORY kan skimtes i det fjerne.

Efter dette besøg i efteraaret 1982 kan en tidligere dansk ubaadsofficer sende en tanke tilbage til vore egne smaa, men yderst effektive ubaade, hvoraf den første var DYKKEREN, som vi fik i 1909, og samtidig gøre os klart, at kun ubaade op til 300 ts. kan færdes i danske farvande, og de store ubaade som stormagterne raader over, overhodet ikke kan anvendes i vore ringe vanddybder. Ubaadsmusæet ved Portsmouth er absolut et besøg værd og kan anbefales alle maritimt interesserede, foruden at det paany minder os om Royal Navy's formaaen og størrelse.

Årsagerne til mytteriet på H.M.S. Bounty?

Redegørelse for forskningsdebatten

gennem de sidste 50 år.

af cand.mag. Peder Toft.

1. Indledning:

Mytteriet i 1789 ombord på H.M.S. Bounty hører utvivlsomt til de mere spændende begivenheder i den engelske flådes historie, og eftertidens skildringer af det skete har på ingen måde savnet dramatik og farve.

Der er skrevet en meget lang række bøger om emnet i årene 1831-1978, og to gange i dette århundrede har temaet givet stof til underholdningsfilm i biograferne.

Af dansksproget litteratur kan man herhjemme på næsten alle større folkebiblioteker låne Hall & Nordhoffs tre romanagtige bøger, der i høj grad er en blanding af fiktion og virkelighed. McKees "Det store mytteri" er udgivet som lommeroman, og endelig ser man den anden filmudgave med bl.a. Marlon Brando fra tid til anden dukke op i biografannoncerne.

Tendensen i dette og meget af det, som man kan kalde den "Lettere genre" er meget klar. (1)

Vi møder skurke og helte i den helt klassiske stil. Kaptajn Bligh er tyran, mens Mr. Christian er helten, som via mytteriet sætter en stopper for det onde.

Filmene savner heller ingen spænding. Man møder både kærlighed, had og mandsmod, suppleret med blanke sabler, flotte uniformer samt smukke kvinder fra øerne i Stillehavet.

Nærmest grotesk kan man finde følgende i Goldwyn-Mayers reklame og programblade: "Det var tilstrækkeligt blot at nævne hans navn (Blighs) for at få hans folk til at skælve af rædsel. Hans hår lignede tovværk og hans tænder lignede merlespiger. De søfolk der vovede at vise ulydighed,

når han gav en ubarmhertelig eller vanvittig ordre, levede sjælden længe".

Ingen vil naturligvis fæstne lid til sådanne overdrivelser, men det viser klart tendensen i det mere populærvidenskabelige materiale om emnet herhjemme. En tendens der på den anden side utvivlsomt har præget opfattelsen hos de fleste, hvis viden om begivenhederne i forvejen var beskeden. I det følgende forsøges en opstilling af de mulige årsager til mytteriet, via en undersøgelse af det primære historiske kildemateriale som er bevaret, og som direkte tager stilling til dette spørgsmål.

På denne måde bliver det muligt at udskille de forskellige synspunkter, og ligeledes kortlægge de respektive holdningers brug og ikke mindst misbrug af kildematerialet.

For at kunne overskue redegørelsen herfor, samt forstå kilder og personers indbyrdes forhold, er det nødvendigt først at kende hovedlinien i det historiske omkring Bountys togt.

2. Historiske forløb:

I sidste halvdel af det 18. århundrede fik de europæiske kolonimagter problemer med fødevareforsyningen til deres mindre øer i det caribiske område.

Dette skete ikke mindst i krigstid, men skyldtes også at de stadig større sukkerarealer efterhånden lagde beslag på størstedelen af den gode agerjord.

Resultatet blev at øerne måtte importere korn, ris m.m., hvilket blev en stadig større byrde p.g.a. det stigende antal slaver i plantagedriften. Imidlertid så det ud til, at man havde en løsning på problemerne, som foruden at gøre øerne mere selvforsynende også ville øge rentabiliteten for planterne i Vestindien.

Planen gik ud på at indføre det såkaldte brødfrugttræ fra Polynesien, som der spillede en central rolle i den daglige kost.

Planten krævede næsten ingen plads i forhold til nærings-

værdien, og botanikere regnede ikke med større problemer i forbindelse med omplantningen. Dette skyldtes at klimaet på Tahiti og De vestindiske Øer var omtrent det samme. Det var derfor ikke svært at få de engelske myndigheder med på en plan fra 1787 om at udruste og afsende et skib til Tahiti, hvis opgave skulle være at indsamle ungs kud, udplante disse i potteplanter og så sejle dem til Jamaica. Forberedelserne blev straks sat i værk. Først indkøbtes det tidligere handelsskib "Bethia", som herefter blev ombygget og døbt "Bounty".

I august 1787 blev *Will. Bligh* udnævnt til chef. De sidste gøremål blev afsluttet, men først i slutningen af december 1787 afsejlede Bounty fra Spithead med en besætning på ialt 46 mand. (2)

Rejsen til Tahiti forløb ikke uden dramatik. Skibets afrejse var blevet forsinket, hvilket betød at en runding af Kap Horn kunne blive mere end vanskelig. Trods flere forsøg måtte man sluttelig opgive. I stedet sejlede skibet til Cape Town i Sydafrika, hvor Bounty blev repareret og fik ny proviant ombord.

For at genvinde noget af den tabte tid prøvede Bligh noget helt nyt ved at forsøge en sejlads fra Kapstaden til Tasmanien i vintermånederne juli og august. Turen gik imidlertid over alt forventning, og i slutningen af august 1788 nåede man Hobart.

To uger senere fortsattes rejsen, og endelig d. 26/10 1788 nåede man Tahiti. Allerede i november var der indsamlet ca. 800 planteskud, men først d. 4/4 1789 forlod Bounty øen.

I den mellemliggende periode slap besætningen for den stramme skibdisciplin, og flere indledte seksuelle forhold til øens kvinder.

Det var meningen, at Bounty på hjemvejen skulle sejle igennem Torresstrædet, og godt to uger efter afrejsen var skibet på højde med den store Tonga-øgruppe. (3)

Tidligt om morgenen d. 28/4 1789 trængte en gruppe matroser under ledelse af 1. maten Fletcher Christian ind i Blighs kahyt.

Denne blev ført op på dækket og bundet til en mast. I mellemtiden havde andre mytterister hurtigt sat sig i besiddelse af hele skibet, hvilket var en let sag, idet næsten hele besætningen endnu lå og sov i deres køjer. Efter et par timers diskussion blev Bligh og 18 andre (heriblandt styrmand *Fryer*, tømrereren *Purchell* og sejlmageren *Lebouge*) sat ud i Bountys barkasse og i realiteten overladt til deres egen skæbne. Tilbage på Bounty blev naturligvis de aktive mytterister, en gruppe, der havde holdt sig helt passive, og endelig igen nogle, der mod deres vilje var blevet holdt tilbage. Hvem der gjorde hvad, var et problem krigsretten senere i Portsmouth skulle tage stilling til. (4)

For mændene i barkassen var situationen meget mørk. Man kunne let nå en af de nærmere øer, men disse var beboet af fjendtlige indfødte og desuden kunne der gå op til flere år, før et europæisk skib kom forbi.

Bligh besluttede derfor at forsøge en sejlads til øen Timor. At dette lykkedes i en overfyldt båd, uden ordentlige våben og med utilstrækkelige mad og vandrationer, er ret fantastisk.

Man nåede den hollandske koloni d. 12 juni 1789, efter en rejse på over 3600 sømil. Flere var så udmattede, at de måtte bæres i land, og tre mænd døde kort efter oven på strabadserne.

I oktober fik Bligh skibsløjlighed til Europa, og i marts 1790 nåede han hjem til England. D. 22/10 1790 blev der holdt søforhør, hvor Bligh frikendtes for tabet af H.M.S. Bounty. (5)

I mellemtiden havde Christian mistet kontrollen med sine mænd. Først ville man oprette en egen koloni på Tubuai, idet Christian forståeligt advarede imod en tilbagevenden til Tahiti. Dog hentede man dyr og fjerkræ på øen, hvilket

skulle være sket i juni. Kolonialiseringen af Tubuai mislykkedes totalt, og sluttelig endte det med åben krig med øens indfødte befolkning.

I september måtte Christian give efter for flertallet af mændene, der stemte for en tilbagevenden til Tahiti.

D. 21/9 1789 var Bounty tilbage på Tahiti. Her besluttede 16 mand sig for at blive (heriblandt *Morrison* og *Heywood*). Den hårde kerne turde ikke blive, og dagen efter stak de sidste mytterister til havs igen. En gruppe der foruden Christian også indeholdt matrosen *John Adams*. (6)

Hjemme i England traf man hurtigt forberedelse til en eftersøgning af mytteristerne. Kun godt to uger efter Blighs frifindelse afgik fregatten H.M.S. Pandora til Stillehavet.

Opgaven var slet og ret at fange rebellerne og bringe disse hjem til retsforfølgning i England.

Rejsen til Tahiti forløb uden problemer, og allerede d. 23/3 1791 nåede skibet øen. Nogle overgav sig straks, og andre stak op i bjergene, mens endelig en gruppe forsøgte at flygte i en hjemmelavet båd.

Dette mislykkedes dog, og godt en måned efter Pandoras ankomst var alle under lås og slå (på nær to der var blevet dræbt i en fejde).

I maj indledte man jagten på Bounty, men eftersøgningen var forgæves. D. 28/8 løb Pandora på revet ud for Queenslands kyst og sank. Mange druknede, heriblandt fire af fangerne. kaptajn Edwards besluttede sig også for en sejlads til Timor, som nåedes d. 16/9 i skibets fire barkasser. Først i juni 1792 nåede Edwards og fangerne tilbage til England. De 10 fanger blev overført til fængsel i Portsmouth, og i starten af september 1792 holdtes søforhøret. Kaptajn Edwards blev her frikendt for tabet af såvel skib som menneskeliv. (7)

Endelig d. 12/9 1792 kunne krigsretten træde sammen ombord på H.M.S. Duke. der var 12 dommere ialt med lord

Hood i spidsen som retspræsident. Selve retsagen varede i seks dage, og ved domsafsigelsen blev seks dømt til døden, mens fire blev frifundet. Dog ville retten indstille to til benådning hos kongen (Heywood og Morrison).

I oktober 1792 blev tre af de dødsdømte hængt offentligt ombord på H.M.S. Brunswick, mens derimod én (*Muspratt*) slap for denne grumme skæbne p.g.a. en procedurefejl fra rettens side imod ham. Dommen blev omstødt som ugyldig i foråret i 1793, og da sagen ikke kunne genoptages blev Muspratt løsladt. (8)

Med domsafsigelserne og eksekveringen af Ellison, Burkitt og Millward satte det officielle England i realiteten punktum for sagen.

Tilbage stod spørgsmålet, hvor var Christian og Bounty? Som årene gik uden spor af hverken skib eller mænd, regnede de fleste sluttelig med, at skibet sandsynligvis var forlist i en storm p.g.a. underbemanding.

Denne teori viste sig mange år senere at være forkert. Det lykkedes nemlig den hårde kerne af mytterister med indfødte kvinder og mænd at finde en ubeboet og afsidesliggende ø.

Indtil 1950-erne vidste man meget lidt om Bountys færd fra sep. 1789 - jan. 1790, men idag ved vi, hvordan Christian og hans følge flakkede rundt, indtil man besluttede sig for at lede efter Pitcairn Island.

Efter en inspektion i land besluttede man sig for at blive, idet øen var et ideelt skjulested. Den var ubeboet og endda fejlplaceret efter datidens kort, baseret på Carterets optegnelser fra opdagelsen i 1767.

Bounty blev herefter tømt for alt brugeligt og siden brændt, hvilket skulle være sket i slutningen af 1790.

Øen blev nu kolonialiseret. Mytteristerne anlagde marker og byggede huse skjult fra søsiden.

Kolonien havde dog kimen i sig til sin egen undergang, idet der var for mange mænd. De hvide tog hver deres kvinde,

mens de mørke måtte dele eller helt undvære en partner. Dertil kom at de hvide behandlede de mørke mænd som slaver, hvor prygl, hårdt arbejde og ydmygelser skulle have hørt til dagens orden.

Resultatet blev da også en opstand fra de polynesiske mænds side. Det skete engang i efteråret 1793, hvor fem hvide blev myrdet og heriblandt Christian. De overlevende mytterister gik nu til modstand, og med hjælp fra flere af kvinderne blev alle de mørke mænd dræbt i et blodigt opgør. I 1798 døde McKoy sandsynligvis p.g.a. hjemmelavet Whisky og året efter måtte Young og Adams slå Quintal ihjel, efter at denne var gået amok.

Young døde år 1800 vistnok af astma. Tilbage var John Adams, der skabte et gudsfrygtigt lille samfund. Som en åndelig leder styrede han nu den lille koloni, hvor han bla. underviste de mange børn i engelsk. (9)

Først i 1808 blev deres skjulested opdaget af den amerikanske hvalfanger "Topaz". Kaptajnen sendte senere en note til de engelske myndigheder, men først i 1814 ankom der britiske flådefartøjer til øen.

Kaptajn Staines fra H.M.S. Briton besluttede på egen hånd, at den gamle Adams ikke skulle slæbes hjem til retsforfølgning. En beslutning der fuldt ud blev forstået og accepteret hjemme i England.

Adams behøvede ikke længere at frygte for sit liv. Endelig i 1825 blev H.M.S. Blossom under ledelse af kaptajn Beechey sendt til Pitcairn, for bla. at opmåle og kortlægge øen. (10)

3. Drøftelse omkring årsagerne til mytteriet:

Mange emner og detaljer omkring mytteriet på Bounty har gennem årene givet anledning til diskussion de enkelte forfattere imellem.

Imidlertid er der et punkt, hvor uenigheden i litteraturen

Imidlertid er der et punkt, hvor uenigheden i litteraturen forekommer uovervindelig, nemlig spørgsmålet om hvilke faktorer og årsager der udløste mytteriet.

Der findes en hel del overleveret materiale omkring begivenheden: Vi har af *Bligh* selv: Logbogen fra *Bounty*; Breve skrevet efter sin ankomst til Timor og Batavia adresseret til såvel myndigheder som private breve skrevet efter hjemkomsten til England. Dertil kommer to bøger, "A narrative of the Mutiny on board H.M.S. *Bounty*" fra 1790 og "A voyage to the South Seas" fra 1792. Endvidere findes skriftlige nedfældelser, som svar på bådsmatens angreb imod ham fra 1793. Endelig i 1794 udgav *Bligh* "An Answer to certain Assertions" som et svar på *Edward Christians* angreb imod ham fra samme år (se nedenfor).

Af bevarede beretninger fra andre besætningsmedlemmer eksisterer *Fryers* journal fra 1790-1791, samt den meget omdiskuterede journal af bådsmaten *James Morrison* fra 1793?

Fra *Fletcher Christians* broder *Edward Christian* kom der i 1794 et mindre "Appendix, containing a full Account of the real Causes and Circumstances", som blev udgivet i forbindelse med advokaten *S. Barneys* "Minutes of the Court-Martial". Sluttelig udgav *Edw. Christian* i 1795 "A short Reply to Cap. *Blighs* Answer", hvilket var et opgør med *Blighs* skrift fra 1794.

Derudover findes referaterne fra krigsrettens behandling af sagen i 1792, som *O. Rutter* lod udgive i bogform i 1931. Endelig har vi *John Adams* senere udsagn fra *Pitcairn*, og sluttelig findes nogle breve skrevet af forskellige besætningsmedlemmer efter deres hjemkomst eller løsladelse i England.

Ser vi på *Blighs* materiale først, er der to forhold man skal eller bør tage sig i agt for. For det første er det den meget omdiskuterede hovedperson i størstedelen af den senere litteratur, mens derimod tilblivelsessituationen ikke volder de

større problemer. For det andet bør hans materiale inddeles i to grupper. Den første er Blighs nedfældelser umiddelbart efter mytteriet samt de første officielle indberetninger til admiralitetet, mens derimod hans andet og senere skrivi-eri bør udskilles for sig.

Der er to kilder fra Blighs hånd, som kræver særlig interesse. Det er logbogen og de første indberetninger til admiralitetet.

Logbogen er udgivet i fotografisk optryk med Blighs egen håndskrift. En gennemlæsning heraf giver et positivt indtryk af mennesket og videnskabsmanden Bligh, især hans "remarks" giver med alle forbehold et langt gunstigere indtryk af manden, end det rædselsuhyre man ofte ser beskrevet i en del af litteraturen.

I log'en kan man således i detaljer følge Bountys færd frem til mytteriet. Under d. 28/4 1789 beskriver Bligh sin tilfange-tagelse, hvordan han stod bundet til masten, og hvorledes han og en gruppe mænd blev sat ud i skibets overfyldte barkasse. Herefter følger en beskrivelse af de tilbageblevne mænd, og hvem af disse der var blevet holdt tilbage mod deres vilje. (11)

Sluttelig skriver Bligh sin mening om begivenhederne og deres årsager. Ca. 12 timer efter mytteriet skriver Bligh at grunden sandsynligvis var mændenes ønske om at vende tilbage til Tahiti og genoptage forholdet til øens kvinder. (12) Grunden til at Bligh skrev sådan skulle være, at mændene på Bounty råbte "huzza for Otaheite" (leve Tahiti) da barkassen drev bort. (13)

Dette skriver Bligh på et tidspunkt, hvor manden ikke aner om han vil overleve sejladsen i barkassen, eller om det han skriver nogensinde vil nå frem til myndighederne. Desuden kan Bligh heller ikke på dette tidspunkt ane, hvilken storm om hans person Edw. Christian ca. 5 år senere ville rejse. På denne baggrund kan man ikke uden videre afvise Blighs udsagn som fordrejninger og efterrationaliseringer. Det

samme er tilfældet med hans officielle indberetninger, dateret på Timor d. 18/8 og i Batavia d. 15/10 1789. Heri er Bligh simpelthen tvunget til at holde sig til det, han tør stå inde for, idet myndighederne senere i forbindelse med et retsligt efterspil vil gøre brug af disse indberetninger.

Heri fastholdes årsagen som værende mændenes ønske om at vende tilbage til Tahiti, og i den anden skrivelse noteres da også jubelråbene. (14)

Fra det øjeblik Bligh afslutter den anden officielle redegørelse, skifter hans nedfældelser karakter. Der fyldes af had imod Christian og hans medsvorne. Kredsen af mytterister bliver også større, og efter hjemkomsten påstår Bligh i breve, at Heywood er blandt de skyldige. Det turde han ikke i indberetningerne, hvor Heywood ikke specielt bliver fremhævet. (15)

Blighs bitterhed imod mytteristerne syntes fuldstændigt at skulle ødelægge hans egen dømmekraft efter opholdet i Batavia, og denne tendens syntes at skulle forstærkes efter hjemkomsten.

D.v.s. at Blighs skriftlige forklaringer før afrejsen fra Batavia ikke uden videre kan afvises. det kan derimod hans senere nedfældelser, dertil er de for unuancerede p.g.a. Blighs bitterhed.

Da Bligh vendte hjem, blev han betragtet som en helt. Han havde trodset alle farer og reddet næsten alle sine mænd fra en grusom død midt ude i stillehavet. Oveni fik han endda den ære at komme i audiens hos kongen. Bøgerne fra 1790 og 1792 skal derfor tillige ses i lyset af, at det er den hjemvendte helt, hvilket en gennemlæsning også afslører. (16)

Blighs forsvar imod Morrisons angreb og Edw. Christians Appendix skal ses i en anden sammenhæng (se nedenfor). Materialet, der er imod Bligh, stammer fra flere sider, bla. *John Fryer*. Fryer var styrmand ombord på Bounty. Der er idag stort set enighed om, at han ikke var nogen god næstkommanderende. Bligh og Fryer havde flere alvorlige sam-

menstød på turen, hvor stridsspørgsmålet hver gang var Blighs påtale af forsømmelse i tjenesten. Da der evt. kunne komme en påtale ud af det efter hjemkomsten, og Bligh samtidig nægtede at informere Fryer om, hvad han eksakt havde skrevet om ham i sine papirer, ja da skrev Fryer så sin egen journal om turen som en slags protest og forsvar. Journalen, der er udateret, dukkede op i 1887.

Tidsmæssigt er skriftet afgrænset, ved at hovedvægten er lagt på tidsrummet efter afrejsen fra Tahiti. Journalen er muligvis blevet påbegyndt i Batavia efter Fryers sidste store sammenstød med Bligh, men er ihvert fald først blevet færdigskrevet hjemme i England, idet der er henvisninger til Blighs "A narrative...." fra 1790. Derimod ser man ingen henvisninger til Blighs "Voyage to..." fra 1792. Skriftet er derfor med stor sandsynlighed blevet færdigskrevet i perioden 1790-1791.

Skriftet indeholder flere angreb på Blighs person, der set i lyset af Fryers egne tjenesteforsømmelser forekommer urimelige og som dumme undskyldninger. Det hele er hængt op på Bligh, og hele miseren var et udslag af dennes ledelse (underforstået, det var aldrig sket hvis jeg havde haft kommandoen). Imidlertid er der en bestemt detalje i journalen som bør omtales. Han beretter om et intermezzo mellem Bligh og flere officerer vedrørende nogle forsvundne kokusnødder dagen før mytteri.

Da Fryer ikke var involveret, eller Blighs vrede rettet imod ham, fremstår dette nærmest som en ren beretning. Derfor kan dette ikke uden videre afvises, og man må medgive Fryer, at Blighs temperament kunne være noget svingende og sprogbruget lovlig groft. Under ovennævnte batalje måtte flere stå til regnskab, og optrinet skulle være endt med, at Bligh truede med alverdens ulykker, hvis de forsvundne nødder ikke blev fundet. Ovennævnte er et af Fryers flere angreb på sin chef, og det skulle således være Blighs ustyrlige temperament og ledelse som var skyld i ulykkerne. (17)

Selvom Fryers person og værdien af hans udsagn i litteraturen ofte drages i tvivl, er hans udsagn dog værd at fastholde, idet hans journal sandsynligvis er et af de eneste anti-Bligh udsagn, som er blevet til før Heywood og senere Christian-familien satte en offensiv ind imod Bligh. Endvidere turde Fryer under ed ved krigsretten omtale det famøse optrin med kokusnødderne. (18)

Derudover forekommer den generelle bedømmelse af Fryer og hans journal at være rimelig. Med de nødvendige forbehold står der reelt kun det tilbage, at Blighs temperament var svingende, og at han i sit sprogbrug kunne være grov, når han blev rasende.

I sig selv kan Fryers journal næppe nære en sønderlemmende kritik af Will. Bligh.

Det kan derimod *James Morrisons* journal, såfremt skriftets pålidelighed, indhold, tilblivelsessituation og direkte/indrekte forbindelse til Edw. Christians "Appendix" ikke havde omgivet journalen med så mange tvivlsspørgsmål. Morrisons journal er uden tvivl den mest omdiskuterede kilde i forbindelse med mytteriet på Bounty.

Den er opbygget dels som en dagbog og dels som en beretning, suppleret med en beskrivelse af opholdet på Tahiti og de indfødtes levevis.

Angrebene på Bligh er alvorlige. For det første skulle Bligh op til flere gange i sin egenskab af "purser" ombord have manipuleret med skibsrationerne, for så senere at kunne putte differencen i egen lomme.

Blighs ledelse var dårlig og hans sprogbrug mangfoldig i eder og forbandelser. Det var især skibsofficerene, det var gået ud over, og de gad ihvert fald ikke vove deres liv for kaptajnen, hvilket skulle være grunden til, at mytteriet overhovedet ikke mødte modstand. Derimod syntes skibsdisciplinen ikke at have givet anledning til utilfredshed.

Morrison nævner også episoden med kokusnødderne, men modsat hos Fryer nævnes Christian som en af de yngre offi

cerer der måtte stå for skud den 27. april 1789 (19). Ovennævnte er et kort referat af hovedlinien i den udgave af Morrisons journal, som O. Rutter lod udgive i 1935. Skriftets tilblivelse er omgivet af mystik. At han har kunnet føre en dagbog, må anses som fysisk umuligt.

Hvorledes har Morrison kunnet føre dagbog efter sin tilfangetagelse, hvor han og de andre mistænkte blev lænket sammen i et lille rum på Pandora. Hvorledes har en evt. dagbog kunnet overleve Pandoras forlis, hvor netop Morrison som den sidste slap levende ud af fængslet, inden vandet oversvømmede rummet.

Sidenhen beretter Morrison om, hvorledes han lå bundet på bunden i en af Pandoras barkasser på vejen til Timor.

Manden kan umuligt have ført en dagbog eller skrevet nogen beretning, mens begivenhederne fandt sted.

At skriftet først er blevet færdigt efter hans hjemkomst til England, støttes ved at dateringerne er meget mangelfulde, misledende eller direkte forkerte. Det er altså skrevet efter hukommelsen og ikke fortløbende. Forvirringen forstærkes, ved at nyeste forskning påviser eksistensen af flere journaler med indbyrdes mindre afvigelser. Dertil kommer at der også eksisterer et "memorandum", som utvivlsomt er skrevet af Morrison, men det kendte eksemplar er ihvert fald ikke skrevet af ham selv, idet håndskriften er anderledes. Det er en afskrevet kopi, som er nedfældet af en ukendt. Den udgave, Rutter lod udgive, er den større journal, som Morrison sandsynligvis har skrevet færdig engang i 1793 efter sin benådning og løsladelse.

Det langt mindre memorandum er derimod blevet nedfældet i tidsrummet fra juni-september 1792. D.v.s. i den periode der gik, mens han sad fængslet i Portsmouth og afventede krigsrettens behandling af sagen.

På dette tidspunkt truede krig med Frankrig, og endvidere var Bligh ude på en ny brødfrugtsekspedition, hvorfra han først kunne ventes hjem langt hen i 1793.

En sådan retsag ville være en skandale, uanset om Bligh let ville kunne vinde den, og tillige ville den ryste flåden på et højest ubelejligt tidspunkt. Da beviserne imod Morrison var ret tvivlsomme, kunne retten uden betænkelighed anmode om kgl. benådning. Efter sin løsladelse skrev Morrison så med udgangspunkt i sit lille memorandum den langt større og mere detaljerede journal.

Ovennævnte er Kennedys opfattelse af Morrisons nedfælder. Hos andre forfattere varierer holdningen meget, lige fra en ukritisk accept til en total afvisning. Det samme er tilfældet med Blighs skriftlige imødegåelser fra 1793, alt efter om man tager parti for eller imod Bligh eller hans modstandere. (Hverken journal eller Blighs skriftlige forsvar blev udgivet i forfatterenes egen levetid).

Det er vigtigt, at Bligh anså journalen for at være et autentisk dokument. Lige så vigtigt er det, at han også kunne imødegå Morrison på de fleste anklagepunkter m.h.t. skibsrationer. (20)

D.v.s. at Morrisons journal ikke uden videre kan afvises, forudsat man tager de forbehold, at skriftet er påbegyndt efter hjemkomsten til England, og at angrebene på Bligh vedrørende madrationerne bygger på en delvis "misforståelse"? (se nedenfor).

Ovenfor blev det påpeget, at journalen ikke blev offentliggjort i Blighs egen levetid, men dermed er det ikke udelukket, at den alligevel ikke fik nogen betydning i samtiden. Her ser det ud til at *Peter Heywood* spiller en fremtrædende rolle. Morrisons journal blev nemlig for første gang offentlig omtalt på tryk af Heywood (som vi ved også har rettet i journalen) i 1825.

Dele af journalen dukkede for første gang op i Sir Barrows værk (ven af Heywood) i 1831, og andre dele i lady Belchers værk (Heywoods steddatter fra 1870).

Heywood selv tilgav aldrig Bligh dennes påstand om, at han tilhørte de aktive mytterister, og som i værste fald kunne have kostet ham livet. Det gjorde Heywood-familien heller ikke. Den havde gode forbindelser til indflydelsesrige kredse indenfor såvel flåde som advokatstand, bla. kommandørkaptajn Pasley, kaptajn Montagu og the judge advocat Graham.

Med hjælp fra disse og andre foretages der forundersøgelser i perioden fra Heywoods ankomst som fange til England i juni 1792, og indtil krigsretten indleder sin behandling i september.

Formålet var i sagens natur at få opstillet det bedste forsvar for Peter Heywood, og omfattede bla. samtaler med *Fryer*, *Purchell* m.fl.

Dermed være ikke indiceret, at dette banede vejen for Heywoods senere benådning. Beviserne imod ham var vitterlig svage. (21)

Heywood og Morrison blev begge såvel benådet som løsladt samtidig, og der kan næppe være tvivl om at såvel Heywood og hans familie har været vidende om memorandumets eksistens. Sandsynligvis også advokaten Aaron Graham. Dette kombineret med hvad Fryer der også havde et horn i siden på Bligh, muligvis har sagt til Pasley får Heywood-familien til at reagere.

Vi ved, ihvert fald at Heywood, allerede i november 1792 er i kontakt med Christian-familien.

Dermed er vi fremme ved *Edw. Christians* "Appendix" fra 1794, som vi ved at Morrison gav bidrag til, idet dette direkte anføres. (22)

En sådan håndsrækning fra Heywood-familien (havde kontakter til Bountys tidligere besætningsmedlemmer fra forundersøgelsen), var måske lige netop det som adelsfamilien fra øen Man manglede for at kunne gå til angreb på denne Bligh, der havde kastet skam over familien.

I 1793 samler Edw. Christian materiale sammen, der klart

skulle bruges til at sværte Bligh og rense hans broder (familie).

Edw. Christian, der var professor i jura og broder til Fletcher, kontaktede en lang række tidligere besætningsmedlemmer fra Bounty. Det drejede sig bla. om *Fryer, Heywood, Morrison og Lebounge*. (23)

Flere af udsagnene var endda bevidnet af fremstående personligheder som fx. kanniken af Windsor, Dr. Fisher. (24) Som man kan forvente, er indholdet ekstremt anti-Bligh. I korthed var denne en tyrann, der havde "tæmpet" sine mænd, holdt dem på små rationer og dagligt overdyndet alt og alle med skældsord. M.h.t. Fletcher Christian påstår det, at specielt han havde været udsat for en grum forfølgelse. Sluttelig havde han ikke kunnet bære mere og var brudt sammen.

Dråben, der fik bægeret til at flyde over, var Blighs ydmygende behandling af ham i forbindelse med de forsvundne kokusnødder dagen før mytteriet. Endvidere kunne Edw. Christian indicere, at Bligh sandsynligvis havde forsøgt at vildlede offentligheden m.h.t. årsagerne, for der var ingen af de adspurgte, som havde hørt jubelråbene "huzza for Otaheite", da barkassen gled bort fra Bounty. Moralen var klar. Flåden havde her fået nogle dyre lærepenge. (25)

Skriftets pålidelighed er nok ret tvivlsom, og flere aspekter er direkte fordrejninger, hvilket vil fremgår senere.

Vi ved, at Edw. Christian samlede sit materiale delvis gennem samtaler og delvis gennem korrespondance. Dermed har han kunnet udvælge og frasortere efter behag. Det er nemlig påfaldende, at det ikke fremgår fra hvem de enkelte udsagn stammer.

Der spilles meget på følelser, og det er klart, at skriftet henvender sig til kredse udenfor flåden, nemlig den offentlige opinion for at vinde dens støtte og sympati.

Alene på denne baggrund bør man vogte sig for såveel skriftets indhold som dets værdi.

Bligh, der uden tvivl har været klar over hvad der var i vente, går samme år offentlig til modangreb.

I hans "Answer to certain Assertions", samler Bligh en lang række dokumenter, der skal vise, at hans ledelse af Bounty har været fejlfri og i overensstemmelse med de regler, der nu engang var gældende.

Bagi skriftet har Bligh medtaget udtalelser fra flere af de samme folk, som Edw. Christian havde henvist til, fx. *Lebounge*.

Denne udtaler overfor Bligh bla., at Edw. Christian havde bedt ham møde på et værtshus. Her havde han spurgt, om Bligh havde tampet sine mænd, og hvorfor han holdt dem på små rationer. (26)

Det kan naturligvis være noget, Bligh har fået Lebounge til at sige, men helt afvise den ældre sejlmager kan man heller ikke.

Hele den debat, som hermed er i gang med flere af de samme vidner som kastebolde, kan ikke undgå at efterlade det indtryk, at begge skrifter er mere end tvivlsomme. De er for tendentiøse, og begge parter vender og drejer fakta, således at de passer til formålet.

Det samme er tilfældet med Edw. Christians "A short Reply to cap. Blighs Answer" fra 1795. Overleverede breve bærer tydeligt præg af at være blevet til i forbindelse med ovennævnte polemik. (27)

Kort tid efter døde debatten ud, og mytteriet på Bounty blev hurtigt glemt. Desuden måtte begivenheden have virket nærmest bagatelagtig i forhold til den krise, den engelske flåde løb ind i få år senere, nemlig det store "Mutiny of the Nore" i 1797. Her blev en lang række skibe ramt af mytteri, og det endda på et kritisk tidspunkt, midt i kampen om herredømmet på Nordsøen. (28)

Under napolionskrigenes højdepunkt dukkede der, nærmest som et ekko fra en svunden tid, pludselig nyt op om Bountys skæbne i 1809.

En amerikansk hvalfanger havde året før på en ø ved navn Pitcairn, i det østligste Stillehav stødt på en lille koloni, der var britisk.

Øen var befolket af en del voksne kvinder, mange børn, men kun en voksen mand. Denne havde udgivet sig for britisk sømand og tidligere tjenestegørende på H.M.S. Bounty. Først i 1814 nåede der britiske flådefartøjer til Pitcairn. De vendte hjem i 1816 og kunne delvis bekræfte oplysningerne. Dog var der flere ting som ikke stemte helt overens, men først i 1825 blev H.M.S. Blossom under ledelse af Beechey sendt til Pitcairn for at få trådene samlet, samt opmåle øen og udarbejde et folkeregister.

Blossom blev ved Pitcairn i næsten 2 måneder, og i den tid havde Beechey flere lange samtaler med den gamle mytterist John Adams om hvad der var hændt ham selv og Christians følge siden 1789.

Ifølge Adams havde Blighs forhold til de højere officerer ombord været spændt. Officererne var faktisk dem, der havde størst grund til utilfredshed, og specielt mr. Christian, der havde været Blighs yndling, måtte bære meget. Christian skyldte Bligh meget, hvilket sidstnævnte ofte gjorde ham opmærksom på.

Dagen før mytteriet var flere officerer blevet skældt ud, og heriblandt Christian p.g.a. nogle forsvundne kokusnødder. Mændene derimod havde stort set været tilfreds med deres kaptajn. De ville gerne tilbage til Tahiti, hvor de havde haft det så godt. Det havde heller ikke været meningen at gøre Bligh ondt. Adams slutter så af med, at da barkassen gled bort, da rungede råbene "huzza for Otaheite" over skibet.

(29)

Normalt vil alene tidsintervallet gøre værdien af Adams udsagn tvivlsomme. Her forekommer det imidlertid rimeligt at gøre en undtagelse. Manden har siddet isoleret på Pitcairn sammen med hovedmændene, der utvivlsomt ofte har diskuteret begivenheden indbyrdes. Adams har næppe kunnet

være vidende om striden mange år tilbage hjemme i England mellem Bligh og hans modtandere, ihvert fald ikke i detaljer. Hans evt. eftertænkninger er derfor upåvirket af diskussionen i 1794-1795.

Tillige tilhørte han den hårde kerne af mytterister, og var med lige fra starten om morgenen d. 28/4 1789.

Nok er mange detaljer gået tabt, men selve årsagen til at begå mytteri, for hvilket han blev en jaget mand igennem 25 år, slettes næppe så let af hans hukommelse.

Dertil kommer, at han her i 1825 ved, at der ikke mere vil ske ham noget, hvorfor han trygt kan berette og fortælle sin oprigtige udlægning (i 1808 og 1814 forsøgte han forståeligt at bedyre sin uskyld). Endvidere er Adams i virkeligheden den eneste kilde, som ikke har en direkte eller indirekte forbindelse til dramaets hovedpersoner eller disses familier, og derfor en evt. interesse i at stille tingene i et for dem gunstigt lys. En sådan interesse kan Adams ikke have på dette tidspunkt, hvor alle på nær nogle ganske få var døde. Alle disse forhold opvejer derfor tidsintervallet.

Det var i store træk en repræsentation af det overleverede kildemateriale.

Meget kan vendes og drejes, hvilket også i høj grad har været tilfældet i litteraturen gennem de sidste 150 år.

Dog kunne det være af interesse at præsentere yderpunkterne i den nyere litteratur om emnet. Det er samtidig to værker, der på udmærket vis illustrerer, hvorledes den ovennævnte række kilder kan vendes og drejes. Det ene er Alex. McKees: "Det store mytteri", der er en dansk oversættelse af "The truth about the Mutiny" fra 1962, og som noget misvisende bærer undertitlen "Sandheden om Bountymytteriet".

Heri er slet og ret alle udsagn imod Bligh (og lidt til) samlet i en lang række angreb på manden. Alt skyldes Bligh, og mændenes handling var naturligvis et udtryk for had imod denne tyrans rædselsregime.

Det præsenteres som historiske kendsgerninger, krydret med et spændingsbetonet ordvalg. Det er indrømmet en spændende beretning, men mildest talt en katastrofal historisk behandling af emnet.

Værket afspejler imidlertid udmærket den holdning som var fremherskende i britisk litteratur indtil 1930-erne, og dermed også hovedlinien i den dansksprogede litteratur.

Det andet og også langt mere "professionelle" yderpunkt er G. Kennedys: "Bligh" fra 1978.

Heri ses selve mytteriets som noget banalt, som på den anden side får nogle vidtrækkende konsekvenser for en lang række mennesker.

For Bligh var sagen naturligvis den, at han som chef havde ansvaret for at togtet var endt i mytteri. Dette tvinger ham til nærmest desperat at holde sig selv udenfor som en evt. årsag. Fryer, som var Blighs højre hånd, måtte følgelig bære et medansvar. Den eneste måde, han kan sige sig fri for dette, er ved at lægge hele ansvaret over på sin kaptajn.

Morrison måtte bruge Bligh som skydeskive i sit forsøg på at undgå galgen. Edw. Christian var tvunget til at forsøge en tilsværtning af Bligh for at kunne rense sin broder og familie. Endelig ville Heywood-familien have hævn over Bligh for de problemer og sorger, som han havde påført dem, ved at påstå Heywoods aktive deltagelse i mytteriets.

Derfor har vi idag en hel del anti-Bligh materiale, som egentlig ikke skulle tjene sandhedens interesse, men derimod ophavsmændenes egen. Tankegangen er interessant, dog mærker man tydeligt en pro-Bligh holdning hele vejen igennem værket, hvilket får betydning i alle tvivlsspørgsmålene.

På den anden side viser ovennævnte, hvorledes problemstillingen har givet anledning til meget forskellige opfattelser de enkelte forfattere imellem i samme periode.

Op til 1930-erne var Bounty-litteraturen i høj grad præget af pionerernes arbejde. Det var folk som Barrow, Lady Bel-

cher og Rosalin Young, der alle havde kendt eller var i familie med tidligere besætningsmedlemmer fra Bounty. Indholdet var varierende ekstremt anti-Bligh.

Endelig i 1931 forsøgte G. Mackanees i sit værk: "Life of Viceadmiral Bligh" at opstille et nuanceret syn på tingene. I 1930-erne kom der en lang række bøger, og O. Rutter udgav størstedelen af kildematerialet i bogform. Den anden store bølge af Bounty-litteratur kom i 1960-erne. Her går tendensen tydeligere i retning af at rense Bligh helt fra tidligere tiders stærkt fordømmende holdning. Et præsentabelt eksempel herfor er M. Darbys: "Who caused the Mutiny on the Bounty ?" fra 1965.

Jeg vil i det følgende trække de vigtigste aspekter frem fra debatten i de senere årtier, for derigennem at opstille en mulig løsning på problemet.

Det er vigtigt at inddеле problemstillingen i to dele, nemlig som den første: 1.) Matrosernes og underofficerernes motiv til at begå mytteriet, og 2.) Fletch. Christians motiv til at deltage i og lede oprøret mod Bligh.

Ad 1: Der er idag vel stort set ved at være enighed om, at det ledende motiv for matroserne og underofficererne, som deltog i mytteriet, var ønsket om at vende tilbage til Tahiti. Bligh havde altså ret, da han kort tid efter mytteriet noterede mændenes jubelråb til fordel for Otaheite. Den gamle Adams bekræftede mange år senere den detalje, som Edw. Christian forståeligt havde forsøgt at usandsynliggøre i 1794.

Det påfaldende er da også de generelle indtryk af kilderne: At jo lavere rang desto bedre er udsagnene til fordel for Bligh. Alt materialet imod Bligh stammer nemlig fra masteren, mater og kadetter. Imidlertid var det i hovedsagen matroser og underofficerer, der begik selve mytteriet, og dette paradoks kan da også kun forklares ved, at motivet ikke var Blighs behandling af mandskabet, der udløste de fatale begivenheder.

Beskyldningerne som har været fremsat imod Bligh omkring hans behandling af mandskabet, må enten være fejlagtige, fremsat imod bedre viden eller også bygge på misforståelser.

Her er der især to forhold, som bør fremhæves. Edw. Christians påstand om hårde straffe (tamp) af mandskabet, samt J. Morrisons påstand om undervægtige madrationer.

Ser vi på afstraffelserne ombord på Bounty, kan vi iagttage følgende: D. 11/3 1788 får en matros 24 slag for at udvise foragt overfor styrmanden. D. 22/5 1788 får en matros 6 slag for at hive blyet. D. 3/11 1788 får en matros 12 slag for at sove på sin vagt. D. 4/12 1788 får en matros 12 slag for ulydighed. I starten af februar 1789 får to matroser hver 48 slag (2 omgange a 24) for en langvarig rømning med skibets jolle samt tyveri af bla. våben.

I samme forbindelse fik skibskorporalen 24 slag. Inden afrejsen får en matros 18 slag for umotiveret at have slået en indfødt i jorden. Efter afrejsen og inden mytteriet får en matros 12 slag for pligtforsømmelse. Er dette tyranni og mishandling set i relation til overtrædelsernes karakter, den tids regler for disciplinen ombord på britiske flådefartøjer og normal praksis? Nej det er det på ingen måde. Det er overtrædelser, som efter den tids regler blev straffet med tampen, og flere af forseelserne er grove, når man betænker at Bounty var et krigsskib.

Tænk på rømningen og tyveriet af jollen på Tahiti. Hvis Bligh havde ladet de tre mænd anholde og sat dem for krigsret efter hjemkomsten, var de simpelthen blevet dømt til døden og hængt.

Bligh var ikke tyrann ombord på Bounty, et resultat nyere forskning er kommet frem til ved at sammenligne med strafenes udbredelse på andre britiske flådefartøjer i samtiden. Darby sammenligner Bligh med kaptajn Pigot på H.M.S. Hermonia, hvor besætningen sluttelig gik amok efter en usædvanlig sadistisk behandling.

Oprøret endte med, at Pigots lemlæstede lig blev kastet i havet.

Denne sammenligning falder i sagens natur let ud til Blighs fordel, men Darbys pointe er vigtig. Såfremt Bountys besætning gik amok p.g.a. en hård behandling, ja så var Bligh ikke blevet sat ud i en barkasse med en sekstant, et par sabler og nogen proviant. Han var muligvis blevet dræbt, ihvert fald ville han have lidt langt større overlast, end tilfældet blev. Mountbatten sammenligner Bligh med Cook og når frem til, at Bligh var mere human. Dette er en relevant sammenligning, idet netop Cook ofte fremhæves som værende en human kaptajn. (30)

Dette styrker Adams udsagn, idet den gamle mytterist anfører, at det ordinære mandskab godt kunne lide Bligh og ikke havde i sinde at gøre kaptajnen ondt.

Derimod svækker det Edw. Christians "Appendix", når der fremsættes sådanne fejlagtige påstande. Noget, som ihvert fald juristen Edw. Christian burde vide, var en letsindig omgang med sandheden. På den anden side viser noget sådant netop, at skriftet havde adresse til folk udenfor flåden, der ikke kendte de faktiske forhold, fx. den offentlige opinion for at vinde dens sympati og støtte.

Man kan betragte Morrisons angreb på Bligh ud fra nogenlunde samme synsvinkel. Der var flere rutinerede søfolk blandt Bountys besætning, og disse har uden tvivl kendt de normerede rationer af såvel "tørt" som "vådt". Så vidt vides har ingen udover Morrison beklaget sig.

På den anden side har Morrison uden tvivl troet på, at der var noget sandt i hans beskyldninger, ellers havde han ikke turdet betone det så stærkt. Der er muligvis tale om en misforståelse fra Morrisons side.

Det drejer sig om visse kalkulationer med rationerne, bla. en opfyldning til normeringen med frugt og grøntsager, hvilket blev nødvendigt p.g.a. af flere uheld med provianten.

Allerede få dage efter afrejsen fra Spithead blev Bounty ramt af en kraftig storm, der ødelagde en del inventar og proviant. Noget som blev delvis erstattet på Teneriffa i jan. 1788. En del blev ødelagt under det forgæves forsøg på at runde Kap Horn, og selv om der blev indkøbt nyt i Kapstaden, har beholdningen i proviantkamrene utvivlsomt været lovlig lille. For at forstrække beholdningerne indtil man var på hjemvejen, hvor nyt kunne indkøbes, har man opfyldt normeringerne med frugt og grøntsager. Der blev indsamlet noget under opholdet i Tasmanien i september 1788.

Dette kunne have givet Morrison en mistanke om, at man muligvis var ude på at svindle med rationerne. Denne opfattelse bliver så til "faktum" på baggrund af de senere begivenheder. (31)

Det er svært at forklare Morrisons udsagn på anden måde, såfremt man ikke skal revidere opfattelsen af ham, og modsat betragte hans angreb som usandheder fremsat mod bedre vidende (Blighs opfattelse).

Ligeledes har man i tidligere værker set den påstand fremført, at de forholdsvis milde domme ved krigsretten i 1792 skulle være en slags indrømmelse af, at Blighs behandling af mandskabet havde været for hård. Det er absurd. Retten skulle kun tage stilling til skyldsspørgsmålet, årsagerne var den uvedkommende.

Ser vi på de frikendtes forsvarstaler, hvoraf McIntoshs er den vigtigste fremhæves det, at han og andre havde gjort Bligh opmærksom på, at de gerne ville følge ham i barkassen.

Det skulle Bligh have bemærket og lovet dem retfærdighed, såfremt han nåede levende hjem. Det gjorde Bligh også, såvel i sine skrivelser som i private breve til familier, hvoraf flere blev forelagt retten som bevis.

At Heywood og Morrison blev benådet, samt at Muspratt fik medhold i sin anke over proceduren viser blot, at alle fik en yderst fair og retfærdig behandling. (32)

Konklusionen må derfor blive, at Bligh i forholdet til det ordinære mandskab havde et udmærket og tilfredsstillende forhold. Straffene var rimelige, retfærdige og under gennemsnittet, set i relation til andre samtidige britiske skibe. Derfor må Blighs og Adams udsagn om mændenes ønske m.h.t. en tilbagevenden til Tahiti fremstå som løsningen på denne del af problemet.

En løsning der endvidere støttes (ubevidst) af Morrison, idet han fortæller, at mændene tog magten fra Christian på Tubuai, fordi de ville tilbage til Tahiti, hvor de kunne få kvinder uden at skulle bruge magtudøvelse. (33)

Altså ville man tilbage til det, man havde begået mytteri for, og som vi ved var Bounty tilbage på Tahiti i september 1789, hvor størsteparten af mændene besluttede at blive.

Ad 2: Vender vi os imod Fletcher Christians mulige motiv til at deltage i og lede mytteriet, møder der os en noget mere kompliceret problemstilling. Der findes i hovedsagen tre forklaringsmodeller: a) Christian ville tilbage til "Isabella"; b) Han ville undgå en genoptagelse af det homoseksuelle forhold til Bligh; c) Han gjorde oprør mod Blighs ydmygende og hårde behandling af ham.

ad a: Var Christians motiv det samme, som for de mænd han ledte ? Sandt at sige, så er det meget svært at afgøre. Det er vistnok rigtigt, at Christian indledte et fast forhold til en ung pige på Tahiti.

Forklaringen stammer hovedsageligt fra det senere materiale på Pitcairn. Det kan være efterrationaliseringer, idet Christian vistnok fik et godt forhold til sin "kone" på Pitcairn. En ting er ihvert fald givet.

Såfremt Edw. Christian allerede i 1793 havde fået den forklaring præsenteret, har han klogeligt valgt at ignorere den. Det er hverken muligt at bekræfte eller afkræfte teorien. (34)

ad b: Det er en ny interessant teori. Den går i sin enkelhed ud på, at Bligh havde taget Christian under sine vinger og givet ham en karriere indenfor flåden. I samme forbindelse havde han indledt et homoseksuelt forhold til ham. Dette varer indtil Tahiti, hvor den unge Christian måske for første gang oplever et heteroseksuelt forhold. Efter afrejsen nægter han at genoptage forholdet til Bligh, og deraf kommer så sidstnævntes ondskab overfor Christian. Stillet overfor et pres om genoptagelse reagerer han via mytteri mod Bligh. Det er rigtigt, at Fletcher og Bligh længe havde været knyttet til hinanden via familievenskaber. Det er også rigtigt, at Christian havde fulgt Bligh i størstedelen af sin karriere og på flere rejser. Sluttelig er det også rigtigt, at Christian altid havde nydt fordele og var avanceret noget hurtigt. (35) Noget entydigt bevis findes ikke, og at det er rene indicier indrømmes da også af R. Hough.

Imidlertid er det vel et spørgsmål om tesen kan holde. Bounty var et lille skib, og hvis Christian havde haft et sådant forhold til Bligh, ville alle ombord uden tvivl have vidst det.

Tænk hvad Edw. Christian kunne have fået ud af et sådant aspekt. Forklaringen kan næppe holde, men den skal utvivlsomt ses som et opgør med, hvad man kan kalde "Edw. Christian-traditionen", hvilket bringer os frem til den tredje forklaringsmodel.

ad c: Argumentationen for at Blighs hårde behandling af Fletcher Christian sluttelig fik denne til at begå mytteri, må vel siges at være den herskende opfattelse, forstået på den måde, at det er denne forklaringsmodel, man hyppigst ser anvendt i litteraturen.

Her er det nok et spørgsmål, om ikke en stor del af kritikken mod Bligh er både rigtig og uomtvistelig (fremført af såvel Fryer, Morrison som Adams).

For at forstå hele baggrunden herfor må man stille sig det

spørgsmål, om hvorfor Bounty blev på Tahiti fra oktober 1788 - april 1789, når vi ved, at der allerede i november var indsamlet ca. 800 spirende ungs kud.

Hvorfor blev afrejsen udsat så længe, når Bligh ligefrem kunne se hvorledes disciplinen langsomt smuldrede væk under det lange ophold ? Vi ved det ikke helt præcis. Måske fulgte han bare sin instruks. Det kan se ud til, at Bligh her begik sin alvorligste fejl på togtet.

En ting er ihvert fald sikkert. Det var umuligt at få genoprettet skibsdisciplinen ombord efter afrejsen. Der er heller ingen tvivl om, at Bligh ikke fik den nødvendige støtte fra sine officerer.

Blighs reaktion blev en stadig strøm af bebrejdelser imod de samme officerer, suppleret med flere raseriudbrud i et noget uovervejede sprog.

Det er da også fra denne gruppe, at det senere materiale imod Bligh stammer (fx. Fryer og Morrison).

Det er jfr. bemærkningerne oppe under punkt b fristende af slutte sig til, at Bligh især fra Christian har forventet en større loyalitet. (36)

Den unge og uerfarne Christian har ikke kunnet levé op til Blighs krav og forventninger, og dennes skuffelse kombineret med hans manglende psykologiske sans har herefter afstedkommet en behandling af Christian, der var unødvendig hård.

Det er muligt, at Christian havde fået en hård medfart fra Blighs side efter afrejsen, og det er også sandsynligt, at han dagen før mytteriet havde fået en overhaling. Det er også tænkeligt, at han er blevet rasende og har følt sig dybt krænkede, hvorfor situationen løber han af hænde i de tidlige morgentimer d. 28/4 1789, da han opmuntres til mytteri af nogle oprørske elementer. (37)

Ud fra en ren kildemæssig betragtning tyder alt på, at ovennævnte er det mest sandsynlige udviklingsforløb.

En konsekvens bliver i så fald, at den ekstremt negative ka-

rakteristik Bligh har fået i en stor del af litteraturen, må nuanceres ret kraftigt. Det samme må blive konsekvensen m.h.t. det positive skudsmål, som er blevet Christian til del i mange værker. Uanset hvilke fejl Bligh end måtte have begået imod Christian, har de ikke været så ekstreme, at det kan berettigge til Fletchers abnorme reaktion.

Det samme syntes da også at være den generelle opfattelse i samtiden. Der er ingen tvivl om, at Edw. Christians "korsstog" skadede Blighs navn i nogen grad. Alligevel avancerede Bligh til viceadmiral og fik som anerkendelse af sin videnskabelige indsats den ære at blive optaget i The Royal Society. Bligh døde 64 år gammel i 1817. (38)

4. Afslutning

Denne artikel har på ingen måde været en udtømmende behandling af det berømte mytteri på H.M.S. Bounty, og må heller ikke betragtes som et forsøg herpå. Det er en selektiv udvælgelse, hvorved flere aspekter og mange detaljer er gået tabt. Imidlertid skulle artiklen gerne afspejle hovedlinierne i den debat, der har fundet sted i den engelsksprogede litteratur gennem de sidste 50 år, hvoraf alt for lidt af det banebrydende er blevet oversat.

Dette betyder, at den dansksprogede litteratur slet ikke afspejler den nyere og nyeste forsknings resultater.

At mytteriet på Bounty i den grad har kunnet fastholde interessen i generationer, er ingen tilfældighed, tror jeg.

Problemstillingen rummer nemlig mange almenmenneskelige aspekter, som kan tages op, vendes og drejes alt efter temperament. Kildematerialets beskaffenhed tvinger nærmest en til at tage stilling for eller imod Bligh, og det er da også kendetegnende at de enkelte forfatters syn på fx. disciplin og loyalitet, bliver udslagsgivende for deres resultater. Ikke mindst det sidste er bl.a. en af grundene til, at man i så høj grad har diskuteret, hvad der var årsagerne til mytteriet på Bounty i 1789.

Liste over materiale, kilder og litteratur om emnet:

1. Barney, S. & Christian, Edw.:

"Minutes of the Proceedings of the Court-Martial at Portsmouth, with an Appendix containing a full Account of the real Causes and Circumstances" (London 1794)
(genoptrykt af Australiana Society i 1952)

2. Barrow, J.:

"The eventfull History of the Mutiny and Piratical seizure of H.M.S. Bounty". (London 1838)

3. Beechey, F.W.:

"Narrative of a voyage to the Pacific and Beerings Strait 1825-1828". (Philadelphia 1832)

4. Bligh, Will.:

"A Narrative of the Mutiny on board H.M.S. Bounty"
(London 1790)
(genoptrykt af Australina Society i 1952)

5. Bligh, Will.:

"An Answer to certain Assertions" (London 1794)
(genoptrykt af Australiana Society i 1952)

6. Bligh, Will.:

"Reisen til Sydhavet" (Kjøbenhavn 1800)

7. Bligh, Will.:

"The log of Bounty" (Guildford 1975)

8. Christian, Edw.:

"A short Reply to Cap. Blighs Answer" (London 1795)
(genoptrykt af Australiana Society i 1952)

9. *Danielsson, B.:*

"Mytteriet på Bounty som det virkelig var" (københavn 1964)

(da. oversættelse af "Med Bounty till Söderhavet, 1962)

10. *Darby, M.:*

"Who Caused the Mutiny on the Bounty ?" (Sydney 1965)

11. *De Rietz, R.:*

"Studia Bountyana". (vol. I)

(Uppsala 1965)

12. *De Rietz, R.:*

"Studia Bountyana". (vol. II)

(Uppsala 1966)

13. *Hall, N.J./Nordhoff, Ch.:*

"I kamp med havet". (Kbh. 1960)

14. *Hall, N.J./Nordhoff, Ch.:*

"Mytteriet på Bounty". (Kbh. 1963)

15. *Hall, N.J./Nordhoff, Ch.:*

"Pitcairn-Øen". (Kbh. 1936)

(nr.13-15 er en blanding af fiktion og virkelighed)

16. *Hough, R.:*

"Cap. Bligh & Mr. Christian". (London 1972)

17. *Kennedy, G.:*

"Bligh" (London 1978)

18. *Mackaness, G.:*

"Life of Viceadmiral Bligh" (vol. I + vol. II)

(Sydney 1931/32)

19. *Maude, H.E.:*

"In search of a home" (Wellington 1958) (artikel i The journal of Polynesian Society (67) 1958, p. 106 ff)

20. *Mckee, Alex.:*

"Det store mytteri".

(København 1965) da. oversættelse af: "The truth about the Mutiny, 1962)

21. *Rawson, G.:*

"Pandoras last voyage". (London 1963)

22. *Rutter, Owen:*

"The Court-Martial of the Bounty mutineers" (London 1931) (1 del er et kort historisk rids, mens 2 del er optryk af retsdokumenterne fra krigsrettens behandling i sep. 1792)

23. *Rutter, Owen:*

"The Journal of James Morrison". (London 1935)

(optryk af Morrisons omdiskuterede nedfældelser i 1793 ?)

24. *Rutter, Owen:*

"The Voyage of the Bountys Launch, and the Journal of John Fryer". (London 1934) (optryk af Blighs beretning om turen i barkassen, samt optryk af John Fryers journal)

Noter og litteraturhenvisninger:

- (1): *En undtagelse både hvad angår form og indhold er B. Danielssons "Mytteriet på Bounty som det virkelig var" fra 1964, der klart er det mest nuancerede dansksprogede værk om emnet.*
- (2): *R. Hough: Cap. Bligh & Mr. Christian, p. 61 ff*
O. Rutter: The Court-Martial..., p. 1-2
- (3): *B. Danielsson: Mytteriet på Bounty som det virkelig var, s.56*
O. Rutter: The Court-Martial..., p. 3-12
- (4): *O. Rutter: The Court-martial..., p. 12-25*
- (5): *G. Mackaness: Life of Viceadm. Bligh (I), p. 248-252*
O. Rutter: The Court-Martial..., p. 26-28
- (6): *H. E. Maude: In search of a home, p. 106-114*
O. Rutter: The Court-Martial..., p. 34-36
- (7): *G. Rawson: Pandoras Last voyage, p. 3-4, 18-19, 39-52, 86-120, 138-142*
- (8): *O. Rutter: The Court-Martial..., p. 45-55, 67-199*
- (9): *F.W. Beechey: A voyage to the Pacific..., p. 52 ff*
G. Kennedy: Bligh, p. 243 ff
H.E. Maude: In Search of a home, p. 114-126
O. Rutter: The Court-Martial..., p. 37-40
- (10): *O. Rutter: The Court-Martial..., p. 39-40*
- (11): *Will. Bligh: The log of Bounty (II), pp. 348 ff*

- (12): *Will. Bligh: The log of Bounty (II), p.. 356*
- (13): *Will. Bligh: The log of Bounty (II), p. 355*
- (14): *O. Rutter: The Court-Martial...., p. 20-25*
- (15): *B. Danielsson: Mytteriet på Bounty som det virkelige var, s. 193-195*
G. Kennedy: Bligh, p. 163-164
O. Rutter: The Court-Martial...., p. 48
- (16): *fx. Will. Bligh: Reise til Sydhavet, s. 252 ff*
G. Kennedy: Bligh, p. 132
G. Marckanees: Life of Viceadm. Bligh, p. 247-248
- (17): *R. Hough: Cap. Bligh & Mr. Christian, p. 103, 131*
G. Kennedy: Bligh, p. 76, 78, 88, 90, 120, 123, 129
G. Mackaness: Life of Viceadm. Bligh. p. 91-92, 108, 125, 146-148
O. Rutter: The Court-Martial...., p. 14, 28
O. Rutter: The Voyage of the Bountys Launch ... and the journal of John Fryer, p. 55-56, 65, 72-73
- (18): *O. Rutter: The Court-Martial...., p. 80*
- (19): *O. Rutter: The Journal of James Morrison, p. 3-4, 5, 7, 8, 19-20, 40-41*
- (20): *M. Darby: Who Caused the Mutiny on the Bounty, p. 8-10*
R. De Rietz: Studia Bountyana (vol. I, p. 44-45
R. Hough: Cap. Bligh & Mr. Christian, p. 312-313
G. Kennedy: Bligh, p. 195-221
G. Mackaness: Life of viceadm. Bligh. (vol. I), p. 129, 151-159 + Bibliography" i vol. II

A. Mckee: Det store mytteri, s. 10, 98 ff
G. Rawson: Pandoras last voyage, p. 30-38, 113-115

- (21): *G. Kennedy: Bligh, p. 165-172*
A. Mckee: Det store mytteri, s. 208 ff
O. Rutter: The Court-Martial..., p. 47-50
- (22): *Barney/Christian. Minutes....Appendix, p. 62*
G. Kennedy: Bligh, p. (167), 222-223
G. Mackaness: Life of Viceadm. Bligh. (vol. I), p. 312
- (23): *Barney/Christian. Minutes....Appendix, p. 62*
- (24): *Barney/Christian. Minutes....Appendix, p. 62-63*
- (25): *Barney/Christian. Minutes....Appendix, p. 63 ff*
- (26): *Will. Bligh: A Answer to certain Assertions, p. 24-26*
- (27): *O. Rutter: The Court-Martial..., p. 55 ff*
- (28): *G. Mackaness: Life of Viceadm. Bligh. (vol. II), p. 32 ff*
- (29): *F.W. Beechey: Voyage to the Pacific..., p. 52, 54, 55, 58*
- (30): *M. Darby: Who caused the mutiny on the Bounty, p. 2-3*
R. Hough: Cap. Bligh & Mr. Christian, p. 146
Introduction to the log off Bounty, p. 2
G. Mackaness: Life of Viceadm. Bligh. (vol. I), p. 145 ff
G. Rawson: Pandoras last voyage, p. 43-44

- (31): *R. Hough: Cap. Bligh & Mr. Christian*, p. 68, 84,
96
G. Kennedy: Bligh, p. 209 ff
- (32): *Will. Bligh: The log of Bounty*, (II), p. 352
O. Rutter: The Court-Martial...., p. 67 ff, 161-162,
172-175, 178-181
- (33): *O. Rutter: The journal of James Morrison*, p.
60-61
- (34): *M. Darby: Who caused the mutiny on the Bounty*,
p. 81
R. Hough: Cap. Bligh & Mr. Christian, p. 115, 134
G. Mackaness: Life of Viceadm. Bligh, (vol. 1), p.
180-181, 234
- (35): *M. Darby: Who caused the Mutiny on the Bounty*,
p. 61-65
R. Hough: Cap. Bligh & Mr. Christian, p. 58-60,
300 ff
G. Mackaness: Life of Viceadm. Bligh. (vol. 1/, p.
43-44, 53, 72
- (36): *B. Danielsson: Mytteriet på Bounty som det virke-*
lig var, s. 79-80
M. Darby: Who caused the Mutiny on the Bounty,
p. 72
R. Hough: Cap. Bligh & Mr. Christian, p. 131 ff
O. Rutter: The Court-Martial...., p. 12
- (37): *R. Hough: Cap. Bligh & Mr. Christian*, p. 18
G. Mackaness: Life of Viceadm. Bligh. (vol. I), p.
234

- (38): *R. Hough: Cap. Bligh & Mr. Christian, p. 284 ff*
O. Rutter: The Court-Martial...., p. 59, 63

MARINENS BIBLIOTEK.

Erhvervelser i januar/februar 1983

ADMINISTRATION & ORGANISATION m.m.

Andersen, Axel & Erland Munch-Petersen (red.): Biblioteket. Festskrift til Preben Kirkegaard. (Danmarks Biblioteksskoles Skrifter nr. 16). Kbh. 1983. LXXX + 224 s. ill.

Bestemmelser m.m. Ingeniørskolen vedrørende. u.sted u.å. forsk. pag.

Bibliografier i det Administrative Bibliotek - et udvalg. Kbh. 1983. 22 s. bibl.

Bibliographie internationale d'histoire militaire. Sélection 1977-1980. Quatrième année - Tome 4. Bern 1982. 96 s. index.

Jensen, Jørgen: Baggrunden for den danske fiskeriinspektions oprettelse samt dens udvikling og virke 1872-1888. Odense 1982. 112 s. + 54 s. bilag. maskinskr. fotokopi. 4°.

Militær straffe- og retsplejelovgivning. Kbh. 1982. 44 s.

Örlogsvarvens organisation m.m. Betänkande med förslag avgivet av 1953 års örlogsvarvs utredning. Stockholm 1957. 322.s.

HISTORIE.

Clemmesen, Michael Hesselholt: Jyllands landforsvar fra 1901 til 1940. En studie på langs af planlægningen samt en vurdering af denne planlægnings forhold til den politiske hensigt med forsvaret. Kbh. 1982. forsk.pag. (320 s.). illl.

C.W. Eckersberg og hans elever. Udstilling i anledning af 200-året for kunstnerens fødsel 2. januar - 10. april 1983. Kbh. 1983. 220 s. ill. index. bibl. 4°.

Eriksen, Egon: Frederiks-Værk. Fra Kanoner til Kedler 1756-1906-1956. u.sted (Kbh.) 1956. 92. s. ill. kort. index. 4°.

Flags of Maritime Nations. Washington 1899. 8 s. + 67 plancher. ill. 4°

Greenhill, Basil (ed.): The National Maritime Museum. London 1982. 144 s. ill.

Irving, John (ed.): The Manual of Flag Etiquette. London u.å. (ca. 1910). 16 s. ill. index.

Lowzow, M.A. v.: Et korps bliver til. Hvordan jeg fik startet Kvindelige Mariners Korps. u.sted 1982. 150 s. manuskript.
fotokopi.

Tegningeer af C.W. Eckersberg. Kbh. 1983. 228 s. ill. index. bibl. 4°.

2. VERDENSKRIG.

Barfod, Jørgen H.: Redning fra Ragnarok. (Artikel i Årsskrift for Frihedsmuseets Venner 1983). Kbh. 1982. 52 s. ill.

Daglige Beretninger om Begivenheder under den tyske Besættelse (fra Januar 1944 til Maj 1945). Kbh. 1946. 884 s. index.

Kieler, Jørgen m.fl. (red.): En modstandsgruppes historie. Skrevet af tidligere medlemmer af Frit Danmarks Studentergruppe og Holger Danskes 2den gruppe - HD2. Bd. 1: Frihedskampen. Bd. 2: Fange og flygtning. Rungsted Kyst 1982. 272 + 390 s. ill.

Petersen, Hans Ingemann: Atlantvolden i Jylland. En gennemgang af det tyske kystforsvar. (Opgave på Hærens Officersskole). Kbh. 1976. 49 s. + 7 s. bilag. ill. kort. maskinskr. fotokopi.

Scheina, Robert L.: U.S. Coast Guard Cutters & Craft of World War II. Annapolis 1982. 332 s. ill. kort. index.

Smith, Peter C. & John R. Dominy: Cruisers in Action 1939-1945. London 1981. 320 s. ill. index.

Willmott, H.P.: Empires in the Balance. Japanese and Allied Pacific Strategies til April 1942. Annapolis 1982. 488 s. ill. kort. index. bibl.

PERSONALHISTORIE.

Winge, M.: Urban Bruun Aaskow. (Uddrag af Dansk Medicinskhistorisk Årbog 1981, s. 94-127). u.sted (Kbh.) u.å. (1982). 34 s. ill. fotokopi.

POLITIK.

Clawson, Robert W. & Lawrence S. Kaplan (eds.): The Warsaw Pact: Political Purpose & Military Means. Wilmington, Delaware 1982. 298 s. index.

Forsvarsministerens årlige redegørelse. Kbh. 1982. 48 s. ill. kort.

Plan for forswarets virksomhed 1983. Vedbæk 1983. 52 s. maskinskr. 4°.

SKIBE, SKIBBYGNING m.m.

Burgess, M. W.: Warships To-Day. London 1936. 144 s. ill.

Cocker, Maurice: Destroyers of the Royal Navy 1893-1981. London 1981. 136 s. ill. index. bibl.

Fukui, Shizuo: Naval Vessels 1887-1945. Mitsubishi Zosen Built. Tokio 1956. 108 s. ill.

Gröner, Erich: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1936. München 1937. 154 s. ill.

Holmes, George C. V.: Ancient and Modern Shipss. Part II: The Era of Steam, Iron and Steel. London 1906. 214 s. ill.

Navires de guerre d'aujourd'hui. (Warships of to day). Paris u.å. (1955). upag. (90 s. + 13 planer). ill. 4°.

Nederlandsche Vereenigde Scheepsbouw Bureaux's-Gravenhage. (Netherlands United Shipbuilding Bureaux Ltd.). den Haag u.å. (1957). upag. (28 s.). ill.

Parkes, Oscar: Ships of the Royal Navies. (British Commonwealth of Nations). London 1934. 200 s. ill.

Peabody, Cecil H.: Naval Architecture. New York 1904. 616 s. ill. index.

Skerrett, Robert G.: The Submersible. (Journal of the American Society of Naval Engineers, Vol. XXII, No. 2, 1910, pp. 464-502). u.sted 1910. 38 s. ill.

VÅBENTEKNISKE O.A. HÅNDBØGER m.m.

Air defense systems. International Defense Review, Special Series No. 14. Genève 1982. 160 s. ill. 4°.

(Short range) Depth Charges and Equipment. General Description. (Submarine Mining Dept., Pamphlet No. P.80). Barrow-in-Furness 1936. 7 s. + 2 planer. 4°.

(Vickers-Armstrongs. Improved Short Range) Depth Charge. (Submarine Mining Dept., Pamphlet No. .81). Barrow-in-furness 1936. 5 s. + 1 plan. 4°.

(Dropping Chutes and Thrower for Short Range) Depth Charges. Description. (Submarine Mining Dept., Pamphlet No. P.83). Barrow-in-Furness 1936. 3 s. + 4 planer. 4°.

(Krydserne) Geisers og Heimdals Artilleri. Kbh. 1924. 82 s. + 6 planer. ill.

(Tilføjelser til) Hovgaards Teknologi. Teknologi. (Tildels efter Professor Hannovers Værker). u.sted u.å. 160 s. håndskr. hektograferet.

Den indre og ydre Spærring ved Kjøbenhavn, Instruktion for Stationstjenesten. Kbh. 1887. 74 s. + 5 skemaer + 5 planer.

(Protector) Paravanes. Decription. (Submarine Mining Dept., Pamphlet no. P.40). Barrow-in-Furness 1935. 9 s. + 3 planer. 4°.

Paravane. High Speed Mine Sweep. Description. (Submarine Mining Dept., Pamphlet No. P.41). Barrow-in-Furness 1935. 7 s. + 5 planer. 4°.

Richardson, Doug: Naval Armament. London 1981. 144 s. ill. index.

Soviet armed forces and their equipment. International Defense Review, Special Series No. 16 Genève 1982. 248 s. ill. kort. 4.

Zeiss' Afstandsmaalere. Beskrivelser og Brugsanvisning. Kbh. 1919. 30 s. + 3 planer. ill.

GRØNLAND.

Claesson, Paul (red.): Grønland, Middelhavets Perle. Et indblik i amerikansk atomkrigsforberedelse. Kbh. 1983. 150 s. + 15 s. kort + 1 diagram. ill. kort.

DIVERSE.

Militærmusikken i Søværnet. Honnør- og marchmusik indspillet af Søværnets Tambourkorps. u.å. (1981). grammofoonplade. 13 omdr.

TIDSSKRIFTER.

Warship International Vol. II nr. 9, 1965 - Vol. XIV nr. 4, 1977. 52 ex. Toledo 1965-1977. ill.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Jørgen H. Barfod: Redning fra Ragnarok. Frihedsmuseets Venners Forlag, Kbh. 1982.

Det seneste årsskrift fra Foreningen Frihedsmuseets Venner indeholder en læseværdig artikel af Frihedsmuseets leder om det store og ofte vanskelige arbejde, der under besættelsen blev gjort - både af administrationen og af privatpersoner for at få hjemsendt danske (norske) statsborgere, der opholdt sig i tyske koncentrationslejre.

Artiklen indledes med en redegørelse for fødevarer- og tøjproblemerne til lejrene - herunder hvordan hustruer til Stutthof-fanger måtte løbe fra det ene kontor til det andet for at kunne iværksætte deres hjælpearbejde - endog Dagmarhus besøgte de.

I efterfølgende kapitler redegøres der for Bernadotteaktionen, skandinavernes evakuering, arbejdet ved modtagelsen i Padborg og endelig for Neuengammes evakuering.

Robert W. Clawson & Lawrence S. Kaplan (eds.): The Warsaw Pact: Political Purpose and Military Means. Scholarly Resource, Inc., Wilmington 1982.

De to kendte professorer ved Kent University, Ohio, Clawson og Kaplan har redigeret og er selv medforfattere til denne samling af essays om Warszawa-pagten, resultatet af en konference i april 1981 "Warszawa-pagten efter 25 år".

1. kapitel omhandler pagtens betydning som en politisk organisation og specielt forsøget på at opnå dens mål med at integrere de af Sovjetunionen afhængige stater i en levedygtig alliance.

2. kapitel beskriver forholdet mellem pagten og NATO, medens de sidste kapitler gør pagtens væbnede styrker, våben, doktriner og muligheder til genstand for en nærmere undersøgelse.

Basil Greenhill (red.): The National Maritime Museum.

Philip Wilson Publishers, Ltd, and Summerfield Press, Ltd., London 1982.

Museets leder har redigeret denne meget fine og interessante bog, indholdende 9 kapitler skrevet af museets eksperter hver på deres område.

Der redegøres for bygningerne, konservering, skibsfarten historisk set, skibsudvikling, marinemaleri, navigation og opmåling, astronomi, bøger og manuskripter og endelig våben.

Med mere end 200 farvebilleder giver bogen en udmærket beskrivelse af dette helt enestående museum.

Doug Richardson: Naval Armament. Jane's Publ. Co., Ltd., London 1981.

En "up to date" orientering om moderne krigsskibsarmering, inddelt i kapitler om strategiske missiler, antiskibs missiler, overflade-til-luft missiler, torpedoer, anti-ubådsvåben og om den seneste udvikling.

De enkelte våben omtales land for land, hvortil kommer mere end 100 fotografier (i sort/hvid).

Warship International, vol. II nr. 9 1965 - Vol. XIV nr. 4 1977.

Fra kommandør Wesche har biblioteket modtaget som gave ovennævnte tidsskrift fra dets 2. årgang og til og med dets 14. årgang.

Tidsskriftet var i starten maskinskrevet og duplikeret, men fremtræder i de senere årgange med et nydeligt tryk på fint glittet papir, med 4 numre à ca. 80 s. pr. år.

Det udgives af den amerikanske "Naval Records Club", som i 1976 tog navneforandring til "International Naval Research Organization".

A.H.

Annoncesalg til Søværnen

01 - 58 46 00

12/6 84

Tal med vores hr. Victor Johansen
om annoncer eller tryksager



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. 01-3442 63

SKIBS- PUMPER

MASKINFABRIKKEN

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



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



DET NORSKE VERITAS

DANMARK

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: 01-283 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



ERICSSON INOM KUSTBEVAKNING



Ericsson samlar sina resurser inom försvarselektronik i ett nytt helägt dotterbolag. Detta sker genom att två enheter från moderbolaget, divisionen för Försvars- och Rymdelektronik i Mölndal och avdelningen för Militärtelekommunikation i Stockholm, slås samman med SRA till det nya företaget **ERICSSON RADIO SYSTEMS AB**

Ericsson produkter inom kustbevakning

- Sjöradar (See Giraffe)
- Kustradar (Coastal Giraffe)
- Ledningssystem för Torpedbåtar (MARIL 880)
- Ledningssystem för U-båtar (IBS)
- Ledningssystem för kustartilleriet (STRIKA 85)

ERICSSON



**Ericsson Radio
Systems**

ERICSSON RADIO SYSTEMS AB, S-163 80 STOCKHOLM, SWEDEN
PHONE: 46 8 752 10 00, TELEX: 135 45 ERICRA S

Tidsskrift for Søværnen



UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn K. H. Winther



NR. 4 - 1983
154. ÅRGANG



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

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

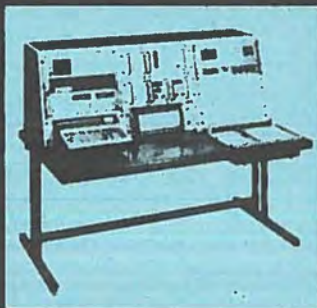
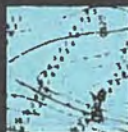
Subsidiary companies in Norway and West Germany



NAVITRONIC

Designers and manufacturers
of hydrographic equipment

Marselis Boulevard 175 Phone : 06 - 14 13 00
DK-8000 Aarhus C Telex : 68728 navico
Denmark Cables : navitronic



PRODUCTION AND SALE OF

**ECHO SOUNDER
EQUIPMENT**

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



NAVITRONIC
NAVITRONIC
NAVITRONIC

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Sø-Lieutenant-Selskabet



Redaktør:
Orlogskaptajn
K. H. Winther
Forsvarstaben
Postbox 202
2950 Vedbæk
Telefon (02) 89 22 55 lokal 3124

ISSN 0040-7186

ANNONCEKSPEDITION
D. D. E. REKLAME
Strandlodsvej 48
2300 København S
Telefon (01) 58 46 00
GIRO 5 40 15 26

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

TRYKKERI
Christreu & C.C. Petersens øftf. ApS
Strandlodsvej 48,
2300 København S
Telefon (01) 58 46 00

4

Forsidebillede: Artilleriskibet NIELS IUEL 29 august 1943

INDHOLD	SIDE
OPERATION K N U, Den danske Flåde 29 august 1943 af overarkivar Hans Chr. Bjerg	119
SØVÆRNET I DE KOMMENDE ÅR af forsvarsminister Hans Engell	133
MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTNANT SELSKABET	142
FORUDSÆTNINGER FOR FISKERIINSPEKTIONEN I NORDØSTATLANTEN af kommandørkaptajn Arne Jespersen	143
BOGANMELDELSE	166
NEKROLOG	169
MARINENS BIBLIOTEK	172



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.O. MATZEN
KGM
INGENIØR- OG
HANDELSFIRMA

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

SKIBS- PUMPER

MASKINFABRIKKEN

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



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



DET NORSKE VERITAS

DANMARK

Svitzer suveræn service til søs

Verdensomspændende bjergnings-, bugserings- og offshore service

Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entrepriise 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 Eielgée - 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



HUSK
29. AUGUST
SEND
PENGE

TIL FRIHEDSMUSEET
NU!

»Folkegaven til
Frihedsmuseet«

Den 29. august 1983 er det
40 år siden, at kongen og regeringen
sagde NEJ til besættelsesmagten. På denne
dato starter den store landsindsamling under
protektion af Hans Kongelige Højhed Prins Henrik og
med statsminister Poul Schlüter som formand
for ærespræsidiets i forbindelse med Frihedsmuseets
udbygning samt til den videre forskning.
Vi håber også på DIT bidrag - stort eller lille
- enten pr. check eller på postgiro nr.: 3 02 30 60.

NAVN: _____

ADRESSE: _____

POSTNR.: _____ BY: _____

Jeg

sender

pengene:

☐

vedlagt

i check

☐

pr. postgiro

nr. 3 02 30 60

Kr. _____

Frihedsmuseet, Churchillparken, 1263 København K.



"OPERATION K N U"

Den Danske Flåde 29. august 1943

**af Hans Chr. Bjerg overarkivar, cand.mag.
Marinestabens historiske konsulent**

Det er i år 40 år siden, at den danske flåde blev sænket eller uskadelliggjort af egne besætninger. Det skete den 29. august 1943. Selve fremgangsmåden med at ødelægge sin flåde for at undgå, at den skal kunne bruges af fjenden er vel ikke helt ukendt i søkrigshistorien. Fremgangsmåden skal ofte ses som en konsekvens af en "fleet-in-being"-tilstand, som det ikke længere er muligt at opretholde og må ses som et sidste desperat forsøg på ganske vist på en negativ og passiv måde at skade fjenden.

Det vil være nærliggende i denne forbindelse at pege på, at da englænderne i 1807 gennem et angreb på København ville eliminere den dansk-norske sømagt, hvis fleet-in-being-status i den storpolitiske magtkamp mellem England og Frankrig var relativ stor, overvejede man fra den danske flådes ledelses side alvorligt at sænke eller ødelægge skibene, således at englænderne ikke kunne få glæde af dem. Af forskellige grunde, bl.a. de indgæede kapitulationsbetingelser, som man ikke mente at kunne fravige, blev denne sænkning ikke bragt til udførelse. Vi ved idag, at englænderne i virkeligheden havde været interesserede i en sådan sænkning, idet de derved ville have undgået en del besvær samtidig med at de havde opnået det primære mål, nemlig den dansk-norske flådemagts elimination. Vi ved også idag, hvilket moralsk knæk personellet led i anledning af udleveringen af en fuldstændig intakt flåde til landets fjender.

Den 27. november 1942 sænkedes den franske flådes skibe af egne besætninger i Toulon, forinden tyskerne trængte ind i flådebasen. Efter besættelsen af Frankrig havde tyskerne formelt tilladt etableringen af et selvstændigt frit område,

kaldet Vichy-Frankrig. I dette område fik de militære styrker fortsat lov til at eksistere, på tilsvarende måde som i Danmark.

Der kan således drages flere sammenligninger mellem Danmark og Vichy-Frankrig i denne forbindelse, men det er nødvendigt at understrege, at begivenhederne, således som de udviklede sig i Danmark den 29. august 1943 inden for flåden skete helt på danske forudsætninger og overvejelser og var ikke en efterligning af den franske flådes beslutning i Toulon året før. Begivenhederne kom til at ligne hinanden, fordi forudsætninger på visse områder mindede om hinanden, hvorfor ræsonnementer og beslutninger også kom til at følge samme vej.

For at forstå det, der skete 29. august 1943, er det nødvendigt at redegøre for flådens forhold fra tiden lige efter den tyske besættelse den 9. april 1940. Værnene og specielt Søværnet havde ikke fået lov til at kæmpe den 9. april, hvad der medførte en udtalt frustration blandt personellet. En frustration, der ikke blev mindre af den meget ejendommelige statsretlige status, som Danmark havnede i efter den tyske besættelse. Værnene fik lov fortsat at eksistere som det ydre tegn på en formel suverænitæt, der reelt var hul og værdiløs. Personellet situation havde været lettere, hvis tyskerne - således som det oprindeligt var deres hensigt - havde beordret Søværnet stærkt reduceret eller helt opløst. Så havde der nemlig ikke været noget loyalitetsforhold til den siddende regering, hvis magt i virkeligheden var en fiktion.

Lige i begyndelsen af besættelsen forlangte tyskerne, at de fleste af Søværnets skibe blev oplagt i forskellige provins-havne og besætningerne blev hjemsendt, og at der af skibene udtoges en vigtig maskindel, som i de havne, hvor der var tyske sømilitære myndigheder, blev afleveret til disse, eller i andre tilfælde skulle opbevares under skibschefens ansvar. Ligeledes skulle låselele eller slagbolte udtages af kanonerne og opbevares under den pågældende skibschefs ansvar.

Kun fartøjer, der skulle anvendes til mineeftersøgning og mineuskadeliggørelse skulle unddrages disse bestemmelser, der i realiteten indebar en elimination af den i forvejen meget sparsomme danske flådestyrke. Efterhånden trak tyskerne dog flere af disse bestemmelser tilbage og flåden kunne fungere normalt under visse restriktioner. Skibenes bevægelsesfrihed var således begrænset, idet der bl.a. måtte indhentes tysk tilladelse, når der skulle skiftes øvelsesområde; der måtte ikke skydes med de svære kalibre og slet ikke mod luftmål. Al dansk militærflyvning blev iøvrigt stoppet. Det siger sig selv, at disse forhold både praktisk og psykologisk var yderst vanskelige at arbejde under.

Dertil kom for Søværnets vedkommende uroen i dennes øverste ledelse. Den 10. maj 1940 blev den hidtidige chef for Søværnsskibet, viceadmiral H. Rehnitz af andre højtstående søofficerer presset til at trække sig tilbage, da det blev betydet ham, at han ikke længere havde de danske søofficerers tillid. Derefter blev kontreadmiral Briand de Crévecoeur konstitueret som chef, og situationen blev så at sige holdt flydende, hvad der næppe var gavnligt for Søværnets dagligdag. Først 1.9 1941 blev kommandørkaptajn A.H. Vedel udnævnt til kontreadmiral, senere viceadmiral, og chef for Søværnsskibet.

Efter at situationen havde stabiliseret sig efter den tyske besættelse stod det klart for Søværnets ledelse, at det var nødvendigt af hensyn til personellet indre moral, at lade al uddannelse fortsætte på normal vis i det omfang det overhovedet var muligt, selv om man jo godt kunne sætte et spørgsmålstegn ved det endelige formål med denne uddannelse. Hvad var det egentlig man uddannede sig til at kunne foretage? Men man fortsatte altså ud fra den kendsgerning, at en flåde, der ikke til stadighed arbejder og tilføres nyt liv meget hurtigt vil gå til grunde "indefra". Det var vigtigt, at der ikke blev et hul i kontinuiteten, hverken moral- eller uddannelsesmæssigt. Endelig var der fleet-in-being-synspunktet.

Sålænge flåden rent fysisk eksisterede med et veluddannet personel udgjorde den under en eller anden form en magtfaktor, som såvel den siddende danske regering som besættelsesmagten kunne eller måtte tage hensyn til. Idag kan man blot undre sig over, hvor lidt tyskerne havde gennemtænkt besættelsen af Danmark politisk på længere sigt. Værnenes eksistens var således en særpræget konsekvens af suverænitetsfiktionen. Indtil videre afholdt flådens skibe øvelser i Mariager Fjord, farvandet syd for Fyn og i Isefjorden, der ikke uden grund blev kaldt "kravlegården" blandt Søværnets personel.

Minesøgningen og minestrygningen i de danske farvande havde naturligt tyskernes bevågenhed, og som nævnt ovenfor var man i starten fra tysk side interesseret i, at de danske minestrygere fortsatte deres arbejde. En øst-vest-gående strygning ville alene være i dansk interesse og sikre forbindelserne mellem landsdelene, hvorimod en nord-syd-gående strygning klart ville være i tysk interesse. Englænderne fulgte nøje denne danske minestrygning og var forarget over, at det danske søværn bl.a. ved nord-syd-strygning hjalp tyskerne. Det lykkedes dog ad omveje, at få overbevist englænderne om, at der kun blev strøget på tværs i farvandene, hvorefter kritikken derfra stoppede.

Den 15. januar 1941 kom en note fra den tyske gesandt til den danske regering; hvori man forlangte at få udleveret de danske torpedobåde. De ville efter krigens afslutning blive tilbageleveret. Dette krav virkede naturligt som et bombenedslag i Søværnskommandoen, der overfor forsvarsministeren protesterede meget skarpt. En udlevering af de 6 torpedobåde af DRAGEN-klassen, der var helt nye og de eneste enheder af en vis operativ betydning i flåden bortset fra ubådene, ville i princippet borttage grundlaget for søværnets eksistens. Søværnskommandoen præciserede, at den forudså store vanskeligheder med at holde personellet samlet som én organisation, idet en udlevering ville fjerne perso-

nellets tro på nytten af dets videre arbejde. Endvidere forudså man, at en udlevering blot ville give tyskerne yderligere blod på tanden og snart medføre et lignende krav om udlevering af ubådene.

Brændstofmanglen havde bevirket, at torpedobådene midlertidigt var oplagt. Dette kan have inspireret tyskerne til at anmode om at "låne" de ialt 12 danske torpedobåde. Udleveringskravet medførte forståeligt nok en ophidset stemning blandt Søværnets personel. Tre yngre søofficerer, Haugsted, Wern og Valentiner, henvendte sig gennem orlogskaptajn P-A. Mørch til ledelsen og foreslog, at man saboterede torpedobådene ved at ødelægge bundventilerne på disse. Ledelsen var imidlertid ikke interesseret i en sådan ukontrollabel og partiel sabotage, der helt klart ville skabe loyalitetsproblemer mellem værnet og regeringen, samtidig med at den ville være så politisk ubekvem, at den ingen som helst betydning ville få og kun gøre ondt værre.

Forhandlingerne og protesterne medførte endeligt, at kun de 6 torpedobåde af DRAGEN-klassen uden armering udleveres til den tyske flåde i februar. Skønt denne udlevering, må siges at have haft en yderst begrænset militær betydning så opfattedes denne ikke uden grund som symbolsk og psykologisk at være af afgørende betydning. Moralen hos Søværnets personel var nede på et absolut nulpunkt. Det samme var landets prestige hos de allierede. Den engelske marineminister sendte således en note til sin attaché i Stockholm og anmodede denne om at bringe den videre til ansvarlige danske kredse. I noten, som bl.a. kontreadmiral Brian de Crévecoeur fik en kopi af, hedder det, at ud fra de oplysninger, man i øjeblikket sidder inde med, hersker der en almindelig foragt for den danske flåde på grund af dens mangel på mod og mandshjerte, da den tillod torpedobådene at blive udleverede til tyskerne. Den eneste måde, hvorpå den delvis kan genoprette sin ære, er, at den fuldstændig sikrer sig, at undervandsbåde ikke også falder i hænderne på

Tyskland". Det var hårde ord. Forståelige set fra engelsk side, men frygteligt forenklede set fra dansk side.

Søværnets ledelse var helt klar over situationens alvor, men kunne næppe handle anderledes. En sabotage i 1941 af torpedobådene udført af danske søofficerer havde politisk været helt uoverskuelig, ligesom det er tvivlsomt om en sådan handling i 1941 ville have stimuleret den danske modstand mod den tyske besættelsesmagt, der på dette tidspunkt var svær at få øje på. Tidspunktet var ikke inde til den slags tiltag. Det var dog oplagt, at Søværnet og specielt dets personel var loyalitetsmæssigt blevet sat på en meget hård prøve, og det var lige så oplagt for Søværnets ledelse, at man ikke kunne tåle flere af den slags udleveringer. Selv den stærkeste loyalitetsfølelse ville ikke kunne opveje tabet af indre moral, der sikkert ville blive følgen af en sådan udvikling.

Situationen fremkaldte overvejelser om, hvilke modforholdsregler, der i fremtiden kunne sættes op. Disse overvejelser indgik i hvert fald i det arbejde, der i løbet af 1941 blev sat i gang med at tilvejebringe en ny udformning af den såkaldte skibschefsinstruks, hvis formulering stort set gik tilbage til 1887. Den nye instruks udstedtes 8. april 1943. Den såkaldte telegram-krise i september-oktober 1942 bevirkede en stramning af den tyske besættelsespolitik. En ny øverstkommanderende, general von Hanneken, kom til landet, og han var straks klar over det militært set helt uantagelige i at lade en dansk militær styrke, hvis loyalitet over for besættelsesmagten kunne ligge på et meget lille sted, fortsat eksistere. I første omgang blev derfor de danske hærstyrker fjernet fra Jylland, der var potentielt invasionsområde. Vi ved idag, at Admiral Dänemark 6. oktober 1942 ligefrem gav ordre til, at tyske styrker skulle være i beredskab, således at den danske flåde kunne overrumples. Dette aktionsberedskab blev først afblæst 12. oktober. Faren havde været overhængende.

På samme tidspunkt var man i Søværnskommandoen under

viceadmiral Vedels ledelse i gang med overvejelser omkring evt. modforanstaltninger. I et referat fra Søværnskommandoen fra denne periode hedder det således: "Efter at viceadmiralen (Vedel) havde udtalt, at det var hans agt under visse givne forhold (en afsættelse af konge og regering o.lign.) at modsætte sig flådens skibes udlevering til tyskerne - enten ved at sænke skibene eller ved at lade dem afgå til svensk havn, blev de forholdsregler, der i så tilfælde skulle træffes, diskuteret". Den 9. oktober 1942 blev der endvidere til skibscheferne udsendt en fortrolig orientering om den politiske situation for at gøre opmærksom på, hvad der eventuelt kunne udvikle sig.

Af dette citat ses det bl.a., at sænkningen af den danske flåde 29. august 1943 intet inspiratorisk har at gøre med sænkningen af den franske flåde i november 1942. Planlægningen begyndte allerede tidligt i 1942. Vedel gav nu ordre til, at der blev installeret sprængladninger i alle skibene, således at disse i en given situation kunne sænkes hurtigt. Vedel blev imidlertid gjort opmærksom på af justitsministeren, at politiet var klar over, at der ude i befolkningen gik rygter om disse sprængladninger, hvorfor arbejdet med disses installering foreløbig blev standset.

Af referatet fra Søværnskommandoen fra oktober 1942 fremgår det, at kontreadmiral Briand de Crévecoeur formelt tog forbehold over for en sænkning af flåden, som af Vedel foreslået, idet han mente, at tyskerne kunne hævde at have overtaget de danske skibe ifølge den danske regerings kapitulationsbetingelser fra april 1940. Synspunktet er interessant, fordi det var det samme synspunkt hos Københavns kommandant, general Peymann, der medførte, at den af flådeledelsen foreslåede - og forberedte - sænkning af flåden i 1807 ikke blev gennemført. Da København som sådan havde kapituleret, ville en sænkning af flåden efter dette synspunkt have været et eklatant brud på kapitulationsbetingelserne!

I løbet af vinteren 1942-43 blev en hemmelig ordre udstedt til skibsscheferne fra Marinestaben. Den blev først givet mundtlig og senere skriftlig. Ordren gik i hovedtræk ud på, at ethvert skib, der uprovokeret blev angrebet af tyskerne, enten skulle kæmpe med de til rådighed stående midler, sænkes af egen besætning eller afgå til neutral havn. Den forholdsordre, der udstedtes 30. maj 1943, nævner dog ikke noget om ødelæggelse af skibet ved egen besætning. I tilfælde af angreb på skibet skal dette imødegås med alle til rådighed stående midler. I tilfælde af krav om udlevering af skibet - en situation man altså nu anså for at være aktuel - skulle man meddele at "man ikke er bemyndiget til at forhandle om denne sag, men at Søværnskommandoens forholdsordre vil blive indhentet", iøvrigt skulle man meddele, at et forsøg på at tage skibet ville blive mødt med kampmidler. Ved en engelsk/amerikansk eller russisk invasion skulle skibet hurtigst muligt bringes ud af kampområdet. Hvis skibschefen som følge af kongens eller regeringens afsættelse ikke længere kunne komme i kontakt med Søværnskommandoen skulle skibet "snarest afgå fra havn, og såfremt forholdene tillader det, afgå til neutralt (svensk) område for at søge materiellet bevaret til en eventuel senere indsats". Den noget specielle udformning af denne forholdsordre afspejler den pressede og meget ejendommelige situation flåden befandt sig i på dette tidspunkt. Arbejdet med installering af sprængladninger i skibene blev atter taget op i foråret 1943 og denne gang ført til afslutning.

Symptomatisk for hele denne situation var den såkaldte SØRIDDEREN-affære i marts 1943. SØRIDDEREN var under kommando af orlogskaptajn T.S.Prip stationeret i Korsør. Den 10. marts 1943 blev chefen og officererne udsat for et regulært hold-up af frihedskæmpere, der var smuglet ombord ved hjælp af besætningsmedlemmer. Efter en fingeret radiomelding fik skibet uantastet af tyske skibe lov til at forcere over Kattegat, og blev af frihedskæmperne beordret

til Sverige. Chefen følte sig truet til at udføre denne manøvre. Efter at have sat frihedskæmperne og nogle af besætningsmedlemmerne af i svensk farvand, returnerede Prip til Holmen. Det må være berettiget at stille det ganske vist hypotetiske spørgsmål, hvorfor officererne og besætningen ikke også benyttede sig af denne enestående situation til at forblive i Sverige. Måske har loyaliteten her spillet en stærk rolle, samtidig med at officererne vel har ment, at den slags hold-up i den herskende situation i Danmark i foråret 1943 ville finde forståelse hos befolkningens flertal, samt at deres overordnede måske med baggrund i netop dette forhold også ville se med sympati på forløbet, skønt de naturligvis af hensyn til tyskerne udadtil blev nødt til at tage affære for at hindre gentagelser. Til sin store overraskelse måtte chefen imidlertid konstatere, at Søværnets ledelse ikke alene eksternt, men i høj grad også internt så meget alvorligt på affæren, der medførte, at chefen blev afskediget - ikke blot som et skuespil over for tyskerne. Psykologien og mummespillet i denne affære er det svært at lodde dybden i, men en undren må i denne forbindelse være tilladt, når man ellers ved, hvad der foregik af overvejelser i Søværnskommandoen. Måske har holdningerne på højeste sted i denne sag været præget af en vis nervøsitet. Affæren kunne jo have medført en større aktion mod flåden for at hindre gentagelser. Måske har man ment, at hvis officerer kunne slippe heldigt fra en sådan affære, så ville den indre disciplin og moral gå i opløsning. Man kan gøre sig sine tanker, om hvad den samme aktion havde udløst, hvis den var blevet udført den 28. august 1943!

I løbet af sommeren 1943 udviklede situationen i Danmark sig eksplosivt, og i slutningen af august var alle klar over, at det kunne ende med en konfrontation med besættelsesmagten og den hidtil førte politiks sammenbrud, hvad der ville få konsekvenser for værnenes stilling og hele eksistens. Samtidig ønskede tyskerne på grund af den stigende invasi-

onstrussel at få bortfjernet den danske militærmagt. De militære tyske kræfter var derfor meget interesserede i en konfrontation, der kunne udnyttes i denne retning. Den 18. august beordredes "skærpet opmærksomhed" i flådens enheder.

Den 27. august var den politiske situation yderst truende og samme aften udsendtes til flådens enheder ordre om "skærpet beredskab". På Holmen blev der nu gjort klar til at imødegå en evt. tysk indtrængen på dette område. Kl. 12 næste dag redegjorde viceadmiral Vedel over for forsvarsministeren for de forberedelser der var gjort for flådens vedkommende. Senere kaldtes viceadmiralen til ministeren og fik af regeringen besked om, at der, i lighed med hærens kaserner, var taget beslutning om, at der ikke på Holmen og ved Kystdefensionens værker måtte ydes modstand i tilfælde af et tysk angreb. Endvidere blev der til skibscheferne på regeringens ordre udsendt meddelelse om, at bestemmelserne om, at Søværnskommandoens (dvs. regeringens) forholdsordre skulle indhentes i forbindelse med de forskellige muligheder, der var nævnt i den hemmelige ordre af 30. maj 1943. Ministeren fastholdt, at der fra skibene på Holmen ikke måtte ydes modstand. Chefen for Kystflåden, kommandør P. Ipsen, modtog imidlertid samme dag kl. 16 følgende ordre fra viceadmiralen: "Besættelse af skibene på Holmen må efter regeringens bestemmelse ikke imødegås med magt. Søværnskommandoen tilføjer: Skibe kan efter omstændighederne sænkes". Da en flugt til Sverige også var omtalt i forholdsordren af 30. maj 1943, gav kommandør Ipsen meddelelse til de på Holmen værende skibschefer om, at de ville modtage ét af to signaler: Enten blev de beordret til Sverige eller også skulle de sænke deres egne skibe. Som led i forberedelserne til det, der syntes uundgåeligt, havde Søværnskommandoen ladet opsætte to radiosendere uden for flåderadioen. Den ene på marineministeriets tag, den anden i en privat villa i Hellerup.

Den næste morgen - 29. august - ankom så et tysk detachement til Værftsbrovagten kl. 0403. Der blev nu telefoneret fra Chefen for Kystflåden til Søværnskommandoen og kl. 0407 gav viceadmiralen ordre til at skibene på Holmen blev sænket. Et minut efter udgik signalet K-N-U til skibene på Holmen. Dette var signalet til at ødelæggelsen af skibene påbegyndtes. Kl. 0500 kunne der meldes tilbage til viceadmiralen, at ordren var udført.

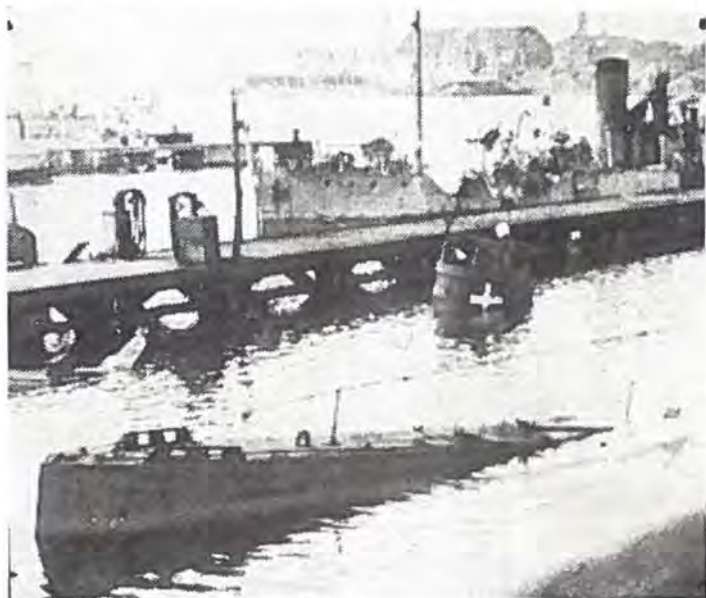
Kl. 0415 udsendtes over den i ministeriet opsatte radiosender: "Alle skibe! Alarmtilstand" og kl. 0420: "Alle skibe! Søg svensk område". Radioen opfangedes dog kun af NIELS IUEL i Holbæk. Det er ikke tanken her at gennemgå de enkelte skibes skæbner. Der henvises i så henseende til den gængse litteratur. Mange af de begivenheder, der udviklede sig omkring flådens enheder, uden for Holmen, blev dramatiske, og er allerede gået over i den danske søkrigshistorie, som tegn på, at flåden godt kunne svare igen, og at disciplinen og kampmoralen hos personellet var intakt på trods af tre års besættelse.

Da viceadmiral Vedel samme aften mødtes med den tyske admiral Wurmbach på Hotel Phønix, den tyske flådes hovedkvarter i Danmark, udbrød denne: "Wir haben beide unsere Pflicht getan!", hvad der vel nok må betragtes som en slags anerkendelse fra tysk side.

Talmæssigt kan hele aktionen gøres op således:

Af 49 større enheder blev 30 sænket eller ødelagt, 4 undslap til Sverige, mens det lykkedes tyskerne at tage 15, hvoraf der dog kun var ganske få egentlige krigsskibe. Af de små P- og K-kuttere, der væsentligt bestod af lejet skibsmateriel, undslap de 9 til Sverige, mens det lykkedes tyskerne at få fat i 47. De til Sverige ankomne skibe blev placerede i Karlskrona og udgjorde her dels den danske brigades marineafdeling dels den danske flotille, senere suppleret med svenske fartøjer.

Efter den 29. august rekvirerede tyskerne en stor flydekran til Holmen ved hjælp af hvilken det lykkedes dem at hæve en del af de danske skibe. Generelt kan man sige, at tyskerne fik meget lidt ud af de skibe, som det lykkedes dem at overtage. Med hensyn til skibenes senere skæbne henvises også til litteraturen.



Ubådsbroerne 29 august 1943

Sænkningen af den danske flåde - her betegnet som operation K N U - var efter omstændighederne en vellykket aktion. Allerede i 1941-42 var man begyndt overvejelserne omkring modforanstaltninger overfor en tysk aktion mod flåden. På basis af egne overvejelser og vurderinger stod man i sommeren 1943 i den danske flådeledelse udmærket rustet reelt og mentalt til at imødegå den type aktion, som tyskerne lod lø-

be af stabelen den 29. august 1943. Det lykkedes ligeledes til det sidste at holde loyalitet og disciplin intakt blandt personalet. Flådens opløsning kom derfor ikke indefra, men som følge af en ydre situation, hvad der på længere sigt betød kolossalt meget for flåden som institution. Viceadmiral Vedel slog støttet af sin stab til på det rigtige tidspunkt. Således som regeringens klare ordre til Søværnet var, var det nødvendigt, at der *var* konstateret et uprovokeret angreb på flåden fra tysk side; på den anden side skulle ordren om den passive modstand - sænkningen - udføres på et tidspunkt *før* regeringen f.eks. havde måttet bøje sig for tyske krav og trusler. Tidsmarginen kunne dreje sig om 1/2 time eller mindre. Sænkningen måtte ikke påbegyndes i utide, da viceadmiralen derved næppe havde tilstrækkelig politisk rygdækning for sin ordre; omvendt var han belært af erfaring



Ministrygeren SØHUNDEN og mineskibet LINDORMEN sænket på Holmen.

klar over, at politikerne skulle præsenteres for et fait-accompli, således at der ikke kunne handles med flådens ære, som det skete ved udleveringen af torpedobådene i 1941.

Virkningen af flådens sænkning var optimal, fordi den gik hånd i hånd med den politiske udvikling. En sænkning af flåden f.eks. i 1941 ved torpedobådernes udlevering havde ingen virkning haft og havde gjort mere skade. En sænkning f.eks. i oktober 1942 havde ligeledes blokeret regeringens handlefrihed. Tidspunktet for sænkningen medførte ingen problemer for loyalitetsforholdet til regeringen og de militære æresbegrebers efterlevelse.

Den militære betydning af sænkningen af den danske flåde, der formelt og teoretisk havde haft en fleet-in-being-status, var meget begrænset. Tilgangen af de få og små danske skibe forbedrede ikke nævneværdigt den tyske flådes kapacitet. Den symbolske betydning af operation K N U var derimod næsten uvurderlig. Begivenheden bragte den danske flåde med billedet af PEDER SKRAM under mastekranen på forsiden af Times - en sjælden ære.

Den 29. august 1943 genvandt Danmark sit image hos de allierede og den danske flåde sin tabte ære.

Ovenstående betragtninger bygger på primært kildemateriale herunder Søværnets generalrapporter. Af litteratur kan henvises til Palle Roslyng-Jensen: Værnenes politik - politikernes værn, Kbh. 1980. F.H.Kjølens: Da Danmarks Flaade blev sænket, Kbh. 1945. C.Westermann: Flaaden fra 9. April til 29. august, i Danmark under Besættelsen Bd. I s. 403-42, Kbh. 1946 og R.Steen Steensen: Flaadens skibe den 29. august 1943 og deres senere skæbne, i Tidsskrift for Søværnen 1953 s. 321-52.

SØVÆRNET I DE KOMMENDE ÅR.

Af
forsvarsminister Hans Engell.

Nedenstående artikler er et uddrag af Forsvarsministerens tale i Søe-Lieutenant-Selskabet den 24. februar 1983.

Det er med glæde, jeg har modtaget opfordringen til at give en status for forsvaret- og især søværnet - samt kommentere nogle af de problemer og udfordringer, vi står overfor. Jeg oplevede flåden under DANEX sidste år i november, hvor jeg tilbragte en spændende dag, der gav et godt indtryk af vor flåde og de folk, der bemander den.

I dette indlæg vil jeg sige noget om forsvarets problemer generelt og flådens specielt, ligesom jeg vil komme med nogle mere politiske betragtninger - bl.a. om mulighederne i forbindelse med forsvarsordningen efter 1984.

Forsvarets øjeblikkelige problemer falder på fire hovedområder: **AKTIVITETER**, **STYRKEMÅL**, **BEHOLDNINGER** og **MATERIEL**, som jeg gerne vil kommentere nærmere.

Det er min opfattelse, at vi må være opmærksomme på det aktivitetsniveau, vi opretholder i forsvaret. Det er et område, som let kan friste til besparelser, hvilket kan være farligt fordi en aktivitetsdæmpnings effekt måske først viser sig, når det er for sent.

Jeg mener ikke, at forsvarets personel i dag er dårligt uddannet, når vi ser på den enkelte person, men de større øvelser, hvor det afgørende samarbejde mellem de forskellige dele af vort forsvar og med vore allierede skal indøves, ligger det nok lidt vanskeligere med.

Styrkemålene er ikke længere indeholdt i en lovparagraf, men på baggrund af aftalen om forsvarets ordning fra 1981 er der planlagt styrkemål for forsvaret til og med 1984. I

forbindelse med tilvejebringelsen af en forsvarsordning for perioden efter 1984 finder jeg det vigtigt, at vi får analyseret vore styrkemål - hvad er for lidt i relation til de opgaver, vi ønsker forsvaret eller de enkelte værn skal løse, og hvad må antages at være nok? Der findes naturligvis ikke et entydigt svar på dette, men det er væsentligt, at vi har tilstrækkelig kapacitet i såvel mobiliseringsstyrken som i værnenes 'stående styrker'. Det er vigtigt, at det umiddelbare indsatsberedskab er i orden, ligesom vi skal være i stand til at tage kampen op over en tilstrækkelig periode - ikke mindst af hensyn til de allierede forstærkninger.

Forud for de nylige spareforhandlinger i 11-mandsgruppen udarbejdede Forsvarskommandoen bl.a. en statusrapport for forsvaret. Rapporten viste, at vi desværre har en del mangler på en række vigtige områder, bl.a. ammunition, missiler, miner, reservedele og køretøjer, som det vil være nødvendigt at søge afhjulpet. Det er min opfattelse, at rapporten var medvirkende til, at besparelserne 'kun' blev på 320 mill.kr. fordelt over årene 1983 og 1984 og ikke på 600 mill. kr., som foreslået af Socialdemokratiet.

På materielsiden har vi opsamlet betydelige problemer, efterhånden som der er opstået behov for udskiftning af det materiel, vi i sin tid modtog gennem våbenhjælpsprogrammerne.

Vi har nu gennem en årrække selv skullet skaffe det økonomiske grundlag til at sikre de fornødne materieludskiftninger, og det har bl.a. været gjort ved at slække på andre områder. Herved har vi igennem de forløbne år fået mulighed for at indkøbe meget moderne materiel, som forsvaret i dag har stort udbytte af. Men vi må også erkende, at det har været nødvendigt at foretage flere levetidsforlængelser, som ganske vist har løst nogle øjeblikkelige problemer, men som på den anden side bekræfter, at det er dyrt at være fattig. Endelig er der grænser for, hvorlænge vi kan skubbe problemerne foran os.

Jeg har ved en række lejligheder i den seneste tid mødt det udsagn fra politisk side, at søværnet og flyvevåbnet igennem 70'erne og 80'erne har fået så godt som alt nyt materiel, hvorfor det nu måtte være hærens tur til at få materiel, også fordi det er hæren, der har taget de store personelbesparelser i forbindelse med det seneste forsvarsforlig.

En opgørelse over materielinvesteringen til værnene i de sidste 10 år viser, at disse fordeler sig med ca. 1/4 til hæren, 1/4 til søværnet og 1/2 til flyvevåbnet. F-16 købet har naturligvis sin store andel i denne fordeling, men det er trods alt en investering, som alle tre værn har interesse i. Men det må samtidig fastslås, at der ikke er belæg for at hævde, at specielt hæren skulle være forfordelt. Ydermere er det jo ikke ulogisk, at de to værn, som i udpræget grad er afhængige af komliceret materiel, vil have et relativt højere materielinvesteringsbehov end det traditionelt personeltunge - hæren. Der er derfor ingen grund til at starte en diskussion om de fremtidige materielinvesteringer ud fra den grundopfattelse, at et bestemt værn specielt skulle "stå for tur". Hæren har mangler og det samme gælder de andre værn.

Når der skal besluttet om de kommende års materielinvesteringer, må dette naturligvis ske på baggrund af den øjeblikkelige status og behovet for materieludskiftninger, såfremt den nuværende forsvarsstruktur ønskes opretholdt. Viser det sig herefter - hvad man måske nok kan frygte - at der ikke er økonomisk mulighed for at udskifte forsvarrets våbensystemer ét for ét, må vi nødvendigvis prioritere. En sådan prioritering kan naturligvis ikke kun foretages ud fra en isoleret materielinvesteringsbetragtning eller en fast fordelingsnøgle! Her må vi igen se på de opgaver, vi ønsker, forsvaret skal løse. Vi må herunder søge at gøre os klart, hvorledes og hvor godt vi ønsker disse opgaver løst, og af hvem, således at der også bliver en rimelig sammenhæng mellem de midler, vi anvender til investeringer, og de midler, vi anvender til drift. Tingene hænger nu engang sammen.

Normalt vil vi gerne fastholde, at vore enheder og våben skal følge den teknologiske udvikling og være på højde med eller helst lidt bedre, end vore mulige modstanderes. Det er en ret indlysende målsætning - også fordi forsvarets personel har et krav på at kunne klare sig i en given situation. På den anden side må vi jo nok erkende, at skal vi udskifte materiellet i forholdet en til en, kan vi ikke købe det bedste af det bedste, medmindre materielinvesteringsbudgettet skal sprænge alle realistiske rammer. Der er ligeledes en nedre grænse for, hvor få enheder vi kan anskaffe af en bestemt type (det være sig kampvogne, skibe eller fly), for hver enhed kan som bekendt kun være ét sted ad gangen. Problemet kvalitet kontra kvantitet stiller store krav til planlæggerne - og i sidste ende til de politikere, som skal træffe de endelige beslutninger.

Forsvaret udfører til daglig en række civile opgaver - specielt søværnet og flyvevåbnet. Vi får refunderet en del af udgifterne i denne forbindelse (fiskeriinspektion, redningstjeneste m.m.), men mange afholdes af forsvarsbudgettet som en service til samfundet. Det finder jeg principielt er helt i orden.

Samfundet er efterhånden vant til - ja det forventer - at forsvaret træder til i de vanskelige situationer. Det ligger straks lidt tungere, når talen drejer sig om "den civile del af samfundets" hjælp til løsning af forsvarets opgaver. Jeg kunne godt tænke mig, at vi undersøgte mulighederne for at udnytte f.eks. statens civile skibe i langt højere grad end i dag til f.eks. overvågning og varsling - ikke som erstatning for, men som supplement til forsvarets løsning af disse opgaver. Jeg er i høj grad interesseret i at høre synspunkter og ideer om dette emne, som ikke nødvendigvis skal begrænses til søværnets virkefelt.

Herefter vil jeg gerne fokusere nærmere på flådens sammensætning nu og i fremtiden.

Siden midten af 70'erne har søværnet modtaget 10

WILLEMOES-missilbåde, 3 korvetter af NIELS JUEL-klassen, 2 minelæggere af LINDORMEN-klassen samt på civilafsnittet BESKYTTEREN og 8 LYNX-inspektionshelikoptere. Det er et nybygningsprogram, som forsvaret kan være tjent med - og som søværnet har god grund til at være stolte over. Jeg er dog også så meget realist, at jeg er klar over, at en sådan nybygningsrate ikke er for stor, når man tager i betragtning, at levetiden for et orlogsskib ikke kan eller bør forlænges til mere end 20 til 25 år.

I perioden indtil ca. 1990 vil følgende enheder være modne til udskiftning (enkelte er det nok i dag, hvis vi skal være helt ærlige): 2 fregatter, 4 store minelæggere, 3 undervandsbåde, 6 minestrygere, 8 bevogtningsfartøjer, 4 torpedobåde samt de 4 inspektionsskibe. Det er 31 skibe, som vore skibsværfter naturligvis er helt klar til at gå igang med, men som vi ikke har plads til på budgettet på én gang.

Her er altså endnu engang brug for konstruktiv nytænkning! Da jeg ikke umiddelbart er tilhænger af en egentlig opgavereduktion, må vi nok forudse en vifte af løsninger, hvis vi skal bevare vore maritime muligheder:

- 1) **Nybygning.** Der skal naturligvis fortsat bygges nye skibe til søværnet. Jeg er bekendt med, at Forsvarskommandoens nuværende planlægning opererer med igangsættelse af erstatningsbyggeri for ubåde, bevogtningsfartøjer og minestrygere, som er de enheder, der har det mest presserende behov for erstatningsbyggeri. Jeg er i denne forbindelse klar over, at der i høj grad foregår konstruktiv nytænkning, bl.a. i forbindelse med studierne omkring det såkaldte "Standard Flex-skib", som på en slags modulbasis tænkes at kunne varetage en række af de traditionelle søværnsopgaver i roller såsom farvandsovervågnings-, minelægnings-, missil- og eventuelt minerydningsenheder. Fører dette arbejde til, at vi for lavere omkostninger

kan opnå samme eller højere effektivitet, vil det i høj grad være velkomment.

- 2) **Levetidsforlængelse.** Levetidsforlængelse er, som jeg tidligere har nævnt, et nødvendigt onde. Det kan imidlertid være den eneste udvej, hvis vi ønsker fortsat at opretholde en ekspertise på et givet felt. Levetidsforlængelse af bevogtningsfartøjer og minestrygere indgår således i de gældende planer for at skabe sammenhæng med det ligeledes planlagte nybygningsprogram. Endvidere er der planlagt levetidsforlængelse af de store minelæggere.
- 3) **Øget udnyttelse af statens civile skibe m.v.** Som jeg tidligere har nævnt, ser jeg gerne, om der kan findes veje til en bedre udnyttelse af f.eks. statens civile skibe.
- 4) **Forøgelse af investeringsbudgettet.** Vi kommer næppe uden om, at en vis forøgelse af investeringsbudgettet nok skal overvejes alvorligt i perioden efter 1984. I modsat fald må det forudses, at den ophobning af behov for materieludskiftninger og beholdningsopbygning, som foregår i øjeblikket, omkring 1990 vil have nået en sådan størrelse, at det formentlig vil virke paralyserende på såvel planlæggere som politikere. Jeg vil i forbindelse med planlægningen af forsvarrets forhold efter 1984 arbejde for, at vi får mulighed for at øge vort investeringsbudget - helst naturligvis i form af en opadgående justering af forsvarrets totale budgetramme. Skal en øget investering udelukkende betales af nedskæringer i driften, vil det nok blive noget vanskeligere.

Jeg vil gerne specielt omtale erstatningsanskaffelsen for vores u-både af DELFINEN-klassen, som i den senere tid har været inddraget i den politiske debat. Jeg har fra politisk side mødt den påstand, at u-bådenes opgaver kan løses bedre

og billigere på anden vis, eller at vi eventuelt kan leje u-både i udlandet, hvorved vi skulle kunne spare at købe nye selv. I denne forbindelse vil jeg gerne påpege, at vi fornylig har modtaget en rapport fra Forsvarets Forskningsråd, som konkluderer, at vi bør opretholde et u-bådsvåben af den nuværende størrelse, bl.a. fordi u-både er et økonomisk rentabelt våbensystem for dansk forsvar, ligesom de kan løse mange andre opgaver end de egentlige krigsmæssige. Jeg har noteret mig, at Forsvarskommandoen er enig i forskningsrådets konklusion, ligesom jeg har hæftet mig ved mange af forskningsrådets vurderinger, som jeg deler meget langt hen ad vejen. Jeg håber, at denne opfattelse også vil præge de politiske forhandlinger om u-bådene, men jeg finder også, at vi nødvendigvis må undersøge de rejste spørgsmål.

Den resterende del af 80'erne stiller store krav til forsvaret, til personellet og til planlæggerne. Det vil fortsat være nødvendigt at sejle, og det vil fortsat være nødvendigt at bygge skibe. Vi har en stolt skibsbygningstradition i Danmark - også med hensyn til orlogsskibe. NIELS JUEL-klassen og WILLEMOES klassen er blandt de bedste af deres slags.

Hvis vi fortsat forener den know-how, som søværnet råder over, med vore civile værfters - og hvis vi samtidig afdæmper vore ambitioner en smule, så er jeg ikke i tvivl om, at vi fortsat kan opretholde en flåde, der kan løse sine opgaver på en måde, som både befolkningen og søværnets personel kan være tjent med og tilfredse med.

Afgørende herfor er ikke mindst de politiske muligheder. Forsvarslovene fra 1982 betød som bekendt et farvel til de lovbestemte styrkemål. Det er nu formelt ministeren, der fastsætter størrelsen og sammensætningen af forsvaret; men lad mig straks understrege, at der i forbindelse med Folketingets behandling af lovforslagene var forudset en struktur

med udgangen af 1984, som var godkendt af partierne bag forsvarsforliget.

Det skal ikke skjules, at vi har haft og har store vanskeligheder ved at få denne struktur udmøntet i virkeligheden. Dette skyldes bl.a. den voldsomme prisudvikling inden for materielområdet, forbrugsudviklingen på f.eks. en række forhandlingsberettigede områder, udgifter til infrastruktur o.s.v. Endvidere har vi ikke kunnet gennemføre de nødvendige organisatoriske ændringer i det tempo, som oprindeligt var forudset, bl.a. fordi vi har ønsket at tage vidtstrakte hensyn til personellet i forbindelse med de aftalte personelreduktioner. Der har således været tale om en række bristede forudsætninger, som vi må tage i betragtning, når vi skal tale forsvar efter 1984.

Vi skal imidlertid have gang i planlægningen af en forsvarsordning efter 1984, og her mener jeg, at udgangspunktet må være en nøgtern vurdering af den sikkerhedspolitiske situation og det forsvars- og udenrigspolitiske miljø, som dansk forsvar skal arbejde i. Vi skal i denne forbindelse være realistiske, når vi vurderer truslen, men det er ikke ensbetydende med, at vi skal opbygge vort eget, isolerede trusselsbillede. Jeg vil gerne i denne forbindelse advare mod den tendens, som jeg er stødt på i visse politiske cirkler, hvor man hævder, at vi nok overvurderer truslen. Naturligvis skal vi ikke overvurdere truslen, men søger vi at tilpasse truslen til vor aktuelle formåen fremfor omvendt, begiver vi os ud på en særdeles farlig vej. Vi må i denne forbindelse heller ikke forvente, at vi kan iværksætte en opgavedeling i Østersøområdet, som blot består i, at vi lægger opgaverne over på vore allierede. Det er væsentligt, at vi selv præsterer en troværdig indsats - bl.a. af hensyn til opretholdelsen af vore forstærkningsmuligheder.

Dernæst skal vi fastlægge forswarets opgaver og foretage en opgørelse over forswarets opgavefordeling og de ressourcer, der skal til. En sådan analyse er vanskelig at gennemføre,

men jeg tror, det er nødvendigt, for at skabe den fornødne baggrund for en prioritering af vor ressourceanvendelse. Spørgsmålet om forligsperiodens længde skal også afgøres. Jeg ser gerne en flerårig aftale, fordi det brede politiske samarbejde omkring forsvaret er betydningsfuldt. De længerevarende forlig har sikret større ro og mere stabilitet i materielanskaffelserne, end vi kunne have forventet, så fremt vi kun havde étårige aftaler.

Vi skal endvidere have afgjort, hvilke større materiel- og våbensystemer, der skal bevares eller udskiftes, og hvilke der eventuelt skal udgå. Vi skal tage stilling til, hvorledes forsvaret skal organiseres og hvordan styrkemålene skal være i en kommende forligsperiode. Det vil imidlertid næppe være rimeligt at tage endelig stilling hertil, før vi har gennemført den tidligere nævnte fastlæggelse af, hvilke opgaver vi ønsker, forsvaret skal løse, og hvorledes vi prioriterer dem. Forsvarets budgetramme er naturligvis af afgørende betydning for vore muligheder. Jeg tror næppe, det vil være muligt at opnå de store forøgelser i et kommende forlig, men jeg ser meget gerne en justering opad af budgetrammen. Den forestående planlægning skal også tage hensyn til, at spørgsmålet om totalforsvaret er kommet stærkere ind i billedet i den politiske diskussion. Vi bør overveje, om de tildelte midler kan anvendes bedre, om der er dobbeltberedskab inden for visse sektorer, eller om der eksisterer urimelige "faggrænser", som betyder, at staten ikke udnytter sine ressourcer optimalt. Men jeg vil gerne understrege kraftigt, at jeg ikke kan støtte tanken om alene at overføre midler fra det militære forsvar til de andre totalforsvarskomponenter. Det har i denne sammenhæng været nævnt, at vi skal have et moderne underforstået billigt forsvar - og at vi bør opgive den nuværende struktur, bl.a. de store materielanskaffelser. Beskæres materielinvesteringerne imidlertid væsentligt, vil det påvirke forsvarsevnen og dermed afskrækkelsesevnen voldsomt. Det vil betyde ringere varsling og dermed svagere

muligheder for mobilisering. Regeringen ønsker ikke, at forsvaret bliver dårligere til at løse nogle af sine opgaver!

Der skal nu udarbejdes et planlægningsoplæg, som politikerne skal tage stilling til. Man må i denne forbindelse gøre sig klart, at politikerne i vore dage i stigende omfang bevæger sig ind i de militære eksperters grænseområde. Det er både godt og ondt, men er under alle omstændigheder noget, som de militære planlæggere må leve med.

Det er en stor opgave, som ligger foran os, men jeg ser frem til at fremlægge et politisk udspil på forsvarsområdet, som både er præget af regeringens holdning, og som også er politisk og økonomisk realistisk.

MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Det Krigsvidenskabelige Selskab har indbudt Søe-Lieutenant-Selskabets medlemmer til foredrag mandag den 3 oktober 1983 kl. 20.00 i Kastellet, Søndre Magasin,

Foredragets emne er:

Undervandsbåde i dansk forsvar
ved kommandørkaptajn P. B. Nielsen.

FORUDSÆTNINGER FOR FISKERIINSPEKTIONEN I NORDATLANTEN

af
kommandørkaptajn Arne Jespersen

Forfatteren redegjorde i T.f.S. 153. årgang side 279-299 for fiskeriinspektionens historie frem til 1976. I denne artikel redegøres for de retslige, teknologiske og biologiske samt de forvaltningsmæssige forudsætninger for fiskeriinspektionen.

INDLEDNING

I flere hundrede år har der kun været få restriktioner for de menneskelige aktiviteter på det åbne hav, og de fleste civiliserede lande har i folkeretlig henseende oplevet princippet om havenes frihed som en art havenes grundlov.

Princippet om havenes frihed var bl.a. baseret på en forudsætning om, at havene var uudtømmelige for rigdomme, og at disse var store nok til uhindret udnyttelse uden gener for andre. Imidlertid er det efter 2. verdenskrig med stigende klarhed gået op for moderne nationer, at store fiskeflåder med moderne teknologi på det nærmeste kan "støvsuge" fiskebankerne - også på store havdybder - for fisk, således at forudsætningen ikke længere holder.

Det kan derfor ikke undre, at udviklingen i de seneste 20 år, bl.a. gennem oprettelsen af brede nationale zoner på op til 200 sømil, afgørende har grebet ind i denne klassiske frihed og har skabt problemer for de lande og for de erhverv, der, som fiskeri og skibsfart i almindelighed, i mange år har baseret deres virke på reglen om det åbne havs frihed. Friheden var - i dens klassiske form - nemlig blevet en frihed til rovdrift på fiskebestandene samt andre af havets ressourcer. De klassiske frihedsregler var blevet utilstrækkelige, og der opstod et behov for gennem nye regler at fastslå menneskehedens fælles ret til udnyttelse af fælles områder.(1)

Det nuværende regime baserer sig i alt væsentligt på de fire Geneve-konventioner af 1958 om havets retsforhold, der hviler på det traditionelle princip om havets frihed, og vedrører følgende emner:

- a. Territorialfarvandet
- b. Det åbne hav
- c. Kontinental-soklen, samt
- d. Fiskeriet på det åbne hav.

Alle disse konventioners områder er tillige omfattet af FN's nye havretskonvention, der er resultatet af FN's 3' Havrets-konference.

Konventionen om fiskeriforholdene anerkender nødvendigheden af, at staterne arbejder sammen om en regulering af fiskeriet. Det er ikke tilstrækkeligt, at enkelte stater fastsætter forskrifter fra deres eget fiskerierhverv, hvis ikke alle er med. På den anden side er problemet ikke universelt, idet det fremtræder forskelligt som følge af naturbetingede forudsætninger forskellige steder på jordkloden. Fiskeriet på det åbne hav er derfor et problem, der ifølge sin karakter er velegnet til særlig behandling på regionalt grundlag, således at vedkommende kyststater samt lande, hvis fiskeri traditionelt har fundet sted i de forskellige regioner, deltager i forvaltningen. (2)

I visse tilfælde kan nationale reguleringer være tilstrækkelige, men internationale bestemmelser kræves i hvert tilfælde uden for 200 sømylegrænserne. Denne internationale regulering er naturligvis snævert tilknyttet reguleringerne i de nationale zoner, men er også under indflydelse af fiskeripolitikken i de regionale organisationer som f.eks. De Europæiske Fællesskaber (EF).

Af de internationale organer, der beskæftiger sig med regulering af fangst og fiskeri, har de vigtigste, set fra et dansk synspunkt, været de to kommissioner, der i FN-regi blev oprettet for henholdsvis det nordvestlige og det nordøstlige Atlanterhav. De kunne inden for hvert sit geografiske område fastsætte forskrifter om frednings- og reguleringsforanstaltninger af forskellig art, når en stedlig fiskebestand blev truet, f.eks. som følge af overfiskning. Disse forskrifter blev bindende for de stater, der ikke gjorde indsigelse inden for en bestemt frist.

Den internationale kommission for fiskeriet i det nordvestlige Atlanterhav (ICNAF) havde sin egen videnskabelige rådgivningskomite og regulerede bl.a. fiskeriet ved Vest-Grønland. ICNAF er nu afløst af Den nordatlantiske Fiskeriorganisation (NAFO). Den tidligere nordøstatlantiske kommission (NEAFC), der bl.a. regulerede fiskeriet ved Øst-Grønland og Færøerne, men nu i realiteten er opløst som følge af de nationale udvidelser af fiskerigrænserne, fik sin videnskabelige rådgivning via Det internationale Havundersøgelseråd (ICES), som fortsat eksisterer i bedste velgående.(3)

Danmarks interesser for regulering af fiskeriet i nordatlanten kompliceres af den forskellige tilknytning til EF for henholdsvis Færøerne, Grønland og Danmark. I kraft af rigsfællesskabets medlemskab af NAFO og ICES er fiskeriet ved såvel Grønland som Færøerne omfattet af de internationale forskrifter der ikke inden en bestemt frist bliver undersøgt af folketing og landsstyre, uanset at man under forhandlingerne evt. har stemt imod. (4) Anderledes stiller det sig med EF-forordninger o.l., der naturligvis kun er bindende for medlemslandene. Færøerne er som bekendt ikke medlem af EF, og en folkeafstemning i Grønland gav fornylig til resultat, at medlemskabet skulle forsøges bragt til ophør, hvilket formodentlig må medføre, at gældende EF-forskrifter, der også gælder for Grønlands fisketerritorium,

vil ophøre med at have virkning for det grønlandske samfund fra det øjeblik, Grønland faktisk udtræder af fællesskabet.

Folkeretten anerkender principielt statens strafferetlige kompetence til at forfølge strafbare handlinger begået på territoriet, herunder overtrædelse af fiskeribestemmelser gældende for fisketerritoriet.

Staternes retlige relationer indbyrdes er stadigvæk bestemt af den klassiske folkeret samtidig med at nye organisatoriske mønstre har bundet dem sammen i et nyt normsystem.⁽⁵⁾ I det traditionelle system er det fundamentale træk, at retsreglernes tilblivelse beror på den enkelte stats tilslutning, f.eks. i form af ratifikation af traktater, der er overenskomster mellem to eller flere stater. Den folkeretlige sædvane opfattes ligeledes som hvilende på tilslutning, undertiden i form af en stiltiende overenskomst mellem stater. En sædvaneretlig regel forudsætter dog en ensartet handlemåde, der er fulgt af staterne i almindelighed igennem længere tid. Normalt kræves det endvidere at denne handlemåde er udtryk for en retsoverbevisning, således at den sædvaneretlige regel hviler på en viljestilkendegivelse og finder udtryk i en faktisk handlemåde.

I moderne tid er der imidlertid kommet en ny dimension ind i billedet, idet der på basis af nye relationer mellem stater og nye overnationale instanser, som f.eks. EF-strukturens højeste myndigheder, er fremkommet et nyt normsystem, uden at der dog af den grund kan siges at være fremstået en verdensomspændende organisation, der er i stand til at skabe et effektivt centraliseret normsystem omfattende alle nationale stater. Den sovjetiske modvilje mod at anerkende EF som part i fiskeriforhandlinger er et eksempel på konflikt mellem traditionel og moderne folkeretsopfattelse. (jfr. FIG. 1)

FORHOLDET MELLEM FOLKERET (FR) OG NATIONAL RET(NR)

Hovedregel: For en national domstol gælder national ret.

Bemærkning: Den nationale ret kan bringes i overensstemmelse med folkeretten gennem dennes inkorporation, omskrivning eller gennem fortolkning som beskrevet i nedenstående skema, jfr. ROSS, Lærebog i Folkeret, KBH 1972 § 6.

Frit efter ROSS, Lærebog i Folkeret.			SÆDVANE (alm. folkeret)	TRAKTATER (speciel folkeret)
I. Retskabende myndigheder gør FR til en del af NR (Derved undgås konflikter)	1. <u>INKORPORATION</u> (Dommeren må nøge både i FR og NR)	a. <u>GENEREL</u> Al sædvane og/eller alle traktater inkorporeres. (Hjemmel i forfatning)	1) EN BLOC-reception (Ikke Danmark)	a) <u>AUTOMATISK</u> transformation. (Iflg. forfatning) b) <u>QUASI-AUTOMATISK</u> (Stilende samtykke) (Ikke Danmark)
		b. <u>SPECIEL</u> Dele af sædvane/traktater inkorporeres. (Hjemmel i lov)	2) Enkeltstående henvisninger (Også Danmark, Eks. straffelov § 12)	a) <u>ANTECIPERET</u> transformation (På forhånd) (i) uden forhånds samtykke (ii) med forhånds samtykke. b) <u>SAHTIDIG/EFTERFØLGENDE</u> transformation (Også Danmark, Eks. Næringelov § 5, Diplomelov, RPL § 223a.)
	2. <u>OMSKRIVNING</u> (transformation i sædvanlig forfatningsretlig form, Eks. lov) (Dommeren nøger kun i NR)		Tillob til kodifikation i FN-konventioner (Ikke ikke i dansk ret, såvidt vides)	<u>OMSKRIVNING</u> som retskabende akt i sædvanlig form (Grundlov, lov ændring) (Også Danmark, Eks. L.nr. 298/68 om arbejderbeskyttelse)
II Retsansvarende myndigheder indfortolker FR i NR (Derved løses konflikter)	1. NR tvetydig i forhold til FR (Tivl)		<u>FORTOLKNINGSREGEL</u> (Også Danmark) NR bringes bedst muligt i overensstemmelse med FR	
	2. NR ulovtydig og tilnærmende i strid med FR (Formodning om at lovgiver hensigt er at undgå modstrid)		<u>FORMODNINGSREGEL</u> NR fortolkes med forbehold tilføjes i overensstemmelse med FR (Også Danmark) (Ikke Danmark)	

Fig. 1

Det kan imidlertid som konklusion konstateres, at man ad empirisk vej kan påvise et system af retsregler, der normalt kaldes folkeret, og som akcepteres som gældende for et antal politiske enheder, der frembyder visse typiske fælles-træk, og som kaldes stater. Disse fælles træk kan samles under begrebet selvstændighed og består i, at enhederne ikke er bundet af noget overordnet retssystem, f.eks. et, der gælder for forbundsstater, at de i alt væsentligt er øverste retsmagt i forhold til den enkelte borger, og at de handler i forhold til omverdenen gennem deres egne organer.(7)

Grønland og Færøerne er ifølge selvstyreordningerne ikke sådanne stater, og det er følgelig dansk lovgivning, der inden for rigsfællesskabets rammer er øverste retssystem, og det er den danske regering og tilknyttede myndigheder, der udadtil - i folkeretlig henseende - varetager rigsfællesskabets såvel som enkeltområdernes interesser.

FOLKERETLIGE FORUDSÆTNINGER

Det er karakteristisk for folkeretten, at den i sin traditionelle struktur er decentraliseret. Retsreglerne er blevet til i et samspil mellem sideordnede, ligestillede stater, og indholdet tager alene sigte på forholdet mellem disse sideordnede led indbyrdes. Der har derfor ikke været noget sidestykke til den nationale forfatningsret, der vedrører statens organer og disses kompetence til at regulere de enkelte borgeres adfærd og indbyrdes retsforhold. Der er ikke skabt nogen almindelig international lovgivningsmagt. Imidlertid er der i forskellige, helt specielle henseender sket tilløb til nydannelser, der kan betegnes som tilløb til lovgivende beføjelser inden for afgrænsede, nærmere bestemte emneområder.(8) Idet folkeretten i det væsentlige må bøje sig for de politiske kendsgerninger, kan man sige, at det territorium henregnes til en bestemt stat, hvor denne stats magtorganer udfolder sig effektivt og bestandigt (Effektivitetsprincippet).(9) Medens begrebet territorialhøjhed knytter sig til den faktiske

besiddelse, tilkommer suveræniteten over et område den stat, der har retsmæssigt krav på det. Højhedsret og suverænitet med hensyn til et ganske bestemt område falder selvfølgelig ikke nødvendigvis sammen, idet reglerne om den faktiske besiddelses retsskabende magt (hævd) må tages i betragtning, hvis der opstår uoverensstemmelser mellem nationer, der gør krav på samme område. (10).

Heri kan som eksempel ses en tilskyndelse til at håndhæve dansk højhedsret over det disputerede fiskeriterritorium, der ligger umiddelbart vest for (altså indenfor) fiskerigrænsen - ifølge dansk opfattelse - , mellem Grønland og den norske ø Jan Mayen (Midtlinieprincippet).

Spørgsmålene omkring søterritoriets udstrækning, som siden 58-konventionerne har været stærkt omdiskuteret, er løst, idet der i FNs 3' Havretskonference, var enighed om, at det ydre territorialfarvand - med nogle undtagelser - kan udstrækkes indtil 12 sømil fra basislinien. Her er der i virkeligheden tale om kodificering af allerede gældende sædvane-ret, selvom enkelte stater stadig hævder, at man kun har ret til 3 sømil.(11)

Langt de fleste kyststater har ensidigt etableret 200 sømils økonomiske zoner, hvilket for fiskeriets vedkommende betyder at kyststaten træffer bestemmelse om fiskeriets omfang, art, begrænsninger m.v., idet tredjelande gives mulighed for at opfiske de afmålte fiskeressourcer, der ligger udover kyststatens egen kapacitet.(12) Dette er i realiteten blot en udvidelse af den kompetence, kyststaten allerede i 1958 fik tildelt ifølge fiskerikonventionen, idet den ensidigt kunne træffe bevarelsesforanstaltninger i de dele af det åbne hav, der ligger ud for statens søterritorium. I 1958 var denne adgang for en stat til at lovgive for det åbne hav med bindende kraft for andre staters borgere en opsigtsvækkende folkeretslig nyskabelse.(13)

Danmark havde helst set en endelig international løsning på spørgsmålene om fordelingen af havets ressourcer i 1976, da man imidlertid på fiskeriområdet kom i den tvangssituation, at alle andre kyststater i det nordatlantiske område havde udvidet eller ville foretage en udvidelse af fiskerigrænsen, som i det store og hele er sammenfaldende med udstrækningen af den økonomiske zone. Risikoen for fiskebestandene i grønlandsk og færøsk farvand ville - såfremt Danmark ikke havde fulgt eksemplet - have været åbenbart alvorlig, idet den internationale fiskeflåde, som blev udelukket fra andre farvande, ellers frit kunne påbegynde fiskeri i de nævnte farvande. (14) Danmark etablerede derfor - iøvrigt i overensstemmelse og sammen med de øvrige EF-lande - den 1. januar 1977 en 200 sømils fiskerizone ved Grønland og omkring Færøerne, og senere - den 1. juni 1980 - omkring hele Grønland.

De økonomiske zoners retlige karakter er endnu ikke endeligt klarlagt, men det synes som om skibsfarts- og industri-landene på den ene side og udviklingslandene på den anden kan enes om, at zonerne opfattes som områder af "særlig karakter" og altså ikke som en del af det åbne hav i traditionel forstand. Zonen er dog ikke en del af søterritoriet, men dog underkastet kyststatens kontrol (zone sui generis). Andre lande sikres imidlertid det åbne havs frihed til sejlads, overflyvning og dermed forbundne aktiviteter i zonen. Fra et traditionelt synspunkt synes det derfor, som om frygten for det, skibsfartsnationerne har kaldt "krybende jurisdiktion", d.v.s. at dele af det åbne hav mere og mere lægges ind under kyststatens jurisdiktion, således at de til sidst får karakter af territorialfarvand, er velbegrundet.

Vedrørende afgrænsningen mellem nabolande af søterritorier og udenfor liggende zoner har diskussionen stået mellem to hovedsynspunkter, nemlig på den ene side de lande, der som Danmark ønsker 58-konventionens midtlinieprincip vi-

dereført, medens på den anden side "equity"-gruppen ønsker problemerne løst på basis af nogle vage og ubestemte "rimeligheds-betragtninger".

I en række tilfælde kompliceres problematikken af, at der i nærheden af et lands kyster ligger øer tilhørende andre stater, som - hvis midtlinieprincippet anvendes - vil blive tilkendt nogle for fastlandsstaterne uakceptabelt store områder omkring øerne. (15)

Under alle omstændigheder ligger det fast, at spørgsmålene må løses direkte i konventionen, hvis urimeligheder - og dermed fortsatte konflikter - skal undgås. Således hedder det i konventionen udtrykkeligt vedrørende småøer, at "klippe-skær", der ikke kan danne grundlag for eget økonomisk liv, ikke skal have ret til økonomisk zone eller kontinentalsokkel.

Indtil en endelig aftale foreligger, er det derfor op til de berørte stater at træffe midlertidige arrangementer under hensyntagen til de generelle principper, der iøvrigt skal gælde for indgåelse af afgrænsningsaftaler.(16) Alle lande omkring Nordatlanten har problemer med grænsedragningen i forhold til øer, klipper eller skær. Dette gælder f.eks. blot for at nævne nogle enkelte:

- a. Danmark og Canada vedrørende Hans Ø i Nare Strædet
- b. Danmark og Island vedrørende Kolbeinsey i Danmarksstræet
- c. Danmark og Norge vedrørende øen Jan Mayen, og
- d. Danmark og Storbritannien vedrørende skæret Rockall.(17)

I den folkeretlige terminologi anvendes begrebet jurisdiktion sædvanligvis såvel om kompetencen til at udøve myndig-

hed i form af pådømmelse af forbrydelser eller afgørelser af retstvister som om kompetencen til at lovgive om det ene eller andet emne.

Uden at gå nærmere ind på afgrænsningsproblematikken i forholdet mellem staterne, kan det kort konstateres, at der bl.a. som følge af den intensive internationale vareudveksling på nationalt grundlag, konkurrencebegrænsning inden for økonomiske sammenslutninger, f.eks. EF, samt forhold begrundet i eksistensen af store multinationale selskaber, der har betydningsfulde interesser inden for levnedsmiddelindustrien, herunder fiskeriet, er store økonomiske interesser, der påvirkes af jurisdiktionsreglerne. I det omfang, der ikke eksisterer en international lovgivning på fiskeriområdet, er det derfor nødvendigt på regionalt eller nationalt grundlag at lovgive ifølge jurisdiktionsreglerne og samtidig indtil videre på nationalt grundlag - at håndhæve denne lovgivning ved strafferetlig forfølgning. For Danmarks vedkommende er straffekompetencen nedlagt i Straffelovens §§ 6 - 9 jfr § 12.

Disse regler afspejler den almindelige folkeretlige løsning af problemet og hviler på nogle få, enkle kriterier. Af disse er det for fiskeriinspektionen vigtigste det kriterium, der fastsætter statens straffemyndighed i forhold til enhver handling begået på dens territorium, uanset gerningsmandens nationalitet.(18)

Den strafferetlige retsforfølgning er den form, hvori statens myndighedsudøvelse mest markant kommer til udtryk, og i et system, hvor staterne er tyngdepunktet, ville det være malplaceret, om specielt denne beføjelse blev overført til internationale organer. (19) Man kunne muligvis - som en konsekvens af den tiltagende internationale regulering - tænke sig en form for international fiskerikontrol og -inspektion, men så vidt har de nationale myndigheder ikke villet gå.

Det traditionelle suverænitetprincip står fast. Det er ellers et velkendt fænomen i moderne tid, at udøvelsen af konkrete offentlige funktioner kan overlades til særligt organiserede enheder, selskaber el.l., som er adskilt fra det almindelige statslige forvaltningsapparat, men dog er under statslig kontrol i en eller anden form. Hvis foreliggende opgaver er fælles for flere stater, kan det være hensigtsmæssigt at skabe en sådan særligt administrerende enhed af international eller multinational karakter, som ikke er undergivet en enkelt stats retsorden.

Som eksempel herpå kendes dels den i 1950 ved traktat oprettede offentlige institution - lufthavnen Basel-Mulhouse - med den opgave at anlægge og drive en lufthavn på fransk territorium til betjening af begge byer. Ligeledes blev der i 1956 ved traktat oprettet et internationalt selskab til at regulere Mosel-flodens løb og gøre den sejlbar gennem Frankrig, Luxembourg og Forbundsrepublikken.

Disse organisationsformer er fastlagt ved overenskomst mellem de interesserede regeringer, men man falder dog tilbage på den nationale lovgivning i en af staterne i tilfælde af uoverensstemmelser. Nogen rent folkeretlig organisationsform er der altså ikke tale om.(20)

En lignende ordning inden for EF er foreslået af EF-kommisionen, som i en erklæring har tilkendegivet at have til hensigt at oprette en inspektions- og overvågningstjeneste med henblik på at kontrollere, at inspektionsreglerne blev praktiseret ens i samtlige medlemslande også over for tredjelande. Dette skete efter at Ministerrådet i oktober 1980 traf principbeslutning om et kommissionsforslag til en kontrolforordning, som tilsigter ensartede bestemmelser i medlemslandene om inspektion, logbøger, landingserklæringer m.m.

Danmark har imidlertid klart afvist harmonisering af straffebestemmelserne, ligesom kommissionens inspektion altid skal ske i nært samarbejde med - og efter godkendelse af

de nationale myndigheder, idet der ikke under nogen omstændigheder kan blive tale om at overdrage egentlig inspektionskompetence til kommissionen.

Der synes altså her at kunne blive tale om en overordnet fælles kontrolfunktion af administrativt tilsnit, som dog ikke vil få udøvende fiskeriinspektionskompetence af ordensmæssig karakter. (21)

Ifølge den traditionelle folkeret har skibe ret til passage af en fremmed stats ydre territorium, når dette kan ske under skyldig hensyntagen til kyststatens interesser "uskadelig gennemfart". I indre territorialfarvand, d.v.s. bugter, fjorde, havne og områder inden for rette basislinier gælder denne passageret normalt ikke.(22) Begrebet er under FN-forhandlingerne konkretiseret, således at passagen ikke må være til skade for kyststatens "fred, orden og sikkerhed". Herudover er der på britisk initiativ opstillet en - ikke udtømmende - liste over handlinger, som skibe ikke må foretage under passagen, og der er således søgt etableret et objektivi grundlag, hvorpå passagens eventuelle skadelighed kan bedømmes.(23) Selvom et lands fiskerizone uden for 12 sømilegrænsen ikke er egentligt søterritorium, men et område af særlig karakter, er det klart, at lignende regler må gælde for fiskeskibes passage af fremmed fisketerritorium, således at fiskeri uden tilladelse kan opfattes efter samme kriterier, følgelig er ulovlig, og derfor undergivet kyststatens straffemyndighed. Uskadelig gennemfart omfatter traditionelt kun retten til at stoppe, for så vidt dette er et led i almindelig navigation eller sker i en nødsituation. Hvis sejladsen ikke er uskadelig, kan kyststaten derfor anvende magt.(24)

Såfremt et fiskeskib er under lovlig passage af ydre territorialfarvand, men tidligere har begået en lovovertrædelse på territoriet, er kyststaten dog afskåret fra at foretage efterforskning ombord i den anledning. Af en brevveksling i

sommeren 1967 mellem Udenrigsministeriet, Forsvarsministeriet og den daværende Søværnskommando fremgår, at anholdelse af et skib i passagetilfælde altid vil kunne finde sted på indre territorialfarvand. (Jvf. søværnskommandoskrivelse nr. 0.4/044.4/3814 af 21 juli 1967). Det hedder endvidere, at anholdelse af et skib for en tidligere begået forseelse vil kunne finde sted i to tilfælde, nemlig når skibet befinder sig i dansk indre territorialfarvand, eller når det antræffes på ydre territorialfarvand under ikke-fredelig passage. Det kræves dog, at to betingelser begge skal være opfyldt.

- a. Der skal foreligge en retslig afgørelse eller begæring fra den stedlige politimester om anholdelse af skib og/eller fører, om beslaglæggelse eller konfiskation af skibet
- b. Det skal fremgå af skibets papirer eller - hvis gyldige papirer ikke er tilstede - på anden betryggende måde, at skibet tilhører samme rederi som på tidspunktet for forseelsen, og at det siden da ikke er indregistreret i en anden stat.

Med hensyn til ny lovovertrædelser ombord under passagen kan man imidlertid altid foretage jurisdiktionsudøvelse, hvis f.eks. overtrædelsens følger udstrækker sig til kyststaten, eller den er egnet til at forstyrre landets fred og god orden på søen.(25) Kyststatens myndigheder kan altså under alle omstændigheder gribe ind over for et skib i anledning af en tidligere begået forseelse, såfremt skibet påny overtræder forskrifter for ophold på territoriet.

Hvis et skib har begået en overtrædelse på et område, hvor kyststaten har jurisdiktionskompetence, og forsøger det at unddrage sig anholdelse ved at søge at undslippe til det åbne hav, kan kyststatens myndigheder forfølge lovbryderen ud over territoriets grænser (Forfølgelse IN CONTINENTI), som nedlagt i konventionen om det åbne hav, Art. 23.(26) Selvom der i FNs havretskommission tilsyneladende ikke er

endelig enighed om, hvorvidt et fiskeskib under forfølgelse er beskyttet eller ikke, allerede når det kommer inden for sit hjemlands fisketerritorium, eller - som hidtil - først når det når inden for søterritoriet, så må det efter den gældende konventions ordlyd - og formentlig efter almindelige rimelighedsbetragtninger - stadig være søterritoriet, der angiver grænsen for beskyttelses- og jurisdiktionskompetencen i almindelighed. For den individuelle stat kan det principielt være ligegyldigt, hvori dets skibes lovovertrædelser på fremmed territorium består, for så vidt de ikke er omfattet af almindeligt anerkendte undtagelsesregler. Fiskeskibe må i denne forbindelse behandles som andre typer af skibe. Hjemlandets beskyttelse indtræder følgelig først, når et skib under flugt når inden for dets egentlige søterritorium. Det følger heraf, at forfølgelse *IN CONTINENTI* i fiskeriinspektionsmæssig henseende skal være påbegyndt inden for fiskeriterritoriet og kan (og skal) fortsætte uafbrudt indtil ankomst til fremmed søterritorium.(27)

Vedrørende de midler, der evt. tages i anvendelse for at stoppe et flygtende skib, må det helt afhænge af den individuelle situation, om brug af våbenmagt er nødvendig. Vor tids debat om afkriminalisering af forhold, der tidligere blev betegnet som forbryderiske eller i hvert fald klart ulovlige, illustrerer med al ønskelig tydelighed, hvorledes forskelle i opfattelse stiller sig hindrende i vejen for en uniformisering og effektivisering af bl.a. folkeretlige jurisdiktionsregler. Det faktum, at en regel faktisk eksisterer, medfører jo ikke nødvendigvis, at dommeren opfatter et politimæssigt indgreb til håndhævelse af reglen som korrekt.

Loven er ikke statisk, og gældende ret hentyder jo netop til den større eller mindre sandsynlighed for, at en regel finder anvendelse i fremtidige retsafgørelser.(28) Efter RED CRUSADER affæren kunne noget tyde på, at egentlig beskyd-

ning ikke må finde sted, når der ikke er tale om en ubetinget kriminel "forbrydelse", men kun om en forskriftsmæssig - afkriminaliseret - forseelse. Dette stemmer iøvrigt udmærket overens med de i dansk strafferetspleje i almindelighed anerkendte proportionalitetsgrundsætninger, der for al anvendelse af tvangsindgreb siger, at en mere indgribende foranstaltning aldrig bør anvendes, dersom et mindre indgreb er tilstrækkeligt, og at tvangsforanstaltninger ikke må antage en mere indgribende karakter end den evt. senere sanktion.

Det er herefter klart, at dansk gældende ret er i overensstemmelse med folkeretten på dette punkt, således at det anvendte tvangsmiddel skal stå i et rimeligt forhold til målet, f.eks. pågribelse. Det underliggende forhold mellem forseelsens art og ønsket om et bestemt tvangsindgreb er naturligvis ligeledes omfattet af proportionalitetsbetragtninger. (29)

TEKNOLOGISKE OG BIOLOGISKE FORUDSÆTNINGER

Den teknologiske udvikling, som på en række af samfundets områder har muliggjort en stigende mekanisering og automatisering og dermed har effektiviseret den menneskelige foretagsomhed, har også på fiskeriets område haft sin indvirkning. Oceangående fiskeskibe, specialskibe med forarbejdnings- og frysekapacitet m.v. har med nyudviklet fiskegrej og moderne lokaliserings- og fiskemetoder ændret de traditionelle fiskerimønstre og forøget fangstkapaciteten i en sådan grad, at overfiskning i mange farvande har fundet sted til skade for flere fiskearters fortsatte eksistens. Det økonomiske eksistensgrundlag for kystbefolkningerne i verden, ikke mindst i landene omkring Nordatlanten, som siden krigen har oplevet et stadigt mere intenst havfiskeri, er derfor kommet i fare for helt at forsvinde.

sammen med krav om optimal udnyttelse af andre af havnes ressourcer - til en række nationers ønske om nye internationale regler for forvaltningen af disse ressourcer. Sideløbende med at forhandlinger i FN blev påbegyndt i 1960 under den 2' Havretskonference og senere i 1974 under den 3', er problemerne i det nordlige Atlanterhav vokset.

Samtidig med at industrifiskeriet voksede stærkt begyndte en række lande, der ikke tidligere havde interesseret sig syn-derligt for havfiskeri i området, f.eks. Sovjetunionen, at sende stadigt større fiskeflåder til søs for at skaffe protein til stigende befolkningstal.

Den biologiske overfiskning førte som nævnt til oprettelsen af de to nordatlantiske fiskerikommissioner i forsøget på at regulere fiskeriet. Havbiologernes arbejde med at skønne over fiskeressourcerne er idag samlet centralt i ICES, Det Internationale Havundersøgelsesråd, der er oprettet på dansk initiativ og har hjemsted i København.

FORVALTNINGSMÆSSIGE FORUDSÆTNINGER

Havundersøgelsesrådet ICES kan kun rådgive og fremsætte anbefalinger på baggrund af videnskabelige havundersøgelser i Nordatlanten. Rådets forslag ligger til grund for såvel kvoteringsbestemmelserne for EF-landene indbyrdes som for tredjelandes nationale ordninger på området.

Et af fællesskabets kernepunkter er ifølge Romtraktaten princippet om den fri erhvervsudøvelse. Dette gælder naturligvis også for fiskerierhvervet, hvor det er gennemført ved, at alle EF's fiskere har ret til at fiske på alle EF-landenes fisketerritorier, dog med visse begrænsninger, der imidlertid tilstræbes kun at have midlertidig karakter, således f.eks. at der for en række kystområder, herunder hele Grønland, ikke gælder en regel om gensidig fiskeriadgang inden for 12 sømil af kysten. Indtil 1977 var EF-landenes fiskeriterritorier for små til at danne grundlag for en fælles bevaringspoli-

tik omfattende foranstaltninger som kvotering af visse fiskearter, regler om brug af redskaber o.l., og disse blev derfor varetaget ved almindeligt internationalt samarbejde. Et karakteristisk træk ved EF's praktiserede økonomifællesskab er bestræbelserne på at søge magt erstattet med ret i forholdet mellem medlemslandene. Fiskeriet indtager naturligvis en fremtrædende plads i denne forbindelse, og det er derfor på sin plads ganske kort at notere sig magtfordelingen mellem EF's institutioner.

EF's ministerråd er i besiddelse af den lovgivende magt. I rådet sidder en minister fra hvert medlemsland, og fiskeriministrene er som resortministre normalt deltagere i møder om fiskerisager, hvor rådsbeslutninger får karakter af lov. EF-kommissionen er det vigtigste udøvende organ og har ansvaret for, at EF's beslutninger føres ud i livet. Den har endvidere ansvaret for, at der til stadighed tages de nødvendige initiativer inden for fællesskabets rammer. Hvert medlemsland har et eller flere medlemmer, kommissærer, i kommissionen.

EF-parlamentet omfatter 434 folkevalgte repræsentanter, der er valgt ved direkte valg i medlemslandene, heraf en valgt i Grønland. I det væsentlige har parlamentet kun rådgivende beføjelser bortset fra visse principielle spørgsmål om EF's eget budget, som vedtages sammen med ministerrådet. Der foregår dog også en vigtig politisk debat i parlamentet.

EF-domstolen er EF's dømmende myndighed i tilfælde af tvister medlemslandene indbyrdes eller i visse sager, hvor en af EF's egne myndigheder udgør den ene part.

Siden 1975 har EF-kommissionen på deltagerlandenes vegne foreslået og søgt gennemført kvoteringsordninger såvel internt EF-landene imellem som eksternt i forholdet til tredjelande i det nordatlantiske område.

Som følge af Færøernes særlige status som en del af det danske rige samtidig med øernes status som ikke-EF land er der som supplement til en gensidig handelsaftale indgået en særlig aftale om gensidige fiskerirettigheder mellem EF på den ene side og Danmark/Færøerne på den anden, hvis formål er gensidige og afbalancerede ydelser. Inden for rammerne af denne aftale fastsættes årlige kvoter for færøsk fiskeri i EF-farvand og for EF-fiskeres fiskeri ved Færøerne. (30) I forholdet til tredjelande har Færøerne en udvidet ret til at gennemføre selvstændige gensidige forhandlinger om fiskerirettigheder, jfr. f.eks. aftaler med Island. (31)

Rammerne for EF's ressourcepolitik blev fastlagt ved en rådsforordning af 1970, som er en principbeslutning om EF-landenes lige adgang til medlemsstaternes fiskerizoner. Herudover anføres, at der skal etableres en fælles ordning for udøvelse af havfiskeri og fælles strukturpolitik for fiskeriet. Princippet om lige adgang til fiskeri blev i 1973 modificeret i anledning af udvidelsen af EF, idet fiskeri inden for nationale fiskerizoner fra 6 til 12 sømil kunne forbeholdes det traditionelle fiskeri i disse områder. Denne ordning gælder som nævnt bl.a. for Grønland (32) jfr. ligeledes noten. (33) Ved et forlig den 3. november 1976 opnåedes enighed om

- at udvide medlemslandenes fiskerizoner til 200 sømil
- at lade kommissionen påbegynde forhandlinger med tredjelande om gensidige fiskerirettigheder
- at tage særlige hensyn til fiskeriet i det nordlige Storbritannien, Irland og Grønland
- at medlemsstaterne i de tilfælde, hvor der ikke i ministerrådet kunne opnås enighed om reguleringsforanstaltninger, kunne foretage nationale foranstaltninger under forudsætning af, at de var nødvendige ud fra et ressourcebevaringssynspunkt, var midlertidige, ikke diskriminerende samt havde opnået kommissionens godkendelse.

Der blev imidlertid ikke opnået enighed om kommissionens forslag til regulering af fiskeriet for 1977, hvorfor rådet be-

sluttede, at fiskeriet blev bibeholdt på 1976-niveauet. I løbet af 1977 opnåedes der - udover enighed om at indføre fredningsperioder for sild i Nordsøen og stop for sperlingfiskeri nordøst for Skotland - også enighed om forbud mod at foretage andre forarbejdningsprocesser end saltning, rejekogning, filetering, frysning samt omdannelse af affald og uundgåelige bifangster på fiskefartøjer i EF-havet. Ligeledes blev der sluttet fiskeriaftaler med Færøerne, Norge og Sverige.

Den 16. januar 1978 stillede kommissionen en række forslag til regulering af fiskeriet i det nordøstlige Atlanterhav, som bl.a. indeholdt

- kvotering af de vigtigste arter for de enkelte medlemslandes fiskeri i EF havet i 1978
- foranstaltninger til øget kontrol med medlemsstaternes fiskeri
- fastsættelse af maskestørrelse- og bifangstregler, og
- støtte til Danmarks og Irlands fiskerikontrol

Dette forslag blev imidlertid forkastet af Storbritannien ved EF's ministerrådsmøde den 30. januar 1978, da det ikke fandtes at tilgodese britiske interesser i tilstrækkeligt omfang. De øvrige lande accepterede dog forslaget og enedes om at følge dets intentioner i deres nationale reguleringsforanstaltninger. I løbet af året sluttede EF dog en række aftaler med fornævnte tredjelande om midlertidigt gensidigt fiskeri.

Heller ikke for de følgende år er det lykkedes EF-landene at nå til enighed om fælles reguleringsforanstaltninger, så ministerrådet har derfor hvert år som foreløbig ordning vedtaget, at medlemslandene ved deres nationale reguleringsordninger skulle tage hensyn til de af kommissionen foreslåede samlede tilladte fangstmængder, de såkaldte TAC's, Total Allowed Catch, og til de tidligere trufne aftaler med tredjelande. (Roll-over effekten).

Efter at arbejdet således i en årrække havde stået i stampe,

fastlagde EF's Ministerråd i maj 1980 retningslinier for en fælles fiskeripolitik. Kvotefordelingen skulle baseres på

- medlemsstaternes traditionelle fiskeri i EF-farvande
- kompensation for deres tab af fangstmuligheder i tredjelands farvande som følge af udvidelsen til 200 sømil,
- samt hensyntagen til særligt fiskeriafhængige områder, f.eks Grønland.

Fiskeriproblemerne forudsattes løst samme år, men det viste sig, at forudsætningen ikke holdt, navnlig som følge af fortsat uenighed om fordelingen af fangstkvoter samt spørgsmålet om, hvorvidt fiskeriet nær kysterne fortsat skulle forbeholdes kyststatens egne fiskere som en afvigelse fra princippet om lige adgang. Ved udgangen af 1982 ses der stadig ikke at være udsigt til vedtagelse af en fælles reguleringsordning. (34)

Den 30. september 1980 vedtoges for resten af året en forordning nr. 2527/80 om fastlæggelse af tekniske foranstaltninger til bevarelse af fiskeressourcerne. Denne forordning er midlertidigt forlænget for et år ad gangen, og er nu blevet suppleret med forordning nr. 2057/82 af 29. juni 1982, der skal anvendes senest fra den 1. januar 1983, og som fastsætter visse foranstaltninger til kontrol med fiskeri fra fartøjer hjemmehørende i medlemsstater.

Selvom nødvendigheden af at fastsætte foranstaltninger til bevarelse og forvaltning af fiskeressourcerne er almindeligt anerkendt i EF, har det ikke hidtil været muligt at opnå fuld enighed om en fælles politik med tilhørende retregler på området. Uanset dette er der bred enighed om nogle grundlæggende principper, der er udmøntet i den gældende ordning. Der fastsættes hvert år en største tilladt fangstmængde (TAC) for hver enkelt fiskeart i hvert enkelt farvand på grundlag af råd fra fiskeribiologerne (ICES). TAC'erne opdeles så i kvoter til de enkelte lande. Denne fordeling sker i EF efter tre principper som nævnt ovenfor.

Under forudsætning af gensidighed kan tredjelande efter aftale opnå kvoter i EF-farvande, såfremt EF's fiskere får tilsvarende fangstrettigheder i aftalepartnerens farvand. (35) Det påhviler herefter fiskerimyndighederne i de enkelte lande at sikre, at deres fiskere ikke fisker mere end den kvote, der er tildelt landet. Dette foregår bl.a. ved, at der inden for rammerne af de tildelte kvoter udfærdiges fiskeritilladelser, licenser, til navngivne fiskeskibe og -fartøjer. Licenserne beskriver i detaljer de fangstmængder, der er tale om, samt de regler, der iøvrigt skal iagttages under fiskeriet.

For at sikre, at fiskeriet drives på en måde, der bedst garanterer fiskebestandenes fortsatte beståen, har EF udarbejdet almindelige regler om fangstredskaber, mindstestørrelser af net og fisk, fredningstider m.v., jfr. nævnte forordning nr. 2527/80. Såvel inden for som uden for EF skal fiskerikontrollen og -inspektionen udføres efter visse internationale regler og principper, idet den dog forbliver et nationalt anliggende.

NOTEFORTEGNELSE

- (1) Dansk Udenrigspolitisk Årbog, 1979 (DUÅ) p. 46 f
- (2) Max Sørensen: Folkeret, København 1971. p.88 f
- (3) NEAFC's muligheder for at regulere fiskeriet i Det nordøstlige Atlanterhav var begrænsede, idet de foranstaltninger, der kunne opnås enighed om, vanskeligt kunne gennemføres, fordi de blev omgået, og fordi NEAFC hverken kunne kontrollere fiskeriet eller tage sanktionsmidler i anvendelse over for overtrådte aftaler. Disse tilstande medførte, at Norge i 1976 meldte sig ud af NEAFC, og som følge af EF-landenes beslutning i 1976 om at lade EF repræsentere medlemslandene i NEAFC, meldte disse lande sig ligeledes ud i løbet af 1976 og 77. De østeuropæiske lande har ikke ønsket at anerkende EF som medlemmernes repræsentant, og der forestår derfor vanskelige forhandlinger om de ændringer i NEAFC's konvention, som vil være nødvendige, hvis NEAFC fortsat skal spille en rolle i ressourceforvaltningen i Det nordøstlige Atlanterhav.
- (4) Max Sørensen. p.20 f
- (5) Ibid. p.12
- (6) Ib. p.20 f

- (7) Ib. p.44
- (8) Ib. p.24
- (9) Alf Ross: Lærebog i Folkeret, Alm.del,4'udg.København 1972. p159
- (10) Ibid. p161 f
- (11) DUÅ,1979. p55
- (12) Ibid. p. 59
- (13) Alf Ross. p. 169
- (14) DUÅ,1979. p.50
- (15) Ibid. p. 53 f
- (16) Beretning fra FN's 3'Havretskonference 15.3 - 7.5 1976, Udenrigsministeriet, dateret 24. juni 1976. p.19
- (17) Tidsskrift for Søvesen, Jan/Feb 81. H.Garde: Samarbejde og konflikt mellem de allierede omkring det nordligste Atlanterhav. p. 22 f
- (18) Max Sørensen. p. 78
- (19) Ibid. p. 81
- (20) Ib. p. 112 ff
- (21) Fhv. Fiskeriminister K.Hjortnæs i Jyllandsposten 5.12.81
- (22) Max Sørensen: Kompendium i Folkeret, 1969. p. 28
- (23) DUÅ,1979, p.55
- (24) Alf Ross. p. 212
- (25) Ibid. p. 215
- (26) Ib. p. 218
- (27) Forsvarets interne instrukser vedrørende dette forhold udtrykker sig enslydende herom - såvel for Grønland, som for Færøerne og egentlige danske farvande.
- (28) Alf Ross: Om ret og retfærdighed, 3'oplag, København 1971, p. 51 ff
- (29) Mogens Kockvedgård og Hans Gammeltoft-Hansen: Lærebog i Strafferetspleje, 2'udg. København 1978. p.191 og 199 f
- (30) Pjecen "Grønland og Europa", EF-kommissionen i Bruxelles, 1981. p. 34
- (31) Jfr. Lagtingslov nr. 9 af 29. marts 1978 om fiskeriaftaler med andre lande, som er vedtaget med hjemmel i "Hjemmestyreloven", Lov nr. 137 af 28 marts 1948, jfr. Liste A, pkt.13.
- (32) Else Marie Andersen m.fl: De Jyske fiskerierhverv ved indgangen til 80'erne, Ålborg Universitetscenter 1981, Kap. 2.1
- (33) Det fremgår af Rom-traktatens artikel 227, der omhandler EF's geografiske udstrækning, at Grønland - i modsætning til nogle af de øvrige EF-landes oversøiske områder med karakter af udviklingslande og deraf flydende løsere tilknytning til EF - ved sin indtræden i EF den 1. januar 1973 blev fuldt omfattet af Danmarks medlem-

skab. Der blev dog fra starten gennemført nogle særordninger for Grønland motiveret i de specielle naturgivne og historiske forudsætninger. Ingen af disse ordninger, der er indeholdt i en særlig protokol om Grønland, er dog af særlig interesse for fiskeriinspektionen. Derimod blev der i tiltrædelsesaktionsartikel 101 givet Grønland adgang til at forbeholde fiskeriet inden for 12 sømilegrænsen for grønlandske fiskere indtil udgangen af 1982, Jfr. "Grønland og Europa" p. 10 ff.

Det er forudsat, at denne undtagelse kan forlænges, idet kommissionen ifølge artikel 103 - inden 31. december 1982 - skal forelægge Ministerrådet en rapport om den økonomiske og sociale udvikling i medlemsstaterne kystområder og om fiskebestanden, således at der kan tages stilling til, hvilke regler der skal følge efter.

For øjeblikket tyder kommissionens oplæg til en fælles bevaringspolitik på, at Grønland kan beholde den hidtidige særordning om en 12 sømiles eksklusiv fiskerizone i resten af den periode, området endnu er omfattet af EF-medlemskabet.

Der gælder særlige regler i Grønland for fremmedfiskeri med det formål bl.a. at lette fiskeriinspektionen. I de tilfælde, hvor der er tale om ulovligt fiskeri, er det en selvfølge, at den danske fiskeriinspektion har adgang til at standse fiskeriet.

Ved folkeafstemningen i februar 1982 blev udfaldet et grønlandsk ønske om at forlade EF. Dermed er det blevet aktuelt at forestille sig en alternativ tilknytning til fællesskabet. Det vil føre for vidt at diskutere dette spørgsmål her, idet det dog kan konkluderes, at EF's retsorden på fiskeriinspektionsområdet må respekteres på det grønlandske fiskeriterritorium indtil udgangen af 1983, hvor medlemskabet forventes at ophøre, hvorefter det må forudses, at alene dansk/grønlandsk national ret vil være gældende i området.

(34) DUÅ, 1980. p.333

(35) "Grønland og Europa". p.8

BOGANMELDELSE

Thobias R. Philbin:
"Admiral von Hipper"
The inconvenient Hero
B.R.Grüner Publishing Co.
Amsterdam 1982
230 sider, ill.

Dette betydelige værk om en af Første Verdenskrigs berømte admiraler synes at være usædvanlig veldokumenteret. En liste på 45 sider opregner et enormt antal historiske værker, memoirer, officielle rapporter, dagbøger, logbøger, tekniske beskrivelser mm. For at lette læseren er tilmed på foden af hver enkelt side henvist til det anvendte kildemateriale, således at man fritages for stadig at skulle søge oplysninger bag i bogen. Dette letter i høj grad læsningen, omend det kan virke noget trættende hvert øjeblik at skulle "slå blikket ned" for at blive overbevist om forfatterens ihærdige sandhedssøgen og store grundighed.

Forfatteren er amerikaner og har gjort tjeneste som reserve-officer i flåden, inden han helligede sig historiske studier. Det er ikke lykkedes anmelderen at opklare, hvorfor bogen er trykt og udgivet i Holland.

Når forfatteren har kaldt Hipper "The inconvenient Hero", skyldes det flere årsager. Storadmiral Tirpitz kunne ikke udstå ham og bedømte ved flere lejligheder (Helgolandsbugten 1914 og Dogger Banke 1915) hans føring som "ikke tilstrækkelig offensiv". Hipper tilhørte ikke "den herskende klasse" af stabsofficerer, der i kraft af herkomst og kejserlig bevågenhed var toneangivende i de tyske flåde. Admiralen lod sig ikke indblande i politik hverken før, under eller efter krigen.

Efter normal gennemgang af diverse skoler og øvelser til søs blev Hipper udnævnt til søofficer 21 november 1884, 22 år gammel.

I de følgende år gjorde han varieret tjeneste, men torpedobådene blev hans største interesse, og han gjorde sig tidlig bemærket som en fortrinlig chef og flotillechef. Det er bemærkelsesværdigt, at Hipper - i modsætning til de fleste af de mere lovende kolleger - aldrig gennemgik "Marine-Akademie", en uddannelse der normalt regnedes som en nødvendig forudsætning for at nå rangstogens øverste trin.

I 1912 fik Hipper som ung kontreadmiral den kommando, der altid havde foresvævet ham som den mest attråværdige af alle: Befehlshaber der Aufklärungsschiffe (B.d.A.) Han var dermed chef for slagkrydsereskadren samt foresat for betydelige formationer af krydsere og torpedobåde, hvis opgaver han formulerede, og hvis træning han forestod.

De tyske slagkrydsere var på papiret de britiske underlegne i tonnage, kanonkalibre og fart, men deres præstationer i kamp viste, at deres slagkraft og panserbeskyttelse ikke stod tilbage for modstanderens; væsentlige faktorer i tysk favør var fortrinlig ildledning og effektiv ammunition.

Hipper havde umiddelbart før krigsudbruddet i august 1914 lejlighed til at føre sine styrker under en stor krigsmæssig øvelse i Nordsøen, og det bekymrede ham stærkt at konstatere, hvor stor en trussel miner og torpedoer kunne blive under Hochsee-Flottes udløb i Nordsøen, en manøvre der praktisk taget måtte foregå i en meget udstrakt kølvandsorden.

Admiral Hippers store ildprøve blev Nordsøslaget 31 maj 1916.

Som bekendt mistede Beatty's styrke 3 slagkrydsere under den løbende artillerikamp, medens de tyske slagkrydsere stadig kunne holde farten og præstere fortrinlig skydning, lige indtil Hipper på signalet "Rann an den Feind" blev sat ind for at sikre admiral Scheer's berømte omkringing".

Under denne fase kom Hippers styrke under heftig beskydning fra de 5 britiske slagskibe af "Queen Elisabeth"-klassen og blev ilde tilredt; Hippers flagskib "Lützow" kunne ikke holde farten, hvorfor admiralen med stab måtte overføres til "Moltke", medens "Lützow" senere blev opgivet og sænket af tyske torpedoer.

Hipper blev efter slaget dekoreret med "Pour la Mérite", den fornemste tyske udmærkelse for krigstjeneste.

I 1918 blev Hipper på den afgående admiral Scheers anbefaling chef for Hochsee Flotte, men denne høje kommando bragte ham kun sorg og græmmelse. Disciplinen i flåden var ved at gå i opløsning, og Hippers tanker om at gennemføre en sidste "selvmords-operation" med hele flåden viste sig umulig på grund af besætningernes tiltagende upålidelighed.

Revolutionen brød ud i lys lue i Wilhelmshafen 5. november og bredte sig hurtigt til de øvrige flådestationer, og 9. november måtte Hipper nedhale sit flag fra slagskibet "Baden"s stormast. I december søgte han sin afsked 55 år gammel. Hipper tog ikke del i efterkrigstidens revolter eller politiske spil.

Franz von Hipper har ikke udgivet sine erindringer, og hans personlige korrespondance og papirer fra krigen gik tabt under et luftangreb på München i 1944. Hans såkaldte "Nachlass" undgik ødelæggelse takket være admiral Raeder og har været et væsentligt kildemateriale til Philbin's værk.

Bogen er forsynet med mange interessante fotografier.

E.J.S.

NEKROLOG

Kommandørkaptajn Karl Olaf Knudsen

blev født 22. september 1908 som søn af malermester Carl Julius Knudsen og hustru Auguste Charlotte f. Segler.

Efter studentereksamen i 1926 fra gymnasiet i Fredericia påbegyndte han uddannelsen som søofficer, blev kadet i 1927, søløjtnant II 1930 og søløjtnant I 1931.

Som subaltern officer forrettede K.O.Knudsen afvekslende tjeneste og gennemgik omfattende videreuddannelse. Således var han på Flyvevæsenets observatorskole, gennemgik undervandsbådsskole med påfølgende tjeneste som næstkommanderende i undervandsbåd på togt, var ved Kystdefensionen straks da denne i 1932 overførtes fra Hæren til Søværnet, gennemgik i 1933 officerskursus, sejlede i 1934 som næstkommanderende i inspektionsfartøjet MAAGEN på Grønland efterfulgt af artillerikursus og sejlads i 1935 som næstkommanderende i minestrygeren STØREN, der på skift indgik i minestrygerflotille, i søkadetdeling med besøg i Visby, Tallinn og Gdynia og i mineskibsflotille i øvelsesdeling.

Derefter kom K.O.Knudsen til Søartilleriet og var herfra udkommanderet både i 1936 og i 1937 med det i 1935/36 moderniserede artilleriskib NIELS IUEL, der på togtet i 1937 repræsenterede Danmark ved flåderevyen ved Spithead i anledning af Kong George VI's kroning.

Fra efteråret 1937 til foråret 1939 gennemgik han Hærens våbentekniske ingeniøruddannelse og udnævntes 1. april 1939 til kaptajnløjtnant.

Umiddelbart efter var han igen på havet, denne gang som 1. artilleriofficer i artilleriskibet PEDER SKRAM, der i forsommeren 1939 foranlediget af den truende internationale situation var udrustet ekstraordinært med genindkalt mandskab. Senere samme år tilkommanderedes han Kystdefensi-

onen, hvor han gjorde tjeneste, til han i 1941 på ny var tilbage ved Søartilleriet.

I foråret 1943 blev han chef for bevogtningsfartøjet NORDKAPEREN, som han om morgenen den 29. august, da ordren dertil udgik, sænkede ved Dokøens vestkaj, efter at han dog - sammen med bevogtningsfartøjet SÆLEN - først havde forsøgt et udbrud for at nå til Sverige, men fundet Hønseløbet spærret.

Efter den følgende internerings ophør knyttedes K.O.Knudsen til modstandsbevægelsen i Holbæk samtidigt med, at han førte tilsyn med det i Københavns sydhavn oplagte kongeskib DANNEBROG. Straks efter befrielsen genoptog han tjeneste ved Søartilleriet, udnævntes 1. september 1945 til orlogskaptajn og blev i 1948 chef for Søartilleriets skydesektion, en tjeneste, der indledtes med en kortvarig udkommando med fregatten HOLGER DANSKE som skoleforstander for artilleriskole i denne og andre enheder.

I 1949 og 1950 sejlede han som chef, først for torpedobåden WILLEMOES og dernæst for torpedobåden HUITFELDT. Inden for dette tidsrum var han i sommeren 1949 samtidigt chef for en artilleriskolegruppe på togt, i sommeren 1950 skoleforstander for en artilleriskole og var periodevis chef for 1. torpedobådsgruppe. Fra efteråret 1950 til først i 1959 beklædte K.O.Knudsen posten som chef for Søartilleriets materielsektion og udnævntes 1. november 1951 til kommandørkaptajn. Så fulgte en toårig periode som chef for Stevnsholm efterfulgt af tjeneste ved Flådestation København, først som chef for ekvipageafdelingen og siden, indtil 1965, som chef for stationsafdelingen. Endelig forrettede han tjeneste som leder af Søværnskommandoens standardiseringskontor, forbindelsesofficer til NATO Military Agency of Standardisation, Naval Board, var forsvarlets standardiseringskonsulent og medlem af Dansk Standardiseringsråd, hverv han fortsatte med at beklæde en tid lang efter,

at han 30 september 1968 grundet alder havde fået sin afsked af linien og var indtrådt i nummer i reserven.

Det er karakteristisk for kommandørkaptajn Knudsens interesse for naturvidenskaberne og for hans sans for disses praktiske udnyttelse, at han allerede under skoletiden i Fredericia indrettede sit eget kemiske laboratorium ved siden af faderens malerværksted. Hans karriere viser, at disse hans evner hurtigt blev opdaget og kom til udfoldelse i Søværnet, navnlig inden for artilleritjenesten. Med sit praktiske håndlag og rolige gemyt - skakspil var en af hans fritidsinteresser - var han endvidere en dygtig sømand, hvilket kombineret med hans pædagogiske evner gjorde ham til en fortrinlig skibschef.

Han var uselvisk uden at være selvudslettende, uhøjtidelig og velsignet med udpræget sans for humor. Han var derfor en festlig og - ikke mindst af yngre officerer - værdsat messekammerat. De af hans foresatte, der ikke ejede hans rolige temperament, kunne måske som manglende entusiasme udlægge den sagtmodige resignation, hvormed han parerede ordre, når han blev sat til at løse opgaver på anden måde end den af ham foreslåede. Hans realitetssans lod ham imidlertid i sådanne situationer hurtigt erkende det nytteløse i yderligere drøftelser, men hans selvrespekt forbød ham på den anden side at hylde den trufne beslutning som den eneste rigtige. Ingen kunne dog med mindste ret nære tvivl om hans pligt troskab og dybe loyalitet over for tjenesten eller bestride hans faglige dygtighed. Karl Olaf Knudsen blev Ridder af Dannebrog i 1950 og Ridder af 1. grad af Dannebrog i 1956. Han døde 6. april 1983 og blev bisat fra Holmens kirke. Han overleveres af sin hustru Agnes Nielsine Ørsøe f. Juul, med hvem han blev gift i 1936.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i marts/april 1983.

BIBLIOGRAFI & BIBLIOTEKSVÆSEN.

Barfod, Jørgen H.: Museet for Danmarks Frihedskamp 1940-1945:

Registrant for museets dokumentsamling pr. 1. juli 1982. Kbh. 1982. upag. (116 s.). ill.

Jacobsen, Lene Nyborg & Pia Kruuse Johannesen: Accession og publikumsservice Marinens Bibliotek - Accession Det kongelige Garnisonsbibliotek. Kbh. 1982. 51 + 9 s. maskskr. 4°.

HISTORIE.

Balslev, Svend: Afskedshilsen til hærens gejstlige personel. Kbh. 1983. 40 s. ill.

Bishop, Patrick & John Witherow: The Winter War. The Falklands.

London 1982. 154 s. ill. kort.

Critchley, Mike (ed.): Falklands: Task Force Portfolio. Part I & II. Liskeard u.å. (1983). 112 + 120 s. ill. kort. 4°.

Fjortoft, Jan Egil: Tyske kystfort i Norge. Arendal u.å. (1982). 200 s. ill. 4°.

Flådestation Korsør - årsskrift 1982. Korsør u.å. (1983). 42 s. ill. 4°.

Feldbæk, Ole: De danske søofficerer og "dolkestødslegenden" om slaget på Reden. (Særtryk af "Fortid og nutid", 1983:1). u.sted (Kbh.) 1983. 16 s. ill.

Hoare, Michael E. (ed.): The Resolution Journal of Johann Reinhold Forster 1772-1775. Vol. I-IV. HAKLUYT SOCIETY SECOND SERIES no. 152-155. London 1982. 832 s. ill. kort. index. bibl. 4 bd.

Orlogsmuseet - Årsberetning for 1981. u.sted (Kbh.) u.å. (1983). 24 s. 4°.

Poolman, Kenneth: Periscope Depth. Submarines at War. London 1981. 200 s. ill. index. bibl.

The Russo-Japanese War: Naval. Tokyo 1904. upag. (250 s.). ill. 4°.

2. VERDENSKRIG.

Brooke, Geoffrey: Alarm Starboard! A remarkable true story of the war at sea. Cambridge 1982. 280 s. ill.

Dear, Ian: Marines at War. London 1982. 128 s. ill. kort. 4°.

Hirschfeld, Wolfgang: Feindfahrten. Das Logbuch eines U-Boot-Funkers. Wien 1982. 384 s. ill. pers.index.

Lord, Walter: The Miracle of Dunkirk. New York 1982. 324 s. ill. kort. index.

Nationaltidendes Oversigt over krigsforliste danske Skibe og over Krigsforlis i danske Farvande i Perioden 3. September 1939 til 4. Maj 1945. Kbh. u.å. 15 s. + 1 kort. fotokopi. 4°.

Pearce, Frank: The Ship that torpedoed herself. Plymouth 1975. 182 s. ill. kort.

Poolman, Kenneth: The Sea Hunters. Escort Carriers v. U-Boats, 1941-1945. London 1982. 196 s. ill. kort.

PERSONALHISTORIE.

Thomas, David A.: Royal Admirals 1327-1981. London 1982. 206 s. ill. index.

Latham, Robert (ed.): The illustrated Pepys. Extract from the Diary. London 1982. 240 s. ill. kort. index.

Philbin, Tobias R.: Admiral von Hipper. The Inconvenient Hero. Amsterdam 1982. 232 s. ill. index. bibl.

Winton, John: Captains and Kings. The Royal Family and the Royal Navy, 1901-1981. Clwyd 1981. 116 s. ill. index.

POLITIK m.m.

Broadhurst, Arlene Idol: The Future European Alliance Systems: NATO and the Warsaw Pact. Boulder, Colorado 1982. 316 s. index.

Deacon, Richard: The Silent War. A History of Western Naval Intelligence. Newton Abbot 1978. 288 s. ill. kort. index. bibl.

Dorwart, Jefferey M.: Conflict of Duty. The U.S. Navy's Intelligence Dilemma 1919-1945. Annapolis 1983. 262 s. ill. index. bibl.

Doughty, Martin: Merchant Shipping and War. A Study in Defence Planning in Twentieth-Century Britain. London 1982. 218 s. index. bibl.

Garde, Hans (red.): Det arktiske område - i sikkerhedspolitisk belysning. u.sted (Kbh.) 1982. 72 s.

Borchgrevink, N.: Norsk forsvar gjennom britiske briller. De britiske forsvarsattachéers rapporter for året 1949. Vi fikk gode råd - hvor gode var de?. Oslo 1983. 42 s. 4°.

SKIBE, SKIBBYGNING m.m.

Critchley, Mike: British Warships & Auxiliaries. Liskeard 1983. 112 s. ill.

Deutscher Kriegsschiffsbau heute. München 1982. 130 s. ill.

Gröner, Erich m.fl.: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Bd. 1: Panzerschiffe, Linienschiffe, Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer, Kanonenboote. München 1982. 180 s. ill. index.

Mansir, A. Richard: The Art of Ship Modeling. London 1982. 320 s. ill. index. 4°.

Pargeter, C.J.: "Hipper" Class Heavy Cruisers. London 1982. 80 s. ill. kort.

BJÆRGNINGSVÆSEN, NAVIGATION, SØMANDS-SKAB m.m.

Almanak, Skrive- og Rejse-Kalender for det år efter Kristi fødsel 1983. Kbh. u.å. 154 s. kort.

Bau, Benny: Med Redningshelikopteren. u.sted 1981. 48 s. ill. kort. 4°.

Håndbog i sømandsskab (Del 3 - Bind III). (midlertidig). Kbh. 1983. 133 s. bibl. stencileret. 4°.

McKee, Alexander: How we found the Mary Rose. London 1982. 144 s. ill. kort.

Simonsen, Jørgen D.: - er gået til assistance. A/S Em.Z. Switzers Bjergnings Enterprise 1833 - 3. marts - 1983. Kbh. 1983. 34 s. ill. 4°.

Smed, Jens & Torben Schelde Jacobsen: Hydrografien i Danmark. u.sted (bh.) 1982. 36 s. bibl.

Erhvervelser i maj/juni 1983.

RETSVÆSEN.

Jönsson, Hannes: Friends in Conflict. The Anglo-Icelandic Cod Wars and the Law of the Sea. London 1982. 240 s. ill. index. bibl.

HISTORIE.

Müller, Eiden: Færøerne - en del af Norden. Thorshavn 1983. 156 s. ill. kort.

2. VERDENSKRIG.

Bruun, Hans S.: På dødsræd gennem Hitlers Tyskland. Kbh. 1976. 96 s. kort.

Gartzen, Wirich von: Die Flotille. Aussergewöhnlicher Seekrieg deutscher Mittelmeer-Torpedoboote. Herford 1982. 192 s. ill. kort. bibl.

Warner, Denis & Peggy Warner with commander Sadao Seno: The Sacred Warriors. Japan's Suicide Legions. New York 1982. 370 s. ill. kort. index. bibl.

Whitehead, William: Dieppe 1942. Echoes of Disaster. Toronto 1979. 192 s. ill. kort. index. bibl. 4^o.

Winton, John: Find, Fix and Strike! The Fleet Air Arm at War 1939-45. London 1980. 152 s. ill. kort. index.

PERSONALHISTORIE.

Jørgensen, Poul A.: Peter Willemoes. Om en ung mand og hans tid. Haarby 1983. 150 s. ill.

POLITIK.

Att möta ubåtshotet. Ubåtskränkningarna och svensk säkerhetspolitik. (Betänkande af ubåtsskyddkommissionen - Statens offentliga utredningar 1983:13). Stockholm 1983. 90 s. ill.

Cable, James: Britain's Naval Future. Annapolis 1983. 220 s. index. bibl.

Clausen, Gunnar Bo: Det danske forsvar 1932-1940 med særlig henblik på de respektive værnslederes forhold til de politiske beslutningstagere og til hinanden. (Magisterkonferens, Odense Universitet). Odense 1983. 215 s. + 2 s. bilag. maskinskr. fotokopi.

Lindahl, Rutger & Claes Lundgren: Ett gåtfullt oidentifierat undervattensobjekt. Moskvaradions syn på ubåtsjakten i Stockholms Skærgård. (Medd. nr. 99 fra Beredskapsnämnden f. psyk. försvar). Stockholm 1982. 8 + 4 s. 4X.

Seymour, Susan: Anglo-Danish Relations and Germany 1933-1945. Odense 1982. 236 s. ill. kort. index. bibl.

Øberg, Jan: At udvikle sikkerhed og sikre udvikling. Et essay om militarisme og fred. u.sted (Kbh.) 1983. 338 s. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.m.

Beaver, Paul: Encyclopaedia of the Modern Royal Navy. Including the Fleet Air Arm & Royal Marines. Cambridge 1982. 330 s. ill. kort. index.

Fock, Harald: Schwarze Gesellen. Band 2: Zerstörer bis 1914. Herford 1981. 368 s. + 3 skitser. ill. 4°.

Hall, Timothy: HMAS Melbourne. Sidney 1982. 224 s. ill. index.

Muusfeldt, H.: Flådens skibe. (Artikler i Tidsskrift for Søvæsen 1982). Kbh. 1982. forsk.pag. (200 s.). ill.

DIVERSE.

Anker-Møller, Søren m.fl. (red.): Politikens Slangordbog. Kbh. 1982. 244 s. index.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Geoffrey Brooke: Alarm Starboard! A remarkable true story of the war at sea. Patrick Stephens, Cambridge 1982.

Forfatteren blev kadet i Royal Navy i 1934 og fortæller om sine oplevelser under 2. verdenskrig. Han var med "Prince of Wales" i jagten på "Bismarck", i Maltakonvojerne og blev reddet af en destroyer efter "Prince of Wales" sænkning i december 1941.

Han oplevede Singapore's fald, flygtede i en primitiv båd via Sumatra og over det Indiske Ocean, kom senere til tjeneste i krydseren "Bermuda", var med ved landgangen i Nordafrika og i Murmansk-konvojerne og til sidst i den engelske Stillehavs-flåde.

Bogen er ikke uden sans for humor i beskrivelsen af livet om bord under 2. verdenskrig.

Ian Dear: Marines at War. Jan Allan, Ltd., London 1982.

En af Ian Allan's lidt populære bøger om 2. verdenskrig, her om den engelske "Royal Marine" og den amerikanske US Marine Corps' indsats i dele af krigen.

Gennemillustreret skildres for US Marine Corps vedkommende Wake-Island, Guadalcanal, Tarawa og Iwo Jima og for Royal Marine: Force Viper i Burma, Invasionen i Normandiet, Walcheren og de fem floder (Meuse, Rhinen, Weser, Aller og Elben) i foråret 1945.

Martin Doughty: Merchant Shipping and War. A Study in Defence Planning in Twentieth-Century-Britain. Royal Historical Society, London 1982.

Under Falklands-krigen i foråret 1982 lykkedes det den engelske regering forbavsende hurtigt at få rekvireret og udrustet handelsskibe til at støtte flåde-enhederne.

Ved den argentinske overgivelse havde mere end 55 handelsskibe, repræsenterende 2 mill. tons været i brug.

England skulle nu ikke ved stridighedernes udbrud begynde at improvisere; man havde gode erfaringer fra tidligere krige at bygge på.

Rekvision af handelsskibe under krig var ikke noget nyt ved 1. verdenskrigs udbrud, men den engelske regering var i begyndelsen tilbageholdende med at udøve kontrol. Fald i den til rådighed værende tonnage, stigende fragtrater m.m. nødvendiggjorde i februar 1915 at regeringen udøvede nøjere kontrol.

Efter krigen - i 1923 - etableredes "Naval Control Service Organisation" som en organisation i krigstid.

Forfatteren gennemgår udskrivningen og anvendelsen af handelsskibe i perioden 1914-1941.

Jan Egil Fjørtoft: Tyske Kystfort i Norge. Agder Press, Arendal u.å. (1982).

For første gang præsenteres en samlet fremstilling af de næsten 400 kystforter i Norge, med et stort billedmateriale, hvorefter meget ikke tidligere har været offentliggjort. Meget detaljeret redegøres der for de tyske planer, og for dagliglivet for de ca. 65000 tyske kystartillerister på Norskekysten. Forfatteren er en yngre norsk kystartillerist.

Det arktiske område - i sikkerhedspolitisk belysning. Redigeret af Hans Garde for Sikkerhedspolitisk Studiegruppe. Samfundsvidenskabeligt Forlag u.sted (Kbh.) 1982.

Sikkerhedspolitisk Studiegruppe under det Udenrigspoliti-

ske selskab har for nylig afholdt et seminar til belysning af den sikkerhedspolitiske udvikling i det arktiske område, hvor alle landene - undtagen Sovjetunionen - er allierede. Bogen indeholder indlæg fra dette seminar med orlogskaptajn Hans Garde's introduktion.

Informationsleder på Norsk Utenrikspolitisk Institut, Anders C. Sjaastad, redegør for Norges nordpolitik, redaktør Bjørn Bjarnason for den sikkerhedspolitiske udvikling i og omkring Island, medens professor Nils Ørvik fra Canada (norsk født) har givet sit indlæg titlen: "En canadisk forsvarsdoktrin?"

Civilingeniør Jørgen Taagholt afslutter indlæggene med: "Grønland - set fra en sikkerhedspolitisk synsvinkel".

Erich Gröner, Dieter Jung & Martin Maass: Die deutsschen Kriegsschiffe 1815-1945. Bernard & Graefe Verlag, München 1982.

I 1966 og 1968 udkom Gröner's værk om de tyske krigsskibe 1815-1945 i 2 bind, med Dieter Jung og Martin Maass som udgivere, idet forfatteren døde i 1965.

Jung og Maass har nu påbegyndt udsendelsen af dette værk i nyredigeret og udvidet form, idet de seneste forskningsresultater er medtaget.

Værket vil komme i 6 bind, idet nærværende 1. bind omhandler panser-, linie-, slag- og hangarskibe, krydsere og kanonbåde.

Bind 2 vil dække torpedobåde, destroyere, hurtigbåde og minestrygere,

Bind 3: U-både, hjælpekrydsere og minelæggere,

Bind 4: Hjelpekrydsere,

Bind 5: Koloni- og flodfartøjer, og

Bind 6: Småfartøjer, register m.m.

Da Gröner's værk er meget efterspurgt - og derfor godt slidt - er der her tale om en ganske nyttig tilvækst.

Wolfgang Hirschfeld: Feindfahrten. Das Logbuch eines U-Boot-Funkers. Paul Neff Verlag, Wien 1982.

Forfatteren blev i 1935 indkaldt til den tyske Kriegsmarine og tjenstgjorde under 2. verdenskrig som radiotelegrafist i u-bådene.

I 1941-42 gjorde han 6 togter med U 109 og efter hospitalsophold var han med U 234, som skulle på et specielt togt til Japan men endte med kapitulation i det vestlige Atlanterhav og krigsfangenskab i USA.

Fra han kom om bord i U 109 i december 1940 førte han - trods udtrykkeligt forbud - dagbog, og det er klart, at han i sin egenskab af radiotelegrafist fik indblik i mangt og meget.

Bogen skildrer ikke blot ubådskrigen som sådan, men også tjenesten om bord på en ubåd i alle dens afskygninger: Den hårde uddannelse i Østersøen, de store konvoj-slag i Atlanterhavet, den møjsommelige forfølgelse af enligtsejlende skibe, den nådesløse dybdebombefølgelse fra fjendtlige konvojskibe og ikke mindst hverdagen om bord.

Frank Pearce: The Ship that torpedoed herself. Baron Jay Ltd. Publishers, Plymouth 1975.

Bogens titel henviser til den engelske krydser TRINIDAD, som den 27. marts 1942 under eskortering af konvojen PQ 13 nord for Norge blev ramt af en torpedo.

Efter at det var lykkedes at bjærge sig ind til Kola, måtte man erkende, at det var een af krydseren's egne torpedoer, der var vendt rundt mod den.

Den 13. maj afsejlede krydseren mod England men blev udsat for svære luftangreb. Brændende og uden mulighed for redning, blev den sænket af egne styrker (destroyeren MATCHLESS) udfor Nordkap.

Forfatteren var menig på krydseren og giver en levende beskrivelse af forholdene om bord, især under Murmansk-konvojerne.

The Russo-Japanese War: Naval. Ogawa, Tokyo 1904.

Bogen har 8 sider tekst om den russisk-japanske krig 1904-05, men hovedindholdet er ca. 120 billeder, der gengiver dels situationer fra krigen, dels japanske krigsskibe, scenerier om bord, personer m.m.

For den, der interesserer sig for krigen, er bogen et udmærket supplement til den øvrige bogmasse, der ikke altid er vel-forsynet med billedmateriale.

Det meget fine og sjældne værk er modtaget som gave fra en mangeårig låner, hr. L.E. Bramsen, Overgaden neden Vandet 33.

Sjöhistorisk årsbok 1981-1982, Stockholm 1983.

Den senest udgivne årbog fra "Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm" har titlen "Sankt Erik, isbrytare - museifartyg", og giver på 150 sider en beskrivelse af den svenske statsisbryder som blev bygget i 1915 og virkede indtil 1977. I 1980 blev denne, Sveriges første søgående isbryder, bevaret som museumsskib, ejet af Sjöhistorisk Museum og med fast liggeplads ved Galärvarvet i Stockholm.

Bogen beretter om Sankt Erik's knap 65 år som isbryder, som kulturminde og som flydende udstilling, om livet om bord og om vintersøfart. Også forskellige besætningsmedlemmers beskrivelse af livet om bord er med til at sætte korlorit på indholdet.

Timothy Hall: HMAS Melbourne. George Allen & Unwin, Sidney 1982.

Den australske flådes flagskib, hangarskibet MELBOURNE, blev overtaget fra Royal Navy (MAJESTIC) i 1955 og har således i over 20 år tjent som flagskib, men ikke deltaget i krigshandlinger og aldrig løsnat et skud, hverken offensivt eller defensivt.

Alligevel har det mistet mange flyvemaskiner og været udsat

for uheld, af hvilke den har været uden skyld i de fleste. I 1964 kolliderede den med den australske destroyer VOYAGER med tab af 82 menneskeliv, og 5 år senere med den amerikanske destroyer FRANK E. EVANS, hvorved 74 mistede livet. I begge tilfælde blev MELBOURNE og dens mandskab kendt uden skyld, men 2 officerer blev sat i gabelstokken og måtte forlade flåden efter forfatterens opfattelse for at stemme amerikanerne lidt blidere.

Senere, i 1976, havde den hangar-brand med tab af adskillige luftfartøjer.

Bogen fortæller om dette forbløffende skib, og hvad det har betydet for de mange tusinde, der har gjort tjeneste om bord.

Dets dage er nok snart talte, idet det var meningen, at det skulle afløses af HMS INVINCIBLE, hvis ikke Falklands-krigen i foråret 1982 midlertidigt havde udsat dette.

Maritim Kontakt nr. 5

Siden foråret 1980 har "Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning" udgivet skriftserien "Maritim Kontakt", hvis formål er, parallelt med de maritimhistoriske konferencer, at publicere artikler fra både fagfolk og fritidsforskere til gensidig og almen oplysning og inspiration.

Den 5. i rækken, som er udgivet i samarbejde med Marinehistorisk Selskab, indeholder alene en 208 sider lang redegørelse for Chr. IV's Nyboder - Nyboders første 100 år, skrevet af kontaktudvalgets formand, marinehistorikeren og leder af Frihedsmuseet, lektor Jørgen H. Barfod.

Udover selve Nyboder, omtales også forgængerer, Skipperboderne, i det nuværende "mayonnaise"-kvarter og bådsmandskolonien på Møen.

Det er måske ikke almindelig kendt, at Chr. V havde plan om grundlæggelse af en bådsmandskoloni på Møen og Baagø.

Barfod har påvist, at denne koloni kun opretholdtes med en søofficer som leder indtil 1706, da den almindelige matros-indrullering, der var blevet indledt i 1702, slog igennem og overflødiggjorde bådsmandskolonien, og han har mellem papirerne fra Møen fundet tegninger af de dobbelte bådsmandshuse, som opførtes på Møen.

Christian Tortzen: Søfolk og skibe 1939-1945. Den danske handelsflådes historie under anden verdenskrig. Bd. 3: De første år. Grafisk forlag 1983.

Tortzen's doktorafhandling om de søfarendes indsats under anden verdenskrig er nu nået til 3. bind, som omhandler danske skibe i USA's og andre neutrale landes havne 1940-41, den britiske kystfart og Nordatlanten juli 1940-maj 1943 og fart i andre områder i samme tidsrum. Der redegøres for mange enkelte skibe og deres besætninger.

Bogen slutter med en omtale af de mange søfarendes og officerernes organisationer i Newcastle juli 1940 - maj 1943.

A.H.

Annoncesalg til Søværnen

01 - 58 46 00

Tal med vores hr. Victor Johansen
om annoncer eller tryksager

RAYTHEON

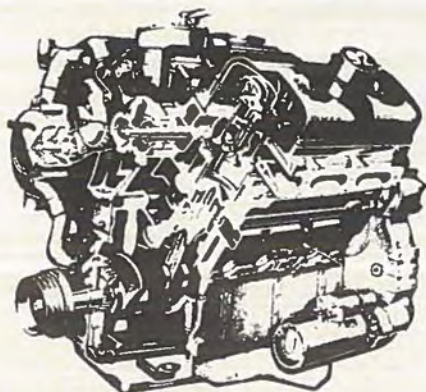
**Radar-anlæg
Doppler Log
Satnav
Satcom
Loran C
Vejrkortskriver**



AAGE HEMPEL  **INTERNATIONAL A/S**

1933 - 1983

Havnegade 39 · 1058 København K · Tlf. 01 · 12 67 67



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 12 33

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

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

Forhandler Nordjylland
mekanord aps
ingeniering
Ndr. Køj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. (08) 42 03 11

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



Detroit Diesel
- et General Motors produkt



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



DANSK ESSO A/S

SKT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K
TLF. (01) 14 28 90

SCANTER MIL SYSTEM

Advanced Radar Systems

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



TERMA Elektronik AS

Esplanaden 410 • 8520 Lystrup • Denmark
Telephone 061 22 20 00 Telex 48506 Terma dkk Cable Terma



Søværnets Askebæger 1983

Motivet er i år Fregatten Jylland for fulde sejl.

Det store askebæger er udført i fajance med blå kant. Det koster kr. 59.00 incl. moms. Det mindre er udført i porcelæn og forsynet med en guldkant; det koster kr. 52.00 incl. moms.

Askebægrene er ikke i almindelig handel, men kan kun købes af Søværnets civile og militære personel, Marinehjemmeværnet, Kvindeligt Marinekorps samt Marineforeningsafdelinger.

Bestillinger bedes indsendt samlet fra tjenestestederne inden 15. oktober 1983, og levering vil ske inden jul.



Den Kongelige Porcelainsfabrik

Amagertorv 6 - 1005 København K
Tlf. (01) 13 71 81

ERICSSON INOM KUSTBEVAKNING



Ericsson samlar sina resurser inom försvarelektronik i ett nytt helägt dotterbolag. Detta sker genom att två enheter från moderbolaget, divisionen för Försvars- och Rymdelektronik i Mölndal och avdelningen för Militärtelekommunikation i Stockholm, slås samman med SRA till det nya företaget **ERICSSON RADIO SYSTEMS AB**

Ericsson produkter inom kustbevakning

- Sjöradar (See Giraffe)
- Kustradar (Coastal Giraffe)
- Ledningssystem för Torpedbåtar (MARIL 880)
- Ledningssystem för U-båtar (IBS)
- Ledningssystem för kustartilleriet (STRIKA 85)

ERICSSON



**Ericsson Radio
Systems**

ERICSSON RADIO SYSTEMS AB, S-163 80 STOCKHOLM, SWEDEN
PHONE: 46 8 752 10 00, TELEX: 135 45 ERICRA S

Tidsskrift for Søværnen



UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn K. H. Winther



NR. 5 - 1983
154. ÅRGANG

SXB

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

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION
 D. D. E. REKLAME
 Strandlodsvej 48
 2300 København S
 Telefon (01) 58 46 00
 GIRO 5 40 15 26

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

TRYKKERI
 Christtreu & C. C. Petersens etf. ApS
 Strandlodsvej 48,
 2300 København S
 Telefon (01) 58 46 00

5

Forsidebillede: Korvetten NIELS JUEL

INDHOLD	SIDE
PÅ GRÅT PAPIR - EN ANALYSE af fhv. kaptajnløjtnant G. Langhorne	185
FRA "TORDENSKJOLD" TIL "PETER -TORDENSKIOLD"	232
MEDDELELSE FRA REDAKTØREN	239
BOGANMELDELSE	240
MARINENS BIBLIOTEK	242

Note: Tidsskrift for Søværnen,
 Årsregister 153. Årgang (1982)
 er indhæftet i dette nummer.



**DET NORSKE
VERITAS**

DANMARK

SCANTER MIL SYSTEM

Advanced Radar Systems

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



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4, DK-8520 Lystrup, Denmark
Telephone (45) 22 20 00 Telex 68109 terma dk Cable terma

LET US DESIGN YOUR SURVEY SYSTEM

WE CAN TAKE TURN-KEY RESPONSIBILITY



Our production covers:

- ☐ Echo Sounders for various applications
- ☐ Data Acquisition Systems
- ☐ Tide Measuring Systems
- ☐ Data Transmission Systems
- ☐ Velocimeter
- ☐ Test and Calibration Instruments
- ☐ Flexible Interfacing Units

Our Systems are used for:

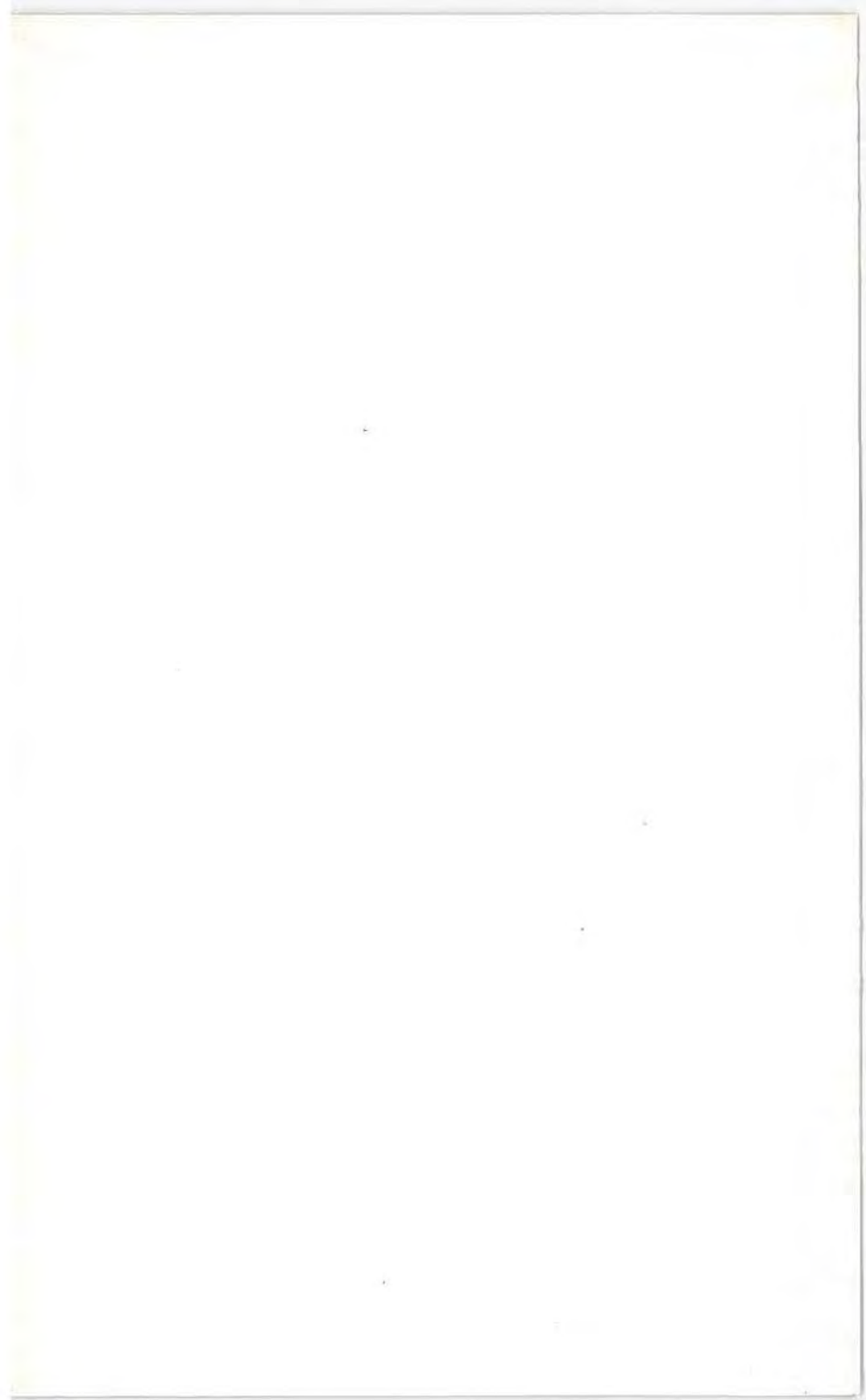
- ☐ Oceanographic Surveying
- ☐ Hydrographic Surveying
- ☐ Geophysical Surveying
- ☐ Seismic Surveying
- ☐ Dredging
- ☐ Integrated Navigation
- ☐ Swath Surveying
- ☐ Parallel Sounding
- ☐ Cable-Laying
- ☐ Rig Positioning
- ☐ Tide and Weather Recordings
- ☐ Docking
- ☐ Fishery Resource Protection
- ☐ Wave Height Measuring
- ☐ Data Link Systems



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



PÅ GRÅT PAPIR

En analyse.

af fhv. kaptajnløjtnant Gordon Langhorne

Tre høje Marine-Officerer afskediget

*Paa Grund af Forseelser i Tjenesten
den 29. August*Intet at indvende mod de Afskedigedes
nationale Indstilling

I GAAR faldt de første Afskedigelser indenfor Marinen paa Grund af Forseelser begaaet i Tjenesten den 29. August. Afskediget blev Kommandør C. V. Evers, Kommandørkaptajn A. H. Lind og Kaptajnløjtnant F. G. F. Langhorn.

Afskedigelserne er foretaget efter afgivet Betænkning fra den Undersøgelseskommission, som nedsattes af Søværnskommandoen i Juni til at undersøge forskellige Befalingsmands Forhold under Begivenhederne den 29. August 1943, da Tyskerne bemægtigede sig den danske Flaade. Kommissionen har nu sluttet sit Arbejde og i en Betænkning redegjort for Resulta-

terne af den foretagne Undersøgelse.

Paa Grundlag af denne Betænkning har Forsvarsminister Ole Bjørn Kraft efter Forhandling med Finansministeriet besluttet, at Kommandør Evers og Kommandørkaptajn Lind afskediges. Paa Grund af deres udligere lange og gode Tjeneste er det dog indstillet til Kongen, at Afskedigelserne sker i Naade og med Pension. Afskedigelserne gælder fra Udgangen af November. Kommandør Evers gjorde Tjeneste som Chef for Skoledelingen i Store Bølt, og Kommandørkaptajn Lind var Chef for Middelgrundsfartøjet den 29. August 1943.

Endvidere afskediges Kaptajnløjtnant Langhorn efter Tjenestemandslovens Paragraf 61. Det hedder i denne Paragraf, at „naar en pensionsberettiget Tjenestemand afskediges paa Grund

Fortættets sidste Side:

Officerer afskediget

Officerer afskediget

Fortættets Side 1
af Tjenesteforseelser eller Misligheder, der, uden at medføre Tab af Pensionsretten i Henhold til Paragraf 60, svækker den for Stillingen nødvendige Agtelse og Tillid, bestemmes det ved Finanslov eller Tillægsbevillingalov, hvorvidt han skal have Pension, og i bekræftende Fald hvilken Størrelse.

Det vil altsaa sige, at for Kaptajnløjtnant Langhorns Vedkommende vil hans Pensionsspørgsmaal senere blive afgjort.

Kaptajnløjtnant Langhorn gjorde Tjeneste ved Søværnets Kaserne den skønnesvangre Dag.

Forsvarsministeren understreger, at der for ingen af de afskedigede Officerers Vedkommende har været noget som helst at udsætte paa deres nationale Indstilling.

Legt.

Foranstående artikel fandtes i alle større morgenblade den 23. august 1945. - Jeg vil i det efterfølgende analysere de begebenheder den 29. august 1943, der skulle føre til min afsked d. 30.9.1945 samt sagens påfølgende gang gennem retslige instanser.

- Det er mit ønske derved at give et beskedent bidrag til historieskrivningen og mit håb at min redegørelse vil tjene positivt som erfaringsmateriale for nuværende og fremtidige ansvarlige instanser i vort søværn.

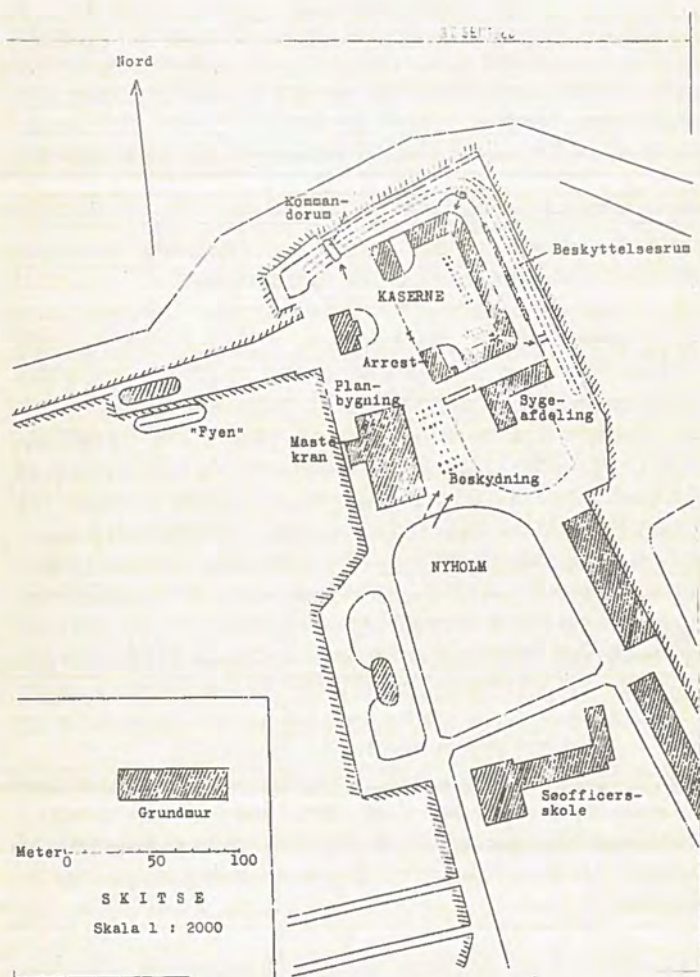
29. august 1943.

På denne dato, der kan regnes som dagen for Danmarks indtræden i 2. verdenskrig på allieret side, var situationen på Holmen som følger - der henvises til skitse 1 og 2:

Al landlov var stoppet, altså også for befalingsmænd. På grund af den særlige situation iøvrigt opholdt besætningen på Søværnets Kaserne sig om natten d. 28-29/8 på deres normale pladser i beskyttelsesrummene, således kommandovagthavende søofficer - i dette tilfælde chefen for flådestationens stabschef - samt kasernens søofficerer og læge i kommandorummet, kasernemestrene i beskyttelsesrummets sydlige vagtstue, hvor jeg også selv opholdt mig fra kl.00:30 - ca. 04:00 p. gr. a overfyldning i kommandorummet. - Luftværnskompagniet var deplojeret på Holmen.

I kommandorummet fandtes 8 telefoner, bl. a. en *direkte* ledning til chefen for flådestationen, en *direkte* ledning til beskyttelsesrummenes sydlige vagtstue. Kasernens vagtchefs telefon var omstillet til kommandorummet. Omstilling - begge veje - var kun mulig i dette og denne telefon kunne derfor ikke anvendes i kontorbygningen. 3 telefoner var i direkte forbindelse med udkigsposter. Alle ikke-direkte telefoner havde forbindelse til Nyholms telefoncentral.

Skitse 1



Ved tidspunktet for tyskernes indpassage på Holmen via Værftsbrovagten, blev jeg tilkaldt til kommandorummet. - Fra chefen for flådestationen var der modtaget ordre til, at modstand med våbenmagt ikke måtte ydes overfor de tyske styrker. Den første tysker, der viste sig på kasernen, var en parlamentær, som ad omveje var blevet ført hertil, men som skulle have været til chefen for flådestationen. Han begav sig med sit følge dertil. I mellemtiden var der fra kystflåden udstedt ordre til sænkning af flådens skibe, der alle i lang tid havde været præpareret for en sådan situation. Sænkningen var iværksat og i det store og hele fuldendt, før parlamentæren nåede til chefen for flådestationen.

Noget senere blev der af sidstnævnte udstedt ordre til, at alle underofficerer og menige skulle afgang til en samlingsplads ved idrætsbanen, medens alle officerer skulle afgang til chefen for flådestationen's kontor, hvor de skulle aflevere deres våben. Ordren blev videregivet til vagthavende kasernemester. Af kasernens chef fik jeg ordre til at føre besætningen fra kasernen til opsamlingsstedet. Jeg begav mig til kasernegården, hvor besætningen var under opstilling. - Samtidig forlod chefen for kasernen, dagens vagtchef, vagthavende læge og ældste kasernemester kommandorummet, og det var min opfattelse, at de øvrige officerer ville følge umiddelbart efter - alt i overensstemmelse med ordren fra flådestationen. - Ordren om samling var fra tysk side givet i ultimativ form med en frist for gennemførelse af 30 minutter. - Mønstring af besætningen foretages normalt af vagthavende kasernemester. - Før denne var tilstede foran fronten, kommanderede jeg selv "tilhøjre ret" for at fremme mønstringen og tilvejebringe ro i denne for mandskabet uvante situation.

På samme tid var de første delinger af besætningen fra kaserne-skibet "Fyen" (eksercerskolemandskab) under march

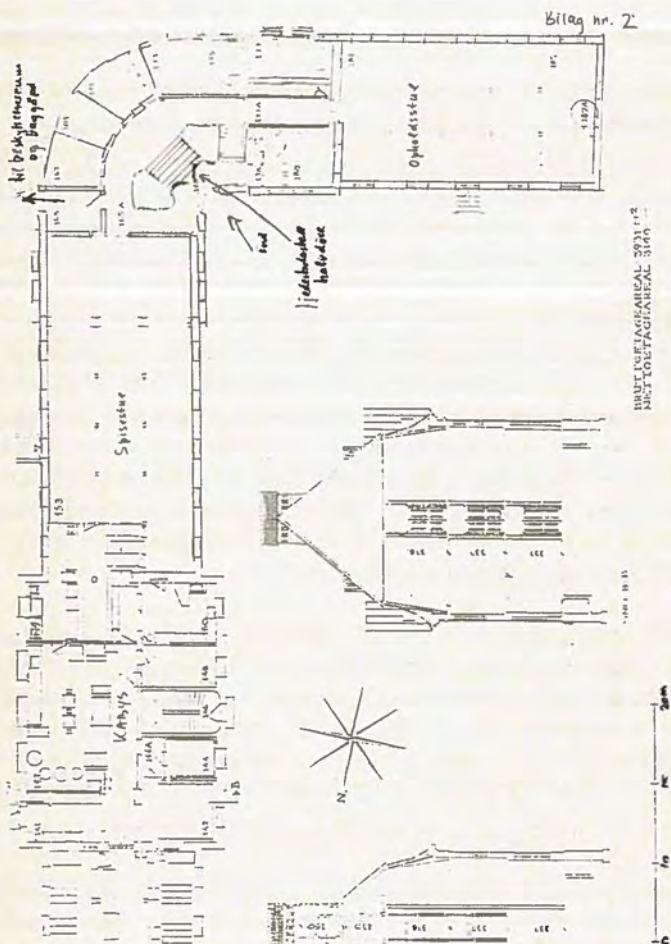
mod opsamlingsstedet. Da de kom frem fra hjørnet af Planbygningen, blev der åbnet beskydning mod dem med automatisk skyts. Netop i dette øjeblik havde kasernemesteren meldt "Alle er ude", men selve mønstringen var ikke foretaget. For at orientere mig om situationen uden for kasernen, hvorfra jeg hørte råb, løb jeg hen til gitterporten for at se ud. Jeg så da, at "Fyen"s besætning var faldet ned, da den var blevet beskudt. Jeg skønnede, at skytset befandt sig i land i nærheden af søofficersskolens vestside og antog, at foruden "Fyen"s besætning også de fra kasernen afgående officerer kunne være i fare, idet de måtte være for sydgående lidt foran "Fyen"-folkene. - En underkvartermester og en menig var udefra på vej mod gitterporten. Jeg skyndede på dem for at få dem ind i sikkerhed i kasernegården. Ved beskydningen dræbtes 1 værnepligtig og 1 math-elev. 2 søofficerer såredes, hvoraf den ene mistede en arm.

Det billede, jeg havde dannet mig ved at se "Fyen"s mandskab beskudt sammenholdt med min opfattelse af at være den eneste tilbageblevne søofficer, foranledigede mig til at søge skydningen stoppet gennem chefen for flådestationen på hvis kontor, jeg vidste, at den tyske officer, der havde kommandoen over angrebsstyrken, var tilstede. - Jeg var den eneste person, der havde det fulde billede af situationen, og det var derfor naturligt, at jeg overtog pligterne med løsning af den taktiske opgave, at få skydningen stoppet, mens kasernemesteren naturligt løste den kasernemæssige opgave at sende kasernens mandskab tilbage i beskyttelsesrummene, hvorfra de var kommet ud minutter tidligere. - Jeg var ikke i tvivl om, at kasernemesteren ville handle i overensstemmelse hermed. - Jeg besluttede straks at søge den direkte telefonforbindelse til chefen for flådestationen fra kommandorummet. - Jeg anså, at det ville kunne bringe mig i skudlinien, hvis jeg løb direkte til dette fra kasernegården, hvorfor jeg valgte at løbe ind gennem den sydøstlige

indgang, ud i baggården, langs denne til beskyttelsesrummernes nordlige del, der var i direkte forbindelse med kommandorummet. - Da jeg antog, at der fra den formodede skudretning ville kunne komme nedslag i kasernegårdens nordlige del, præjede jeg under mit løb mod indgangen til kaserne-mesteren "Lad os få folkene ind denne vej!" På vej ind i bygningen fik jeg den tanke, at tid kunne spares og sikkerhed for mandskabet stadig opnås ved at lade dette tage plads på gulvet i samlingsstuen og den sydlige spisestue, hvor de ville være i dækning af de høje vindueskarme. Jeg kastede et blik ind i de nævnte lokaliteter for at sikre mig, at de var ryddelige efter "blåt øje" aftenen før. - Jeg ville løbe ud i kasernegården igen for at give ordre herom, da jeg i indgangen mødtes af strømmen af mandskabet, der allerede var på vej mod beskyttelsesrummene, hvorfor jeg opgav at lade mandskabet placere sig i de nævnte lokaliteter.

Da jeg så, at passagen af de to fjederbelastede døre ikke gik glat, beordrede jeg en menig til at holde den ene åben, mens jeg selv et øjeblik holdt den anden, som jeg derefter overgav til en anden menig. Derefter begav jeg mig med strømmen ud i baggården og for at sikre mig, at besætningen ikke klumpede sammen i det smalle rum i hvilket de indpasserede gennem een indgang mod normalt gennem fire, løb jeg selv ind i rummet for at drive fortroppen nord på i rummet, hvorefter jeg løb ud i baggården igen og videre til kommandorummet.

Ved ankomst hertil fandt jeg uventet, at flådestationens stabschef og kasernens næstkommanderende stadig var tilstede. Stabschefen var i gang med at melde til chefen for flådestationen om skydningen. - Efter ca. 20 min. ventetid modtoges fra flådestationen ordre om mandskabets afgang som tidligere bestemt - uanset skydningen. - Denne hørte dog op. - Mandskabet mønstredes i kasernegården. Forinden



Skitse 2

havde jeg stoppet to tyskere fra at skyde efter to orlogsgaster, der var kommet ud af beskyttelsesrummenes nordlige ende. Disse to var de eneste af kasernens mandskab, der på

noget tidspunkt kunne siges at have været i akut fare. - Ty-skerne overtog nu selv kommandoen over den danske styrke af underbefalingsmænd og menige, mens de to førnævnte søofficerer og jeg selv afgik som beordret. - Også den nye ordre om afgang var givet i ultimativ form med 10 min. frist for iværksættelse under trussel om luftbombardement af Holmen og - som jeg senere erfarede - ved beskydning fra Flakfortets kanoner, der var indstillet på Holmen.

Rygterne.

Omkring 16-18 dage efter den 29. aug fortalte en søløjtnant II, der som interneret var tilgået kasernen, at han af en vær-nepligtig, han kendte, havde fået fortalt, at jeg den 29. aug., da tyskerne begyndte at skyde, var løbet min vej af skræk for at blive skudt. - Jeg tillagde ikke dette rygte nogen be-tydning, men forklarede søløjtnanten som foranstående, for at han, hvis han igen talte med den pågældende, kunne forklare ham sagens sammenhæng.

Hen mod enden af september foretoges en del omrokeringer af officerspersonel i forbindelse med hvilke jeg selv over-flyttedes til søofficerssskolen, hvor et større antal søofficerer samt kadetkorpset var indlogeret. - Datoen for min over-flytning lå nogle dage før kongens fødselsdag d. 26. sept., hvilken jeg var med til at fejre på søofficerssskolen. - Min specielle opgave her var iøvrigt at fortsætte med at organisere underholdning for det på Holmen internerede personel af alle kategorier, som jeg allerede var påbegyndt, og hvilket ansås lettere at udføre fra dette sted, hvor underholdningerne fandt sted.

Jeg kan her indskyde, at denne tjeneste gav mig lejlighed til at tage ture uden for Holmen for at kontakte kunstnere og andre. - En sådan udgang krævede et "Ausweis" fra den kommandohavende tyske officer, der havde etableret kon-

tor i Nyholms Vagt. - Ved min første udgang fik jeg i Chr. Johansens trykkeri i Willemoesgade et antal falske kopier af dette Ausweiss trykt, hvorved det ved kopiering af Kapitän Müller's underskrift på kortet blev muliggjort for det på sø-officersskolen underbragte personel at forlade Holmen. - Derved kunne etablerede kontakter med modstandsbevægelsen og i forbindelse med forberedelser til transporten af danske jøder til Sverige opretholdes. - Filmen "Sejr i Ørkenen", nedkastet af engelske flyvere, blev således vist under bevogtning af tyske skildvagter uden for søofficersskolen!

På søofficersskolen traf jeg nogle dage senere tilfældigt chefen for søværnets personelkontor på Holmen, kommandørkaptajn H.V. Kaalund, hvem jeg kendte godt fra tidligere udkommandoer sammen. - I løbet af vor samtale fortalte han mig, at to underbefalingsmænd, som for deres tjeneste på kasernen havde fået dårlige bedømmelser, p. gr. a. disse havde været til møde hos ham. - En af dem havde som svar på bebrejdelser sagt, at "man vel ikke kunne vente sig så meget af underbefalingsmænd, når man ikke kunne vente sig mere af officerer". - Forespurgt om, hvad han mente, havde han svaret, at han sigtede til kaptajnløjtnant Langhorn, som d. 29. aug var løbet for at bringe sig selv i sikkerhed, da tyskerne var begyndt at skyde. - Kommandørkaptajnen spurgte mig, om jeg ikke ville være interesseret i en nærmere undersøgelse ved søværnets auditor for at få rammet en pæl gennem slige rygter. - Hertil svarede jeg, at det var jeg naturligvis, idet jeg nu var klar over, at det drejede sig om et mere vedholdende rygte, end jeg ved den tidligere lejlighed have antaget. Det var nu min opfattelse, at kommandørkaptajnen ville starte indledelsen af en undersøgelse rettet mod rygtesmederiet. - Senere gik det dog op for mig, at der allerede bag om ryggen på mig havde været en vidneafhøring i gang, i hvilken jeg selv nærmest figurerede som sigtet. - Det må vel siges, at det ville have været det korrek-

te, om chefen for personelkontoret havde henvist den pågældende meddeler til - i overensstemmelse med gældende tjenestebestemmelser - at klage til min nærmeste foresatte, chefen for kasernen, daværende kommandør, senere afdøde kontreadmiral Bjørn Andersen efter at have gjort mig bekendt med sin hensigt herom. Det er eet af de mange bizarre træk i hele denne sag, at hverken kasernens chef eller kasernens næstkommanderende, orlogskaptajn K.N. Dahl, på noget tidspunkt var blevet kontaktet af auditøren eller af ministeriet i anledning af de omhandlede rygter. Chefen hørte først officielt herom, da han i 1948 mødte i Østre Landsret som vidne for mig i min sag mod marineministeriet om mit pensionsspørgsmål, mens næstkommanderende første gang officielt underrettedes, da han i 1945 afhørtes af den senere omtalte undersøgelseskommision.

Nogle dage efter samtalen med kommandørkaptajn Kaalund foretog auditør Schäffer en afhøring af mig, som jeg senere har erfaret foranlediget ved en skrivelse fra marineministeriet til ham af 1. okt med bilag, som antages at være de direkte afhøringer i selve ministeriet af vidner opgivet af anmelderen samt af materielmester Charles Hansen, vagthavende kasernemester d. 29. aug., efter at kommandørkaptajn Kaalund havde videregivet udtalelserne til ministeriet af den nævnte underkvartermester, der som skjold for sig selv havde fremført rygterne om min påståede fejghed.

Ved analyse i 1979 af notat gjort i marineministeriet af en direkte telefonisk henvendelse fra den oprindelige anmelder samt af notat vedrørende afhøring af to underkanonerer, han havde opgivet som vidner, fremgår det klart, at anmelderen ikke selv var tilstede på kasernen d. 29/8, men sagde, at han havde sin viden fra værnepligtige samt fra de nævnte to underkanonerer, hvoraf den ene var den, der også havde været til møde hos chefen for personelkontoret sammen med anmelderen.

Det kan være rimeligt at anføre, at anmelderen var en proviantunderkvartermester, der havde tjenstgjort som kok og hovmester i officersmessen på kasernen for hvilken jeg selv var messeforstander. Ved en optælling af øl- og spiritusbeholdningerne, hvortil jeg selv og hovmesteren havde nøgler, i forbindelse med min forestående overflytning til søofficersskolen, havde jeg konstateret et unaturligt svind i lageret, hvilket jeg havde meldt til messeformanden, orlogskaptajn Dahl, som efter en nærmere undersøgelse - gennem chefen for personelkontoret - foranledigede den pågældende hovmester flyttet fra kasernen.

Den ene af de to underkanonerer, der blev kaldt til afhøring i marineministeriet, havde to gange været straffet for vagtforseelser som vagtsassistent på kasernen, for een af disse - muligt for begge - indmeldt af mig som vagtchef. - Et tids-skema for anmeldelsen til marineministeriet og senere afhøring af mig ved auditor Schäffer ser således ud:

27. el. 28.sept.: Anmelderen og en underkanoner til møde hos chefen for personelkontoret. - Formentlig samme dag indberetning om rygterne til marineministeriet af kommandørkaptajn Kaalund.

28. sept.: Telefonisk henvendelse direkte til marineministeriet (orlogskaptajn H.K. Paulsen) fra anmelderen.

29. sept.: Afhøring i marineministeriet (orlogskaptajn Paulsen og kaptajnløjtnant K. Ramberg) af materielmester Charles Hansen.

30. sept.: Afhøring i ministeriet af 2 underkanonerer opgivet af anmelderen som vidner.

1. el. 2. okt.: Mit tilfældige møde med kommandørkaptajn Kaalund.

4. okt.: Auditor Schäffers 1. afhøring af mig.

7. okt.: Auditor Schäffers 2. afhøring af mig.

Auditørens afhøringer af mig foregik på en overfladisk måde og ved den første afhøring *uden antydning af, at afhøringer uden mit kendskab allerede havde været foretaget i ministeriet* (hvilket jeg først erfarede i 1979) - og uden angivelse af hvem vidnerne iøvrigt var.

Først ved afhøringen d. 7. okt. blev det oplyst for mig, at vagthavende kasernemester ikke havde hørt eller opfattet mit praj om at sende mandskabet gennem kasernens sydøstlige indgang og at jeg ville varsko flådestationen om skydningen. - Jeg blev først den 7/10 klar over, at der forelå en slags sigtelse mod mig, da jeg spurgte auditøren, hvad konsekvenserne ville være m. h. t. at tilbagevise rygtesmedens udtalelser. - Auditørens svar var -- til min konsternation -: "Jeg kan ikke se andet, end at der vil blive rejst straffesag mod Dem. Det ser jo ud til, at De løber hver gang, De ser en tysker!" - Denne sidste tilføjelse naturligvis sigtende til "episoden i Ryvangs Allé" (Bilag 1).

Jeg var ikke klog nok til at beherske min vrede over den anlagte betragtning, hvilket forårsagede afhøringen sluttet.

På intet tidspunkt af afhøringerne var andet end vidneudsagn om mine bevægelser berørt. - Motiverne for disse - først og fremmest beskydningen af "Fyen"s besætning var ikke blevet nærmere behandlet.

Ved afhøringerne var jeg kun gjort bekendt med vidneudsagnene ved sporadiske spørgsmål med udgang i disse. - *Jeg havde ikke fået oplæst eller på anden måde fået lejlighed til at godkende de af auditøren gjorte notater, hvad han med sin underskrift har attesteret har været tilfældet.* - Jeg fik ikke tilbudt selv at føre vidner. - Jeg anmodede ikke herom, da jeg anså at sagen senere ville blive behandlet med normale juridiske rettigheder for en sigtet eller anklaget.

De næste skridt, der foretoges i sagen og til hvilke jeg selv først har fået kendskab ved min analyse i 1979-80 af sagens behandling, var, at auditor Schäffer med skrivelse af 17.10 43 til marineministeriet indsendte en hovedrapport, bl. a. indeholdende de optegnelser, hvis korrekthed jeg bestrider, men under hvilke auditøren i strid med sandheden har anført: "Oplæst. Vedtaget". - I den nævnte skrivelse anføres vedrørende, hvad jeg anså som min hovedopgave under de givne omstændigheder, nemlig at redde danske menneskeliv, følgende:

"Kaptajnløjtnantens Forklaring gaar ud paa, at da han havde varskoet om, at Folkene skulde gaa i Beskyttelsesrum og sikret sig, at dette var i Sving, var det ham magtpaaliggende saa hurtigt som muligt at faa telefonisk forbindelse med Flaadestationen, hvor han vidste, at der opholdt sig en tysk Officer, for at se at faa Skydningen standset, baade af Hensyn til sine egne Folk og navnlig af Hensyn til Folkene fra "Fyen", der havde paabegyndt Marchen til Gymnasstiksalen.

Denne forklaring forekommer mig noget konstrueret, men kan maaske ikke afvises. Det ligger formentlig uden for mit Omraade at tage stilling hertil.

Det foreslaas, at det skriftligt tilkendegives Kaptajnløjtnant Langhorn, at Marineministeriet maa betegne hans Opræden den 29/8 1943, da han havde faaet Ordre til at føre Kaserens Besætning til Gymnastikhuset og ved Skydningens Begyndelse fra tysk Side forlod Fronten og begav sig ind i Sydfløjen som en af de første, som højst uværdig og forkastelig for en Øverstkommanderende, da den med Rette har kunnet give Folkene det Indtryk, at han først og fremmest søgte at bringe sig selv i Sikkerhed, og at det efter Marineministeriets Mening ikke kan gøre nogen Forandring heri, at han herom har forklaret, at det var for at komme hurtigt til en Telefon for at søge Skydningen standset."

Under dato 23.10.43 sendte chefen for søværnskommandoen denne rapport til udtalelse af generalauditøren, som allerede d. 25.10.43 tilbagesendte den med bl.a. følgende udtalelser:

"Den fulde Forstaaelse af Stillingen vanskeliggøres i nogen Grad derved, at de i Rapporten nævnte Bilag, derunder et Rids ikke er medfulgt hertil. Det er dog muligt paa det foreliggende Grundlag at fastslaa, at Kaptajnløjtnant Langhorn i en kritisk Situation ikke har opfyldt den ham efter Forholdets Natur paahvilende Pligt til at foregaa sit Mandskab med et godt Eksempel. Han maa siges "i høj Grad at have svigtet overfor de Krav, der efter hans Stilling maa stilles til ham", Militær Straffelov §63,II. Auditørens Indstilling forekommer mig alt for lempelig. Hvis Forholdene var normale burde Kaptajnløjtnanten først straffes ved Dom og derefter afskediges. Dette sidste forekommer mig ogsaa under de nuværende Forhold at burde ske - - - og han bør derfor efter min Opfattelse afskediges efter Tjenestemandslovens §61."

Ophold i Sverige.

Hen mod slutningen af oktober 1943 frigaves alt interneret personel og de værnepligtige hjemsendtes. - Centrale personer i den begyndende modstandsbevægelse ønskede, at jeg tog til Sverige, hvilket jeg besluttede mig til. Denne beslutning meddelte jeg ved et personligt besøg Marineministeriet, efter frigivelsen, nogle dage før jeg den 28/10 43 - under udgangsforbudet - af en af de senere velkendte transportorganisationer sammen med min kone og 8 mdr. gamle søn sejledes fra Øresundskysten til Helsingborg. - I Sverige arbejdede jeg først 4 måneder i skovbruget. I dette tidsrum forsøgte jeg gennem min svigerfader, bosiddende på Færøerne, at opnå passage dertil med henblik på mulighed for senere tjeneste i fortrinsvis den britiske flåde, dog uden, at dette lykkedes.

Fra marts 1944 gennemgik jeg fodfolks- og nærkamptræning under Den danske Brigade. Hertil udgik via lejrchefen en forespørgsel til de her tjenstgørende søofficerer, om hvem, der ønskede, om muligt, at komme til England. - Dog skulle jeg ikke inkluderes i de adspurgte. Jeg tænkte mig, at grunden hertil kunne være, at jeg selv havde taget et direkte initiativ hertil i denne retning uden om den danske militærkommando i Stockholm, hvortil jeg rejste for at få en forklaring herpå - uden kendskab til at jeg allerede hjemme i oktober var blevet "dømt" til afsked. Ingen dér kunne eller ville give mig nogen nærmere forklaring.

Fra juli 1944 til medio juni 1945 gjorde jeg derefter tjeneste som næstkommanderende ved det danske flygtningekontors militærafdeling. Denne var rekrutteringskontor for Brigaden og førte register over alt hjemsendt personel m. henblik på udsendelse af mobiliseringsordrer. - Selv var jeg designeret som transportofficer. - Da overføringen af Brigaden fandt sted under relativt rolige forhold, forblev jeg i Stockholm for at afvikle kontorets virksomhed.

Da jeg efter tilbagekomst til Danmark medio juni meldte mig til tjeneste i Marineministeriet, meddeltes det mig samtidigt, at den i 1943 startede "auditørsag" ville blive genoptaget.

Undersøgelseskommissionen.

I juni måned 1945 blev der af forsvarsministeren nedsat en "Kommission til Undersøgelse af forskellige Officerers Optræden den 29. August 1943", hvilken fik til opgave også at undersøge min optræden. Medlemmer af kommissionen var:

Kontreadmiral C.G. Bastrup, f. 1872, afg. fra tjeneste 1937. Formand.

Kommandør H. Gad, f. 1873, afg. fra tjeneste 1938.

Kommandørkaptajn i Reserven N. Bonde, f. 1882, afg. fra tjeneste 1923.

Kst. Auditor B.G. Pürschel.

Jeg mødte to gange for kommissionen, een gang til ca. 1 times afhøring, een gang til ca. 5 minutters afhøring. - Ved intet af disse møder var den kommissionen tilkommanderede auditor tilstede. - Afhøringerne formede sig som en række spørgsmål baseret på auditor Schäffers notater. Kommissionen gik ikke særligt i dybden i noget spørgsmål, hvad der ikke faldt mig for brystet, da det var min opfattelse, at kommissionens arbejde kun var en rent tilrettelæggende *undersøgelse* til brug for stillingtagen til, om sagen skulle behandles ved en ret, der da skulle pådømme sagen. Til underbygning af denne opfattelse tjente forsvarsministerens udtalelse på et pressemøde i ministeriet den 25/6 1945. Ifølge referat i "Berlingske Tidende" den 26/6, som ikke senere blev dementeret, udtalte forsvarsministeren: "Der er på Ministerens Foranledning i Søværnet nedsat en Kommission af højere ældre Officerer, der skal bedømme nogle Officerers Optræden 9. April 1940 og 29. August 1943.....Naar Resultaterne foreligger, vil de, der ikke gaar rensat ud af Undersøgelserne, komme for den Tjenestemandsdømstol, der ned sættes."

Marineministeriets skrivelse vedrørende kommissionens sammensætning og formål kunne jeg kun forstå således, at dens opgave var at undersøge - ikke andet. Jeg stod efter at have været gennem dens overfladiske undersøgelse af min optræden ganske uforstående over for dens kompetence til baseret herpå at fremkomme med en indstilling om afsked. Kommissionen går i sagen - iøvrigt ikke blot i min - så vidt som til at "fælde dommen", og det på basis af mangelfulde og ikke godkendte rapporter samt egne sporadiske spørgsmåls besvarelse. - Det må dog erkendes, at kommissionen har været i sin ret til at stole på, at auditørens rapporter vir-

kelig var godkendte, når han med sin underskrift havde attesteret dette. - Det blev af Kontreadmiral Bastrup, da han senere mødte som vidne for Østre Landsret, iøvrigt oplyst, at kommissionens commisorium havde været begrænset, så den ikke skulle søge nye oplysninger, men basere sine undersøgelser på allerede foreliggende materiale. - Går man ud fra, at kommissionen har kendt generalauditør Pürschels indstilling af 25/10 1943, bekræfter dette min opfattelse, at kommissionen blot skulle samle argumenter for en allerede truffen afgørelse og tillige med den vægt, der lå i de nævnte søofficerers grad, alder og omdømme skulle give troværdighed til korrektheden af denne afgørelse. - Kommissionens betænkning findes som bilag nr. 2.

Den 22. august 1945 var jeg efter ordre til møde hos chefen for søværnskommandoen. - Denne fortalte mig kort og klart, at jeg var blevet afskediget efter tjenestemandslovens §61, idet han oplæste konklusionen i kommissionsbetænkningen.

Ved denne lejlighed blev ordet "afsked" nævnt for første gang under sagens behandling, ligesom det var første gang en sigtelse mod mig for at "have tabt hovedet" var formuleret. - Jeg anmodede omgående om at få denne afgørelse appelleret, idet jeg i bevidsthed om at have handlet for at redde danske menneskeliv - og samtidig vise omsorg for kaserens mandskab ikke havde udvist dadelværdig optræden udover at jeg ved denne havde givet anledning til senere rygtedannelser om mine motiver. Viceadmiralen svarede blot, at det var der desværre ikke nogen mulighed for.

Efter lang og omhyggelig overvejelse besluttede jeg i foråret 1946 at anmode marineministeriet om genoptagelse af sagen, idet jeg gennem min sagfører meddelte ministeriet, at hvis dette ikke mente at kunne genoptage sagen, ville jeg i

henhold til Tjenestemandslovens bestemmelser søge domstolens afgørelse af, hvorvidt pension med rette var nægtet mig. - En sådan fremgangsmåde stod ikke åben for de øvrige to søofficerer, der var blevet afskediget på grundlag af kommissionens afgørelse, idet de begge havde fået fulde pensionsrettigheder. For mit eget tilfælde så det således ud: Marineministeriet havde efter forhandling med og godkendelse af finansministeriet indstillet mig til at modtage halv pension. - Denne afgørelse ville finansudvalget imidlertid ikke godkende, hvorfor pensionen bortfaldt.

27. juni 1946 tilskrev min sagfører marineministeriet. Efter en generel afvisning af genoptagelse bemærker ministeriet til de enkelte punkter i hans henvendelse:

1) At man har lagt Hovedvægten paa den af Søværnets Auditør i 1943 foretagne Undersøgelse, som i det store og hele maa anses fyldestgørende til Sagens Belysning, og som under Hensyn til Tidsforløbet af de ca. 2 Aar til Sagens Genoptagelse maa antages at komme Begivenhedernes faktiske Forløb nærmest.

2) Ministeriet maa afvise Udtalelsen om, at Kaptajnløjtnant Langhorn ikke er blevet gjort bekendt med Vidneforklaringer, *idet det af Auditørens Rapport netop fremgaar, at han er blevet foreholdt de afgivne Vidneforklaringer og har faaet Lejlighed til at fremsætte sine Bemærkninger til disse og ogsaa faktisk har gjort det.**

3) Det er ikke Ministeriet bekendt, at Kaptajnløjtnant Langhorn har ønsket at føre andre Vidner end de i Forhøret fremførte.

4) Ministeriet finder endvidere Anledning til at afvise den almindelige Udtalelse om, at Sagen er blevet afgjort paa et

urigtigt Grundlag, og ønsker særligt at præcisere, at man ikke ser, at man ikke i enhver Henseende har gjort Sagen til Genstand for en endog meget grundig Undersøgelse og Prøvelse, der paa fuldt ud betryggende Maade har givet Kaptajnløjtnant Langhorn Lejlighed til at varetage sine Interesser.

F.M.

Vedel /Linde

Henvendelsen fra min sagfører havde været oversendt til udtalelse hos undersøgelseskommisionens formand *samt til udtalelse hos generalauditøren, som nu var den samme, der som auditør havde foretaget de lidet til bunds gående undersøgelser*. Denne påfører sagen denne udtalelse:

”Tilbagesendes af Generalauditøren i Tilslutning til foranstaaende Udtalelse af Kommissionens Formand, idet jeg ligesom denne mener, at der ikke er Anledning til at tage Sagen op til fornyet Behandling.

Jeg skal bemærke, at det ikke er rigtigt, hvad Landsretssagfører Brückner skriver, at Kaptajnløjtnanten ikke er blevet gjort bekendt med de afgivne Vidneforklaringer.

Jeg skal ikke undlade at henlede Opmærksomheden paa en tidligere Sag, hvorunder Kaptajnløjtnanten har udvist en for en Officer uværdig Holdning. Akterne i denne Sag findes enten i Byrettens 10^e Afdeling (den særlige Afdeling under Besættelsens første Tid), i Marineministeriets eller i Auditøren ved Søværnets Arkiv. Sagen gaar i Korthed ud paa følgende:

Kaptajnløjtnanten kom cyklende ad Ryvangs Allé sammen med sin hustru og en Svigerinde. En tysk Soldat, der sad paa en Bænk sammen med en dansk Kvinde, beskyldte Selskabet for at have spyttet efter dem. Efter et Ordskifte flygtede Kaptajnløjtnanten på Cykle efterfulgt af den tyske Soldat paa Cykle, gennem Ryvangens Sideveje ned paa Strandvej-

en, hvor han paa den anden Side af Svanemøllebroen var nær ved at blive indhentet, hvorefter han maatte anmode en dansk Politibetjent om at tage Affære.

København den 19/8 1946
sign. E. Schäffer''

For at substantiere min påstand om den utroligt overfladiske måde afhøringerne i 1943 foregik vil jeg her henvise til korrespondance, der findes som bilag nr. 3a & b med Kommandørkaptajn A.H. Lind, den ene af de andre søofficerer, der fik øksen af undersøgelseskommisionen.

I et senere brev, som jeg har fået kendskab til skriver auditor Schäffer den 23/2 1948 - antagelig i forbindelse med forberedelserne til sagens behandling ved Østre Landsret i et brev til Kammeradvokaten:

*''Paa Foranledning af Herr Kammeradvokaten bekræftes det herved, at mine Afhøringer af Kaptajnløjtnant Langhorn i 1943 er oplæst for ham og vedtaget af ham, ligesom han har haft Lejlighed til at udtale sig til de øvrige Vidneforklaringer, der er foreholdt ham. Det fremgaar af Rapporten, og det er en Praksis, jeg aldrig har afvejet fra.** Det er en Selvfølge, at mine Kladder vedrørende Afhøringer er konform med Rapporten.

sign. E. Schäffer''

For yderligere at sandsynliggøre rigtigheden i mine påstande vedrørende sagsbehandlingen, kan jeg minde om Maskinmester III Niels Seirups brev af 19. maj 1943 til Chefen for Søværnskommandoen i anledning af ''Søridderen'' Affæren, hvis slutning lyder:

''Til Slut skal jeg bemærke, at jeg ikke har faaet oplæst, og

ikke godkendt min forklaring til Auditøren.''(Tidsskrift for Søværnen November 1979).*

Som afslutning på mine bemærkninger om undersøgelses-kommisionen vil jeg nævne, at denne med sin søgen efter argumenter for at påvise fejlagtig optræden, efter min mening har kompromitteret sig i nogen grad som ''sagkyndig'' ved at lægge vægt på, at jeg ikke havde anvendt en af tre nærmere telefoner: En 10-øres automattelefon, en telefon, der var klausuleret mod udgående samtaler og en telefon i en anden bygning, hvor jeg ikke var lokalkendt. - Det er uændret min opfattelse, at anvendelsen af een af de nævnte telefoner ville have været forkert.

Jeg støttes i denne opfattelse af kasernens daværende 4.kommanderende, der har udtalt, at han også nok ville have foretrukket at bruge den direkte telefon i kommandorummet. - Hvad jeg tillægger endnu større vægt i bedømmelsen af min tilsigtede brug af telefonen i dette, er en udtalelse af materielmester Charles Hansen ved den ovenomtalte afhøring direkte i marineministeriet:

''Langhorn og Charles Hansen tog Opstilling i den sydlige Passage fra Kasernegaarden til Baggaarden, hvor de varskoede Folkene om at tage den med Ro og forblev her til i hvert Fald 50% af Folkene var passeret. Derefter tabte Charles Hansen Følingen med Langhorn men oplyste samtidig, at Langhorns Plads var Kommandocentralen, der er beliggende ved Kasernens nordvestlige Hjørne, hvorfor det maa antages, at Langhorn, da han har set Folkene vel igennem, har skyndt sig langs Kasernens Bagside rundt til Kommandocentralen. Langhorns eventuelle løb gennem Baggården til kommandocentralen kan efter Charles Hansens Mening muligvis have givet de Værnepligtige og Underbefalingsmænd Anledning til en fejlagtig Opfattelse af Langhorns Optræden i Slutfasen af det her omhandlede Optrin.

Charles Hansen oplyste endvidere, at Grunden til de ondartede Rygter om Langhorns Optræden evt. kan skyldes, at han (Langhorn) muligvis er mindre vellidt af Folkene, og at der i Øjeblikket kan spores et vist Modsætningsforhold fra Underkvartermestrenes Side mod Officererne”

Det er karakteristisk for sagsbehandlingen, at resultatet af den nævnte afhøring ikke på noget tidspunkt har været inddraget heri - i hvert fald har ingen af mine senere advokater ved Østre Landsret eller Højesteret fået noget kendskab hertil. Dette dokument findes end ikke arkiveret sammen med sagens øvrige akter, der nu henligger i Rigsarkivet. Når jeg overhovedet har kendskab hertil, skyldes det, at marineauditor M. Reimann, der har taget interesse i sagens behandling, har kunnet fremskaffe det fra Rigsarkivet, hvor det var arkiveret separat fra sagens øvrige akter. Dette var i 1979. - Det forekommer mig, at ministeriet ved med flid at holde Charles Hansens udsagn borte fra sagen, således har ført både Østre Landsret og Højesteret bag lyset og har derved tillige handlet til ugunst for mig. - Det kan ikke ses noget sted, hvorvidt undersøgelseskommisionen har haft kendskab hertil. Har den det, har den i hvert fald ikke taget det i betragtning i forbindelse med sin antydning af, hvilke telefoner, den to år efter begivenhederne har ment, at jeg hellere skulle have anvendt!

Vedrørende dette punkt henviser jeg også til kontreadmiral Bjørn Andersens vidneudsagn ved Østre Landsret i 1947, gengivet nedenfor.

I forbindelse med forberedelsen til sagens behandling ved Østre Landsret konsulterede min sagfører professor i Statsforvaltning, dr. jur. Poul Andersen, som efter at have sat sig ind i sagens behandling udtalte, at denne syntes foregået efter rene Nazi-metoder. Proceduren med anklager og dommer, men ingen forsvarer kendes i nyere tid fra Franco-Spanien og fra Khomeinis Iran. Begge steder er mennesker

uden formuleret anklage blevet præsenteret for en allerede afsagt dom - blevet skudt på stedet!

Østre Landsret.

Jeg følte mig - naturligtvis - dårligt behandlet og uretfærdigt afskediget. Tjenestemandslovens § 805 undtog søværnets og hærens officerer fra de almindelige regler om, at den, der påtænkes afskediget p. gr. a. tjenesteforseeelser, har visse garantier - særligt adgang til forsvarer og domstolsbehandling. Sagens afgørelse var derfor, som også udtalt af chefen for søværnskommandoen, inappellabel. - Af denne grund ønskede formanden for Hovedorganisation for Søofficerer, kommandørkaptajn A.H. Andresen, ikke at tage noget skridt overfor ministeriet vedrørende sagens behandlingsmåde.

Jeg besluttede mig til at anlægge sag mod marineministeriet for at opnå den tilfredsstillelse, der ville ligge i at få afskeden ændret til at være med normalt varsel og med fuld pension. I maj 1947 stævnedes min sagfører, landsretssagfører Arnold Rothenborg, marineministeriet ved Østre Landsret. - Jeg skal ikke trætte læserne med nærmere beskrivelse af sagsbehandlingen for denne ret, som pågik i to dage. Som vidner mødte for mig kontreadmiral Bjørn Andersen og orlogskaptajn K.N. Dahl, henholdsvis chef og næstkommanderende for Søværnets Kaserne d. 29. aug. 1943. For marineministeriet mødte som vidner undersøgelseskommis-si-
onens formand og tre andre medlemmer. - I rettens præmisser udtales det bl.a.: "I den foreliggende Sag gik den oprindelige Mistanke mod Sagsøgeren ud paa Fejghed.

Sigtelsen herfor er opretholdt af Sagsøgte, men ikke godtgjort. Den er da heller ikke fastholdt som et Kardinalpunkt, men Afskedigelsen er i sidste Instans forsvaret som begrundet ved, at Sagsøgeren i den foreliggende kritiske Situation ikke med Koldblodighed og Consequens har gennemført en bestemt Beslutning - Telefoneringen til Chefen - og at han

derved har vist sig uskikket til sin stilling."

Af særlig interesse fra præmisserne vil jeg iøvrigt anføre følgende, der er resultat af rettens anmodning til kontreadmiral Bjørn Andersen om at give en militær-teknisk vurdering i sagen:

"Kontreadmiral Bjørn Andersens Erklæring gaar ud paa, at Sagsøgerens Forklaring, at han mente, at han og Folkene var i Sikkerhed i Kasernegaarden ikke kan forkastes, at det springende Punkt er Sagsøgerens Standsning i Rotunden, og at det var logisk og naturligt at Sagsøgeren søgte til Telefonen i Kommandorummet for at sætte sig i Forbindelse med Chefen. Som Totalindtryk har Admiralen erklæret, at han efter at have hørt Sagsøgerens Fremstilling maa nære Betænkelighed ved den Konklusion, Kommissionen er kommet til."

Østre Landsrets dom blev afsagt i januar 1948 og lyder:

"Thi kendes for Ret:

Den omhandlede Afskedigelse bør ske med det fulde Varsel efter Tjenestemandslovens § 8 Stk. 2, og med Pension efter samme Lov § 53.

Sagens Omkostninger betaler Sagsøgte, Marineministeriet til Sagsøgeren, Stationsleder F.G.F. Langhorn med 1000 Kr. inden 15 dage efter denne Doms Afsigelse."

Højesteret.

På trods af - eller måske som følge af - domsforhandlingens klare desavouering af undersøgelseskommissionen besluttede marineministeriet at appellere dommen til Højesteret, der lod afhøringer af anklagemyndighedens vidner samt af mig selv foretage på byrets niveau.

Den 22. januar 1951, 7½ år efter begivenhederne på Søvær-

nets Kaserne afsagdes dom ved Højesteret sålydende:

”den indankede dom er afsagt af Østre Landsret. I pådømmelsen har fem dommere deltaget. Efter indankningen for Højesteret er der afgivet yderligere parts- og vidneforklaringer.

For Højesteret har indstævnte ikke gjort gældende, at hans afskedigelse er ugyldig på grund af tilsidesættelse af forskriften i tjenestemandslovens § 8, stk. 4.

Efter det oplyste, derunder den betænkning, der er afgivet af den af søværnskommandoen nedsatte kommission, må det anses godtgjort, at indstævnte uden fyldestgørende grund og uden at have afgivet kommandoen til en anden befalingsmand under farlige omstændigheder har forladt mandskabet, over hvilket han havde kommandoen. Herefter findes indstævnte at have gjort sig skyldig i et forhold, der var egnet til at svække den for stillingen nødvendige agtelse og tillid og som følge heraf med rette at være afskediget i medfør af tjenestemandslovens § 61. Appellantens frifindelsespåstand vil derfor være at tage til følge. Sagens omkostninger for begge retter findes indstævnte at burde udrede med 1200 kr.

Thi kendes for ret:

Appellanten, Forsvarsministeriet, bør for tiltale af indstævnte, stationsleder F.G.F. Langhorn, i denne sag fri at være. Sagens omkostninger for begge retter betaler indstævnte med 1200 kr. der udredes inden 15 dage efter denne højesteretsdoms afsigelse.”

Jeg har i min historiske analyse af hele denne sag haft lejlighed til at gøre mig bekendt med de fem højesteretsdommers votering og finder anledning til at fremføre nogle bemærkninger hertil:

1. voterende ignorerer, at jeg løb til gitterporten og her så ubeskyttet mandskab beskudt. Efter hans beskrivelse skulle jeg være løbet direkte ind for ”at søge dækning”. Denne

opfattelse må bl.a. basere sig på de af auditor Schäffer udfærdigede unøjagtyige rapporter og vidneudsagen afgivet af modpartens vidner, alle udpeget af den eller de underbefalingsmænd, der optrådte som anmelder(e) i sagen. 1. vot citerer kontreadmiral Bjørn Andersens erklæring i Landsretten vedrørende de militærtekniske forhold i sagen, der konkluderede i, at kontreadmiralen måtte nære betænkelighed ved den konklusion, kommissionen er kommet til. - Besynderligt nok ignoreres denne erklæring af den højeste sagkundskab på stedet, chefen selv, ganske af Højesteret, der i vid udstrækning støtter sig på undersøgelseskommis-si-
ons rolle i sagen.

- 1. vot. mener ikke, at der er ført tilstrækkeligt bevis for, at jeg har handlet af fejghed. - Dette må siges at være det springende punkt i hele sagen. - Beskyldningen fra den oprindelige anmelder var fejghed. Dette er hvad sagen inderst inde drejer sig om. Postulatet om fejghed er gang på gang fremført af kammeradvokaten på vegne af min modpart, således i hans fremstilling til Højesteret af 15.4.1950 (med støtte af episoden i Ryvangs Allé i 1941) - Til det sidste fastholdtes denne anklage i slutningen af nævnte skrivelse, hvorfra jeg citerer: "For landsretten gjorde jeg ligesom nu gældende i første række, at indstævnte har handlet af frygt etc. etc.." - 1. vot. mener ikke, at jeg har ført noget bevis for mine påståede motiver - nemlig at få standset skydningen og derved skåne danske menneskeliv. Han mener, at det efter al sandsynlighed var aldeles overflødigt at afgive melding om kanonskydningen, der selvfølgelig ikke gik stille af. Han mener også, at jeg udmærket kunne have sendt en befalingsmand afsted for at afgive meldingen. Han finder det mærkeligt, at jeg løber til en "fjernere telefon" og at jeg derefter opholder mig i kommandorummet i ca. 20 min. tilsyneladende uden nogen rimelig grund. - Efter min opfattelse mangler 1. vot. forståelse for, hvad situationen, som den havde udviklet sig, krævede. Der ville kort sagt ikke være

noget andet sted, hvor jeg med mere rimelig grund kunne have opholdt mig.

Hvis man klipper et udsnit ud af en film, der viser en mand, der løber, kan man vel i almindelighed ikke se, om han løber *fra* noget eller løber *mod* noget. - Der ville kunne producere adskilligt flere vidner, der så mig løbe, derimod ingen, der kunne vide nøje, hvorfor jeg løb. Jeg alene kunne bedømme situationen, der forårsagede mine bevægelser videre fra gitterporten, hvilket faktum ikke synes at have stået klart for 1. vot.. - Spørgsmålet om, hvordan mine handlinger "tog sig ud", er det ikke faldet mig ind at tage i betragtning og dette forekommer mig helt uvedkommende i forbindelse med mine bestræbelser for at forsøge at afværge den for "Fyen" folkene reelle fare. Alle andre hensyn måtte i denne forbindelse vige. - Det er en militært usaglig betragtning, der får 1. vot. til at udtale, at jeg selvfølgelig udmærket kunne have sendt en befalingsmand afsted for at afgive meldingen. Ingen andre kendte den fulde situation og ingen andre tilstedeværende kendte kommandorummets indretning og de der placerede mange telefoner. Det var helt naturligt at dele opgaverne, den kasernemæssige og den taktiske, på den måde, det i praksis blev gjort.

- Jeg kan kun anse det partisk, at ministeriet gennem alle instanser har holdt materielmester Charles Hansens udtalelser i marineministeriet d. 29/9 43 skjult. - Jeg tror nok er sagt her om auditør Schäffers fremgangsmåde, som også er omtalt af 3. vot., der foreslår, at dommerne lukker øjnene herfor!

2. vot. mener - fundamentalt urigtigt - at det skulle ligge fast, at jeg straks ved skydningens begyndelse har forladt kasernegården og er gået i "dækning". Også han ignorerer på en måde det centrale punkt om det beskudte ubeskyttede mandskab og mener, at der i og for sig måske ikke var nogen grund til at underrette Flådestationen, da skydningen vel som af 1. vot. anført, kunne høres vidt omkring - men til

føjer uden logisk konsekvens, at den farlige stilling, hvori "Fyen"s mandskab var kommet måske ikke stod Flådestationen klart. - Han anfører iøvrigt, at min opgave var begrænset, nemlig til at føre mandskabet til gymnastiksalen. - Denne betragtning kan kun have gyldighed til det øjeblik, da situationen fundamentalt ændres ved skydningen. Det er ufatteligt, når 2. vot. kan udtale, at hvad jeg har forklaret om, at jeg var den eneste tilbageværende søofficer og højestkommanderende, ikke har megen betydning ved bedømmelsen af mit forhold. Der var jo ikke givet ordre til, at Holmen skulle forsvares. Det kunne formentlig også være tidsnok at telefonere, når jeg havde fået folkene i beskyttelsesrummene. 2. vot henviser i sin votering iøvrigt til "episoden i Ryvangs Allé."

3. vot. finder undersøgelseskommissionen upartisk og sagkyndig. Jeg er uenig med ham i den første påstand og føler mig overbevist om, at en mere jordnær kommission, f. eks. under forsæde af chefen for flådestationen eller chefen for kasernen, ville være kommet til et andet resultat.

Det kan beklages, at 4. vot. mener, at Højesteret skal lukke øjnene for den behandlingsmåde, som "man ikke mere end nødvendigt må give blåt stempel" og som han "alt i alt ville foretrække ikke at berøre"

Også 4. vot. fremdrager i sin votering "cykleturen".

Vedr. 5. vot. konstateres det, at denne udtaler sig kritisk om både auditor Schäffers behandling af sagen og om det ved kommissionens møder manglende juridiske medlem.

Med mit kendskab til voteringen fandt jeg det naturligt at ansøge Højesteret om genoptagelse af sagen til fornyet afgørelse. - Hvad der i denne forbindelse først og fremmest ønskedes, var en ordlyd af dommen, der klart udtalte, at bevis for fejghed ikke var ført. I anden række ønskede jeg en frifindelse med følgende tilkendelse af pension. Dette andragende behandledes i Højesteret d. 1. maj 1980 i et offentligt retsmøde af 3 dommere, som konkluderede:

”Efter skriftlig votering har Højesteret besluttet ikke at give den ansøgte tilladelse, da de i loven angivne betingelser herfor ikke er opfyldt.”

Et pensionsspørgsmål.

Efter modtagelsen af dette afslag har jeg senere ansøgt marineministeriet om pensionsmæssig rehabilitering under påberåbelse af at sådan var opnået af en stor del militære tjenestemænd, som var blevet afskediget efter krigen efter behandling ved den nedsatte Tjenestemandsdømstol. Det er min opfattelse, at jeg ikke bør stilles ringere end disse, ikke mindst i betragtning af, at det ved min afsked udtrykkelig tilkendegaves, at der intet var at indvende mod min nationale indstilling.

Marineministeriet oversendte min ansøgning til udtalelse i Finansministeriet, idet det samtidigt antydes, at man fra ministeriets side håbede på en sådan afgørelse med en rehabilitering fra mit fyldte 70. år. - Finansministeriet svarede herpå, at der ikke fandtes nogen lovhjemmel herfor, hvorimod en speciel paragraf dækkede landssvigernes forhold.

For opnåelse af pensionsmæssig rehabilitering vil i mit tilfælde derfor speciel lovgivning være påkrævet.

Lad mig slutte denne analyse med at slå fast, at jeg ikke bærer nag til nogen person i forbindelse med hele denne sag, hvis mange dybe personlige konsekvenser for mig ikke har kunnet anes af nogen, der var del heraf eller indblandet heri.

Tillige vil jeg udtale som en personlig bemærkning, at der er personer og myndigheder til hvem min tillid og for hvem min agtelse har lidt lige så dybe skår, som jeg tilføjede mig selv ved mine handlinger og de deraf flydende følger.

Citat af Friederich Nietzsche:

"This is my way -
What is your way?
The way doesn't exist.

Citat af Albert Einstein:

"The right to search for truth
also implies a duty.
One must not conceal any
part of what one has
recognized to be true."

*Bilag 1***En episode i Ryvangs Allé, København, den 6. juni 1941.**

I 1941 tjenstgjorde jeg som chef for minestrygeren "Sprin-geren", der var engageret i kystbevogtningstjeneste i Sun-det, ved hvilken det var opgaven - på tyskernes vegne - at forhindre personer i at rejse "illegalt" til Sverige.

Når jeg ikke var til søs, foretog jeg hver aften en cykletur til og fra Sorgenfri, hvor jeg havde et hus under bygning. Selv boede jeg på Østerbro og kom derfor jævnligt gennem Ryvangs Allé. Min kone og hendes søster var gerne med på disse turer. - Byen var på den tid fuld af tysk militær, hvortil man havde "vænnet sig" gennem tiden fra den 9. april 1940. - For de, der ikke husker "atmosfæren" i landet - eller som var for unge til at forestille sig denne, vil jeg her anty-de, at det danske politi syntes overordentligt tyskvenligt i denne periode - ligesom iøvrigt regeringen som sådan. - Til underbyggelse af disse postulater kan jeg citere regeringens erklæring af 8. juli 1940: "Det vil være Danmark's opgave at finde sin plads i et nødvendigt aktivt samarbejde med Stor-Tyskland" - eller hvad mener man om denne tale den 22. juli 1941:

"Det er os en selvfølgelig ting, at det mest udstrakte samar-bejde med vore naboer gennemføres og vedligeholdes. Og med denne indstilling er dansk politi som på andre områder i nøje overensstemmelse med det danske folk, som vi skal tjene og vejlede. Jeg kan da med sandhed sige, når jeg i dag har den glæde at byde Dem velkommen på den dansk rege-rings vegne, at De i en kreds af politimænd, De vil få berø-ring med under Deres besøg hos os, tillige vil møde et lille udsnit af det danske folk.

Vi er nær beslægtede med tyskerne - det vil De hurtigt se. - Under de nuværende særlige forhold har iøvrigt jeg - og mange politimænd med mig - haft lejlighed til et indgående og altid udmærket samarbejde med de tyske politimænd,

som siden april 1940 har haft ophold her. Præsident Kannstein og hans medarbejdere har forstået at gennemføre de opgaver, der påhviler dem, på en sådan måde, at det danske politi omfatter også disse tyske kolleger med respekt, agtelse og kammeratlige følelser; og når jeg nu i aften - med et hjerteligt følt velkommen til vore tyske kolleger - hæver mit glas, da vil jeg gerne drikke på vore gæsters velgående og på hele det tyske politis vel og fremgang."

Man vil måske tro, at denne tale var skrevet af Fritz Clausen, lederen af D.N.S.A.P? - Forkert! - Talen blev holdt af den danske Justitsminister ved en middag på Christiansborg for en samling tyske Gestapo-officerer!

Den 22. juni 1941, da Tyskland - trods ikke-angrebspagt - angreb Rusland, udløstes i Danmark vedtagelsen af de "kommunistlove", som bl. a. den daværende højesteretspræsident var med til at udarbejde og som højesteret derefter erklærede ikke stred mod Danmarks Riges Grundlov, skønt både interneringen af kommunisterne efter denne dag og de nævnte love, var i klar strid med denne lov!

Nå, tilbage til Ryvangs Allé! - Den 6. juni, da jeg sammen med min kone og svigerinde var på vej for sydgående i Ryvangs Allé, kom en tysk uniformeret pistolbevæbnet militærperson cyklende op på siden af mig, der kørte bagved de ledsagende damer. Han rev mig i skulderen, så jeg måtte standse og stå af cyklen. Han overfusede mig med uforståelige skældsord. Denne situation var, som det vil forstås meget ubehagelig. - Det eneste alternativ til min handlemåde beskrevet nedenfor var formentlig et slagsmål med den mand, der havde attraperet mig,, hvilket antagelig kun kunne være endt med at den ene eller den anden slog sin modstander ud. I hvilket som helst af disse tilfælde, ville den derved opståede situation være ugunstig for mig og ubehagelig for mine ledsagere.

På grund af mine hyppige cykleture på denne strækning, vidste jeg imidlertid, hvor omtrent jeg ville kunne påregne at træffe uniformeret politi som jeg straks besluttede mig til at opsøge for at få dem til at tage affære, da jeg anså, at deres opgave bl.a. måtte være at beskytte civile danske statsborgere mod et angreb som beskrevet. - For min skyld må man gerne kalde det, at jeg "tog flugten"! - Jeg traf kort efter politiet, stadig forfulgt af den tyske soldat, anmeldte det stedfundne overfald, angav korrekt mit navn, min stilling og adresse. - Jeg forstod nu, at tyskeren på gebrokkent dansk forklarede, at han havde siddet på en bænk med en pige og at jeg, da jeg passerede dem, skulle have spyttet efter ham.

Efter samtale med betjentene fortsatte jeg til mit hjem og regnede med, at den politimand, der havde taget rapport, havde kunnet afvise tyskerens anklage på stedet, bl.a. under henvisning til min stilling som dansk søofficer, som man vel kan sige gjorde det yderligere urimeligt, at jeg skulle have spyttet efter en tysk militærperson.

Nogle dage senere blev jeg af marineministeriet tilsagt til at møde i København's byret's lokaler, hvor en kombineret tysk-dansk militærret skulle behandle sigtelsen mod mig for at have spyttet efter den tyske gefreiter.

Dette var, så vidt jeg ved, den første (og måske eneste) kombinerede tysk-danske ret, der udfoldede sig under "Statsadvokaten for særlige anliggender's auspicier og under "Gericht des befehlhabers der Deutsche Truppen in Dänemark"'s myndighed. - Selv ved denne rettergang var der beskikket mig en (dansk) forsvarer, medens anklagerne var dels en tysk auditor, dels den danske auditor Schäffer i forening.

Tyskeren forklarede, at han havde sagt "Varfor spytter du ud for mig" da han rev mig af cyklen. - Hans pige vidnede og påstod, at jeg som påstået af hendes ven, havde spyttet efter ham. Hun kunne dog til nærmere oplysning anføre, at

intet spyt var kommet ud af min mund! Derimod påstod tyskeren, at en spytklat var landet på hans støvle. - Han sagde da, at jeg efter pigens vidneudsagn, i alle tilfælde havde givet min foragt for ham til kende ved at råbe "pfui" da jeg passerede, hvor de sad. - Forespurgt af forsvareren, om han var sikker på, at jeg havde sagt "pfui" og ikke "fy" eller "føj", som en dansk ville udtrykke sig, hvis han ønskede at give sin foragt til kende, fastholdt han, at han havde hørt mig sige "pfui".

Ved afhøring af damerne, kunne disse imidlertid erindre, at min kone havde kaldt på mig, der på den smalle cyklesti kørte bagved. Hun havde kaldt "Kom op på siden af os". - Det blev i retten sandsynliggjort, at jeg på færøsk havde svaret "hvi", der betyder hvorfor og udtales "kvui" - hvortil hun svarede: "Så du kan høre, hvad vi taler om". Dette "hvi" mentes misforstået af tyskeren og havde sat gang i begivenhederne. - Det kan tilføjes, at min kone var færing og at der ofte anvendtes færøsk terminologi i familiens kreds.

21. juli s.å. blev jeg af den konstituerede auditor, B. Pürschel, opfordret til at underskrive en erklæring af ordlyd som nedenfor anført, hvorefter sagen skulle slutte uden anklage mod mig:

"Kaptajn løjtnant F.G.F. Langhorn

København, d. 29. august 1941

Til Marineministeriet.

Undertegnede Kaptajn løjtnant Fritz Gordon Francis Langhorn skal i Anledning af den mig tilkendegivne Misbilligelse af min Optræden overfor tysk Gefreiter, der tiltalte mig og påstod, at jeg havde spyttet efter ham i Ryvangs Allé den 6/6 1941 ca. kl. 22.50, udtale min Beklagelse af at jeg i min Iver for ikke at blive indblandet i en Episode, som jeg netop på Grund af min Stilling som Officer fandt særlig pinlig, har foretaget Handlinger, som jeg nu kan se kan misforstås

og udlægger som Bevis for, at jeg har foretaget en Handling, som jeg anser og altid har anset som uforenelig med den korrekte Holdning, som det ikke mindst paahviler danske Officerer at iagttage overfor den tyske Værnemagt.

sign. Langhorn
SØVÆRNSKOMMANDOEN
6. September 1941
p.v.c.
K. Lundsteen
Kommandørkaptajn
Souschef i Marinestaben."

Jeg nægtede imidlertid - til auditørens fortrydelse - at underskrive denne erklæring, som jeg fandt gav et falsk billede af mine handlinger - ligesom jeg ikke fandt anledning til at modtage nogen form for misbilligelse, idet jeg ikke kunne anerkende, at jeg ved at opsøge politiet og anmelde manden, der angreb mig, havde foretaget en handling, som var "uforenlig med den korrekte holdning" etc..

Viceadmiral A.H. Vedel, chef for søværnskommandoen, havde allerede d. 1. sept. meddelt Statsadvokaten for særlige Anliggender, at jeg den 29. aug. havde underskrevet erklæringen. Da tyskerne imidlertid ikke modtog den og rykkede derfor, blev jeg kaldt til chefen for søværnskommandoen, der var grumme vred over, at jeg havde nægtet at underskrive. Han henstillede at jeg underskrev for at søværnet kunne "undgå ubehageligheder" med tyskerne. Således foranlediget underskrev jeg erklæringen den 6. sept. 1941.

Den 24. okt. s.å. meddelte Statsadvokaten for særlige Anliggender, at sagen mod mig var sluttet uden tiltale.

Et bizart træk ved denne sags behandling er, at der ved retens behandling ikke på noget tidspunkt anførtes nogen lov eller paragraf efter hvilken jeg var sigtet. - Denne har jeg

først fundet ud af i 1977 ved at rekvirere kopier af sagens akter. Derved er det fremkommet, at anklagemyndigheden - d.v.s. auditøren - havde formuleret anklagen som overtrædelse af Militær Straffelovs § 66. Denne lød i den da gældende lov:

"Den som beruser sig i Tjeneste, eller naar Tjeneste maa paaregnes at forestaa, saaledes, at han møder beruset i Tjenesten eller paa Grund af Beruselse udebliver, straffes med Arrest.

Paa samme Maade straffes den, der viser sig synligt beruset i Uniform uden for Tjenesten."

Da jeg praktisk talt var afholdsmand og ikke havde smagt så meget som en øl i ugevis, da yderligere tjeneste ikke kunne påregnes at forestå og da jeg ikke hverken var beruset eller i uniform, forekommer det mig uforståeligt, at en sigtelse kunne rejses mod mig på grundlag af § 66 - og i almindelighed også, da jeg selv var den, der havde anmeldt gefreiteren - men med den vej vinden blæste i politiet dengang, kan måske en forklaring findes på, at jeg endte op som sigtet.

Jeg vil her tillade mig at bemærke, at havde jeg kunnet forudse, at min adfærd i forbindelse med episoden i Ryvangs Allé 4 år senere skulle være medvirkende i argumentationen for min afsked og endvidere af Højesteret i 1951 blive anvendt i dennes bedømmelse af marineministeriets appelsag mod mig om mit pensionsspørgsmål, ville jeg nok have været mindre føjelig med underskrivelsen af den auditorformulerede erklæring i 1941. *Det er grotesk i mine øjne, at et usandfærdigt vidnesbyrd fra et medlem af den tyske besættelsesmagt, således skulle få vægt i spørgsmålet både om min afsked og frakendelsen af pension!*

*Bilag 2***Kommissionsbetækning***Sagen: Kaptajnløjtnant Langhorn.*

Den 29. August 1943 Kl. ca. 5.25, da han stod i Kaserne-gaarden, vidste han, at der var givet ordre om, at alle Officererne skulde afgaa samlede til Flådestationen, og Mandskabet til Gymnastikhuset. Han troede, at Officererne alle var afgaaet, saaledes at han var den eneste tilbageblevne Søofficer på Kasernen og saaledes den højstkommanderende paa stedet. Medens han stod omtrent midt i Kaserne-gaarden og mønstrede Mandskabet, det sod opstillet i Indergaarden, dels langs Midterbygningen, dels langs Sydfløjen, hørte han Skud falde og antog, at de kom Syd fra, saaledes at den opstillede Besætning var i Dækning af Kasernebygningen, medens Indersiden af Nordfløjen og Kontorbygningen var udsat for Beskydning. Han havde set "FYEN"'s Besætning komme frem mellem Hovedvagten og Planbygningen og kastet sig ned, da Skydningen begyndte.

Da han efter sit eget Udsagn mente, at det vigtigste nu var hurtigst muligt at telefonere til Flaadestationen, hvor han vidste, der var en tysk Officer til Stede, om at standse Skydningen, løb han, efter at han efter sit eget Udsagn havde givet Ordre til Mandskabet om at søge Beskyttelsesrummene gennem den sydlige Indgangsdør til Kasernen, til denne Dør og holdt dennes ene Fløj aaben en kort tid - efter hans eget Udsagn ca. 1 Minut - medens han beordrede en Værnæpligtig til at holde paa den anden Fløj. Det gjorde han, for at Mandskabet hurtigst muligt kunde komme gennem Døren. Derefter løb han ind i Beskyttelsesrummet gennem dets sydlige Indgang, og gennem Rummet i nordlig Retning, idet han opfordrede de allerede ankomne af Mandskabet til at gøre Plads for de efterfølgende ved at rykke nordefter.

Ved Beskyttelsesrummets nordøstlige Hjørne gik han ud af Rummet, fordi den Del af dets Nordfløj, der var nærmest

Hjørnet, var mørk, og langs med Kasernen og, da han saa, at der ikke blev skudt længere, videre til Kommandorummet i Volden, hvor der fandtes Felttelefon med direkte ledning til Flaadestationens Kontor.

Før Langhorn forlod sin Plads i Kasernegaaren, var Kasernemesteren kommet ud til ham for at melde, at alle var ude af Kasernen. Kasernemesteren har ikke hørt Langhorn give Mandskabet Ordre til at gaa i Beskyttelsesrum, før han løb sin Vej. Kasernemesteren udtaler, at han selv uopfordret gav denne Ordre, og at Mandskabet derefter løb ind dels gennem Midterindgangen og dels gennem den sydlige Indgang. Ingen af vidnerne ved, hvem det var, der gav Ordren til at søge Beskyttelsesrummet.

Der fandtes i Kasernen en almindelig Telefon og en Automattefon i Sydfløjens Vagtstue med egen Indgang; endvidere Telefon i Sygeafdelingen samt Telefoner i Kontorbygningen, alle med forbindelse til Nyholms Central.

Da Langhorn ankom til Kommandorummet, forefandt han der Kommandørkaptajn Hauptmann-Andersen (Stabschef ved Flaadestationen) samt Orlogskaptajn Dahl (Kasernens Næstkommanderende) og fik at vide, at Flaadestationen allerede var underrettet om Skydningen.

Naar Langhorn, for hurtigst muligt at telefonere, søgte den fjerneste Telefon, nemlig den i Kommandorummet, var det, fordi der var Forbud mod at benytte Telefonen i Sydfløjen til Opringning. Han tænkte ikke på Automattefonen eller Telefonen i Sygeafdelingen, og han mente, at han ikke kunde naa Kontorbygningen uden at blive beskudt og derved muligvis forhindret i at telefonere.

Betænkning:

Langhorn hævder, at naar han straks ved Skydningens Begyndelse løb fra sin Plads midt i Kasernegaarden, var det ikke fordi han var bange for sit Skind, men udelukkende for hurtigst muligt at telefonere.

Denne paastands Troværdighed svækkes imidlertid dels ved den Omstændighed, at han blev staaende og holdt Døren aaben for Mandskabet, dels derved, at han ikke søgte den nærmeste tilgængelige Telefon. Efter Vidneudsagnene at dømme maa det antages, at Langhorn har tabt Hovedet ved at høre Skydningen og derefter straks er løbet i Dækning. Denne Adfærd har, saa vidt det kan ses, givet Anledning til megen Forargelse hos Mandskabet og kunde næppe antages ikke at gøre det.

Hans Optræden viser, at han i en farlig Situation ikke er i Stand til at disponere paa en for en Officer tilstrækkelig værdig Maade og derfor ikke er egnet til at være Officer.

Sign.

C.G.Bastrup

Sign.

H.C.Gad

Sign.

N.K.H.F.Bonde

Bilag 3a

Richard Granholms Allé 8

Kastrup, den 12. januar 1947

Kære Herr Kommandørkaptajn A. H. Lind!

I Anledning af, at jeg gennem min Sagfører har anmodet Marineministeriet om at genoptage den Sag, der har givet Anledning til min Afskedigelse, til fornyet Afgørelse under Paaberaabelse af, at jeg er uretfærdigt afskediget samt at Sagen er behandlet paa en lidet betryggende og efter almindelig Retsopfattelse uforsvarlig Maade, kan jeg meddele følgende:

Jeg har anført, at de foretagne Afhøringer og det foreliggende Bevismateriale ikke kan anses for fyldestgørende, at jeg først paa et sent Tidspunkt af Afhøringerne har faaet at vide, at de Undersøgelser, der fandt Sted, ogsaa indeholdt en Sigtelse mod mig, at jeg ikke er blevet gjort bekendt med Vidneforklaringerne undtagen gennem sporadiske Spørgs-

maal med Udgangspunkt i disse, samt at jeg ikke har faaet oplæst eller paa anden Maade har faaet Lejlighed til at godkende de af Auditor Schäffer foretagne Optegnelser, hvad han med sin Underskrift har attesteret har været Tilfældet. Endvidere, at jeg ikke har haft Lejlighed til at føre Vidner eller at faa nogen juridisk Bistand til Varetagelse af mine Interesser under det, som jeg ansaa for en foreløbig Undersøgelse, samt endelig henvist til den daværende Forsvarsministers Udtalelser om disse Sagers Behandling.

Ministeriet har svaret, at det, efter at Henvendelsen har været forelagt Kommissionen samt Generalauditøren (Schäffer), ikke finder sig foranlediget til at genoptage Sagen, idet det udtales:

1. At man har lagt Hovedvægten paa den af Søværnets Auditor i 1943 foretagne Undersøgelse.
2. Ministeriet maa afvise Udtalelsen om, at jeg ikke er blevet gjort bekendt med vidneforklaringerne.
3. Det er ikke Ministeriet bekendt, at jeg har ønsket at føre andre Vidner, end de i Forhøret (d.v.s. af anklagemyndigheden!) fremførte.
4. Ministeriet finder endvidere Anledning til at afvise den almindelige Udtalelse om, at Sagen er blevet afgjort paa et urigtigt Grundlag, og *ønsker særligt at præcisere, at man ikke ser, at man ikke i enhver Henseende har gjort Sagen til Genstand for en endog meget grundig Undersøgelse og Prøvelse, der paa fuldtud betryggende Maade har givet mig Lejlighed til at varetage mine Interesser.**

Da jeg naturligvis ikke kan anerkende Ministeriets Betragtninger, tillader jeg mig til evt. Støtte for mine Udsagn at bede Hr. Kommandørkaptajnen om en Udtalelse om, hvorvidt

I De under Deres egen Sags Behandling er blevet gjort bekendt med Vidneforklaringerne in extenso samt med, *hvem* der har vidnet.

* Forfatterens fremhævnning

II De under Auditørens eller Kommissionens Behandling af Sagen har haft Lejlighed til evt. at føre Vidner.

III De har haft Lejlighed til at anvende juridisk Bistand under Sagen.

IV De har faaet oplæst eller paa anden Maade har haft Lejlighed til at godkende de af Auditor Schäffer i 1943 gjorte Notater, og endelig, hvorvidt

V De mener, at den Betragtning, som er fremsat af Ministeriet i ovennævnte Svar Pkt. 4 (af mig understreget) kan anerkendes, idet jeg gaar ud fra, at de Sager, der har været for Kommissionen, har faaet en ensartet Behandling.

I Haab at modtage Hr. Kommandørkaptajns Svar er jeg med venlig Hilsen Deres hengivne

GORDON LANGHORN

Bilag 3b

Kommandørkaptajn A. H. Lind
Suensonsgade 9. 15. Januar 1947.

Hr. Kaptajnløjtnant G. Langhorn.

I anledning af Deres Forespørgsel af 12'ds vedrørende Behandlingen af min Sag ved den nævnte Kommission, skal jeg meget gerne give følgende Oplysninger.

1) Paa intet Tidspunkt af sagens Behandling er jeg blevet gjort bekendt med de mod mig afgivne Vidneudsagn eller har faaet at vide af hvem der var vidnet. Ej heller er det overfor mig oplyst under hvilken Form eller hvornaar disse Vidner er afhørt (2 Aar efter Begivenhederne?).

2) Der har ikke været givet mig nogen Lejlighed til at føre eventuelle Vidner, hvilket indebærer den Mulighed, at kun Modpartens Vidner er afhørt.

3) Der har ikke været givet mig nogen Lejlighed til at anvende juridisk Bistand.

4) Jeg har ikke paa noget Tidspunkt faaet oplæst eller paa anden Maade faaet Lejlighed til at godkende de af Auditor Schäffer i 1943 gjorte Notater. (Denne Afhøring foregik under 4 Øjne og Auditøren havde end ikke Sagen med sig (glemt hjemme) men maatte henholde sig til Erindringen).

5) Jeg mener ikke, at det med nogen Rimelighed kan paa-
staas, at min Sag er gjort til Genstand for nogen grundig
Undersøgelse eller Prøvelse og jeg mener ikke, at der er gi-
vet mig Lejlighed til at varetage mine Interesser paa forsvar-
lig Maade. Til Støtte herfor anføres dels det allerede tidlige-
re nævnte og dels ogsaa:

a) Saaledes som Sagen indledes maatte man være af den
Opfattelse at Kommissionens Arbejde kun var af foreløbig,
undersøgende Art til Brug for en eventuel senere *retslig* Af-
gørelse (Jvfr. M.M. Skrivelse: "en Kommission til Under-
søgelse af forskellige Befalingsmænds Forhold —"). Af
denne Grund, og paa Grund af at det ikke paa noget Tids-
punkt oplystes overfor mig, hvori min Forseelse bestod,
vanskeliggjordes Forsvaret betydeligt.

b) Afhøringen ved Kommissionen formede sig stort set som
en Række direkte Spørgsmaal der skulde besvares med ja el-
ler nej - uden at der var Lejlighed til noget Forsvar.

c) Jeg kender ingen andre Eksempler paa en Sags Opklaring
og Afgørelse udelukkende ved Hjælp af Vidner fra den ene
Part. .

d) Det Princip, der nøje overholdes overalt i Flaaden, at Af-
høringen bør foretages af en anden Person end den, der af-
gør Sagen (indstiller), synes her at være forladt idet Auditor
Schäffer først foretager Afhøring, derefter indstiller (og en-
delig til Slut udtaler sig om Kvaliteten af Sagens Behand-
ling). - Den Omstændighed, at Kommissionen og General-
auditøren finder Sagens Behandling og Afgørelse forsvarlig
undrer ikke een saa meget. Det vilde være ulige interessante,
om en anden, uafhængig og kompetent juridisk Myndig-
hed kunde fremsætte samme Paastand.

- e) Jeg kunde tilføje, at den Kommissionen tilkommanderede Auditor kun mødte ved eet af Møderne, og at Kommissionen iøvrigt bestod af 3 ældre (73, 72 og 63 Aar) afskedigede Søofficerer, hvoraf ingen havde prøvet at føre Kommando under den tyske Besættelse, hvorfor de manglede Indsigt i Datidens Vanskeligheder; og
- f) at jeg forgæves har anmodet den daværende Forsvarsmister om at faa Sagen afgjort ved en Domstol.

A H LIND

*Bilag 4.a.**Fhv. kaptajnløjtnant Gordon Langhorne, f. 11-5-1910
Kort oversigt over virksomhed i Søværnet 1928-1945*

- 1928-32: Kadetskolen.
- 1932: Søløjtnant II. - Flyveskolens Observatorklasse. Inspektionsskibet BESKYTTEREN, fiskeriinspektion i Nordsøen. Skoleofficer for math-elever.
- 1933: Kystdefensionen: DRAGØR FORT, Eksercerskoleforstander. LYNÆS BATTERI, skoleforstander for artilleriskole. - Torpedobåden DRAGEN, 3. kommanderende.
- 1934: Søofficerskursus ved Søofficersskolen. - Inspektionsskibet ISLANDS FALK, fiskeriinspektion i Nordsøen og ved Færøerne. - Søløjtnant I.
- 1935-36: Undervandsbådsskole, tjeneste som næstkommanderende i u-bådene RAN, ROTA, og FLORA samt tjeneste i værkstedsskibet HENRIK GERNER.
- 1937: Inspektionsskibet ISLANDS FALK, fiskeriinspektion i Nordsøen og ved Færøerne. - Mineskibet LOSSEN, togt i danske farvande.
- 1938: MOSEDE BATTERI, næstkommanderende. - Torpedobåden HVALEN, 3. kommanderende.
- 1939: Torpedobåden GLENTEN, 3. kommanderende.
- 1939-41: Kystdefensionen: 1939: Chef for MOSEDE BATTERI. - Kaptajnløjtnant. - Skoleforstander for Eksercer- og Artilleriskole, MIDDELGRUNDSFORT. 8/4 1940: Interimschef for MIDDELGRUNDSFORT. - Aug. 1940: chef for KONGELUNDSFORT og Kystdefensionens Overkonstabelskole.
- 1941-42: Chef for minestrygeren SPRINGEREN som kystbevogtningsfartøj i Øresund fra 15/7 41, som minestryger på Aarhus-Kalundborg ruten og i Store Bælt fra 1/5 42 (5 minner bragt til sprængning).
- 1942-43: Søværnets Kaserne, Holmen, 3. kommanderende. - 29/8 - ca. 20/10 43: Interneret på Holmen. - 28/10 43: Militær flygtning i Sverige. - Fodfolksuddannelse, Den danske Brigade.
- 1944-45: Flygtningekontorets Militærafdeling, Stockholm, næstkommanderende.
- 30/9 1945: Afsked i henhold til Tjenestemandenslovens § 61.

Forfatter af flere artikler om sømilitære emner i Tidsskrift for Søvesen. - Certificat som Skibsfører, 1. grad.

1941: Belønnet med Henrik Gerner's medaille og legat for en prisafhandling i Søe-Lieutenant-Selskabet: Motortorpedobåde i dansk Søforsvar.

*Bilag 4.b.**Fhv. kaptajnløjtnant Gordon Langhorne
Kort oversigt over virksomhed efter 1945.*

- 1946-47 Det Danske Luftfartselskab DDL, Trafik- og Salgsafdelinger.
- 1947-48: Supervisor of Stations, SAS Overseas Div., Stockholm.
- 1948-49: Stationschef Buenos Aires.
- 1949-52: Administrative Assistant to V.P. Operations and to Regional Station Manager, Region Denmark.
- 1953: Flyveklareruddannelse i Stockholm. Licence som Flight Dispatcher.
- 1953-57: Stationschef og flyveklarerer Johannesburg.
- 1957-66; Distriktchef for SAS, Polen, og stationschef Warszawa.
- 1966-67: Overtrafikkontrollør og System Service Cargo Supervisor, København.
- 1967-70: Stationschef og flyveklarerer Søndre Strømfjord.
- 1970: Førtidspensionering fra SAS. Flyttet til Avalon, Santa Catalina Island, Californien.
- 1971-73: Sekretær i Avalon-Catalina Island Chamber of Commerce og leder af en hotelreservationsservice for Catalina Island.
- 1974-79: Bosat i Mexico City. - Selvstændig virksomhed som rejsekonsulent.
- 1979-83: Bosat i Danmark. - Arkivarbejde i forsikringskoncernen HAFNIA.

Borgerlige aktiviteter:

- 1946-47: Næstformand i Kastrup Skoles Forældreforening, Kastrup Skolekommission samt i Kastrup Spejder og Ulvekomité.
- 1954-57: Næstformand 1st Rosebank Scout & Cub Committee, Johannesburg. 1957 - 67: Honorary President Rosebank Scout Group.

- 1971-73: Medlem af Avalon Harbour Committee og Avalon Airport Committee.
- 1975-79: Repræsentant for Mexico for foreningen Dansk Samvirke.
- 1978: Næstformand Skandinavisk Forening i Mexico.
- 1979: Formand Skandinavisk Forening i Mexico.
- 1980- Administrator for DANABALETTEN, København.



**Fra "Tordenskjold"
til "Peter Tordenskiold"
- Træk af krigsskibets udvikling 1882-1982
af Hans Chr. Bjerg**

På en af Søværnets historiske mindedage- den 2. april 1982 hejstes kommandoen på korvetten "PETER TORDENSKIOLD", det ydre tegn på, at prøvetogterne var afsluttede, og at skibet nu indgik i den danske flåde som en operativ enhed. En af de måder, hvorpå man fører Søværnets traditioner videre, er ved at genanvende navnene på skibene. Den nye korvet er således det 3. - eller hvis vi skal være helt nøjagtige det 5. skib i flåden med dette navn, selv om stavemåden har været forskellig. Allerede under kanonbådskrigen 1807-14 byggedes et par kanonbåde i Norge, og således tilhørende den dansk-norske flåde, der bar navnene "PEDER TORDENSKJOLD" og "TORDENSKJOLD". Denne krigs patriotiske vækkelse af den dansk-norske befolkning banede iøvrigt vejen for indførelsen i flåden af navne på søhelte som skibsnavne; noget der dog først slog igennem efter krigen 1848-51.

I 1852 søsattes det første større, egentlige krigsskib, der bar et søheltenavn, nemlig sejlfregatten "TORDENSKJOLD". Det udgik af flådens tal i 1872.

Det næste skib, der bar navnet "TORDENSKJOLD" videre, søsattes 1880 på Orlogsværftet. Det blev fra starten betegnet som "torpedoskib", men denne betegnelse ændredes i 1885 til "panserskib". Bygningen og kommandohejsningen på den nye korvet falder - for at holde de gode traditioner vedlige- næsten 100 år efter panserskibet med samme navn. Panserskibet "TORDENSKJOLD"s prøvetogter foregik og afsluttedes i 1882 - altså for 100 år siden.

Den nye korvet "PETER TORDENSKIOLD" blev 19. januar 1981 navngivet af kronprins Frederik i Alborg, hvor

skibet er bygget. Skibsnavnet er blevet stavet lidt forskelligt de 5 gange det nu er blevet benyttet. Tidligere var den gængse stavemåde for søhelten, viceadmiral Peder Tordenskiold (1690-1720) "Peder Tordenskjold". Denne må imidlertid anses for ukorrekt, idet den historiske person altid selv skrev "Peter Tordenskiold" som sit navn. Man har nu ved det nye navns stavemåde korrigeret for det historisk korrekte.

Størrelsen på såvel "TORDENSKJOLD" som "PETER TORDENSKIOLD" og de 100 år, der er imellem dem, gør en sammenligning fristende. Man kan derigennem konstatere, hvilke lighedspunkter, der trods alt er, men også hvilken enorm udvikling krigsskibet som våbenplatform har undergået i de forløbne 100 år. Den talmæssige sammenligning kan direkte ses på den her indsatte tabel.

	"TORDENSKJOLD" 1882	"PETER TORDENSKIOLD" 1982
deplacement (vægt)	2.534 ts.	1.320 ts.
længde	68 m	84 m
bredde	13,23 m	10,3 m
dybgående	3,1 m	4,8 m
maskineri	2600 HK (damp)	26000 HK/ (gasturbine) 4800 HK (diesel)
fart	13 knob	30 knob/ 20 knob
bemanning	206 mand	90 mand
armering	1-35,5 cm 4-12 cm 8-37 mm 1-38 cm undervandstorpedoapparat 3-35,5 cm torpedokanoner	8 affyringsapparater for sømålsmissiler. 8 affyringsapparater for luft- målsmissiler. 1-76 mm

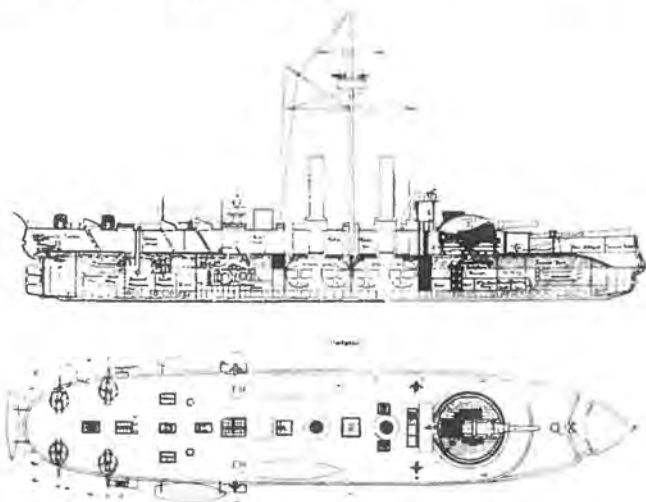
Konstruktionen af et krigsskib vil altid være resultatet af en række prioriteringer og kompromisser. Størrelsen og typen bestemmes naturligvis først og fremmest af de opgaver, som man bygger skibet til at løse, og hvilket farvand disse opgaver skal løses i. Her sætter så bevillingsmæssige eller måske politiske hensyn ind.

I en lille marine som den danske vil man af bevillingsmæssige hensyn ofte søge at bygge skibet, således at dette kan løse flere hovedopgaver på én gang, i stedet for at lave én konstruktion, der primært er lagt an på én. Man kommer her ind i en lang række kompromisser, der kan være vanskelige at løse teknisk, og som måske kan vise sig at mindske effektiviteten generelt inden for de mangeartede opgaver, som skibet menes at kunne løse. Bestræbelserne for henholdsvis at gøre konstruktionen til et godt søskib og til et godt kampskib kan også i en række tilfælde trække i hver sin retning, således at det er nødvendigt at gå på kompromis. Sømilitært-faglige, politiske,, bevillingsmæssige og tekniske hensyn skal indpasses i den enhed den endelige konstruktion udgør.

Efter 1870 fandt der en meget kraftig teknologisk udvikling sted inden for krigsskibsbygning og sømilitære kampmidler. Danmark havde svært ved at følge med. Der var kun begrænsede ressourcer til rådighed. Samtidig var 1870-erne forsvarspolitisk urolige i indenrigspolitisk sammenhæng og i taktisk sammenhæng var man i tvivl om, hvilket af de nye våbensystemer, der fremover ville vise sig som de bedst egnede til danske forhold. Et af de nye våben var torpedoen. Den syntes velegnet til danske forhold, og politikerne så positivt på dette våben p.g.a., at det var relativt billigt set i forhold til dets kampværdi og -kraft. Krigsskibenes vigtigste våben var og blev imidlertid artilleriet.

I 1879 gik en bevilling igennem til "en pansret kanonbåd", selvom det var et panserskib, Søværnet havde bedt om. Endvidere skulle skibet udstyres med torpedoudskydnings

apparater. Denne meget specielle opgave kunne kun løses ved en række kompromisser og ved hårfint at prioritere en række faktorer over for hinanden. Den endelige løsning blev "TORDENSKJOLD", der bl.a. af politiske hensyn ikke blev betegnet som panser- eller artilleriskib, men som "torpedoskib". Man kan sige, at den var begge dele, men også at den ikke var nogen af delene. Det blev også samtdig et slags "moderskib", idet det kunne medføre et par mindre torpedobåde. I 1885, da man var kommet ind i de såkaldte provisorieår, hvor regeringen ikke tog hensyn til oppositionen inden for det forsvarspolitiske, blev skibet officielt omklassificeret til "panserskib".



Sidetegning og dæksplan af panserskibet TORDENSKJOLD 1890.

"TORDENSKJOLD" var ved sin bygning på mange måder et meget moderne skib. Det er således det første danske krigsskib, der er bygget af stål, ligesom det var det første

skib, der fik fuldstændigt elektrisk installation ombord. Lukaf'erne opvarmedes dog stadig med kakkelovne!

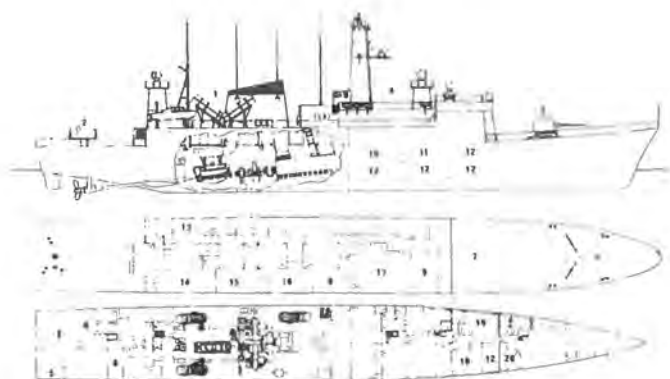


Panserskibet TORDENSKJOLD på vej ud fra flådens leje gennem Elefantløbet.

Korvetten "PETER TORDENSKIOLD", der nu er taget i brug, er den tredje og sidste i en række, som en følge af forsvarsforliget i 1973. Dette indebar en erstatningsbygning af større og mindre enheder, der skulle være operationsklare i 1982, derfor kaldet "Flådeplan-82". Med ibrugtagningen af den nye korvet er denne plan blevet fuldført.

"PETER TORDENSKIOLD" er efter dansk tradition et allround-krigsskib, dog med vægten helt tydeligt lagt på det offensive. Der er således tale om et egentligt krigsskib på trods af navnet "korvet". Denne betegnelse på et mindre sejlkrigsskib genoplivedes af englænderne under 2. verdenskrig som typebetegnelse for et mindre eskorteskib, der

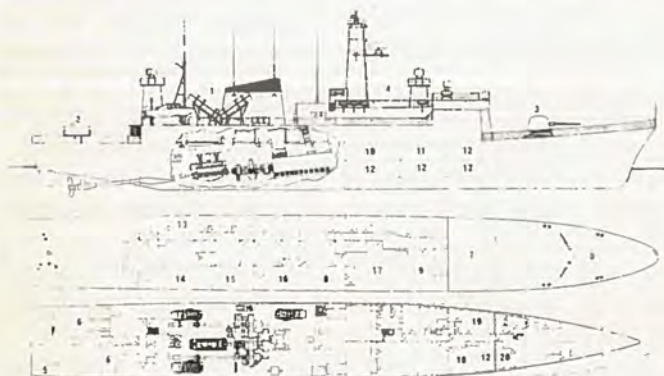
passede på konvojerne over Atlanten og som havde ubåds-bekæmpelse som vigtigste kampfølge. Således som udviklingen er foregået efter 2. verdenskrig er denne type ikke længere entydigt bestemt, hvad opgaver angår. Betegnelsen går nu nok mere på størrelsen. Om betegnelsen er politisk bestemt skal være usagt.



NIELS JUEL-klassen.

Sammenlignes "TORDENSKJOLD" med "PETER TORDENSKIOLD" afspejles den våbenteknologiske udvikling, der har medført, at hovedvåbenet til søs fra at være det svære artilleri nu er blevet missiler. "PETER TORDENSKIOLD"'s ene pjece på 76 mm må nærmest betegnes som en sekundær armering. Til gengæld er den betydeligt hurtigere end forgængerens ene store kanon på 35,5 cm. Denne kanon er den sværeste skibskanon, der nogensinde er anvendt i Skandinavien. Dens kælenavn var "Lange Tom", og den

kunne kun skyde ét skud hvert 10. minut; løbet var 9 m langt og rækkevidden var 9 km. Skibet var så at sige en konstruktion, der var iklædt 35,5 cm-kanonen og dens fremdrivningsmekanismer. Der var for eksempel ikke taget meget hensyn til de mennesker, der skulle virke ombord.



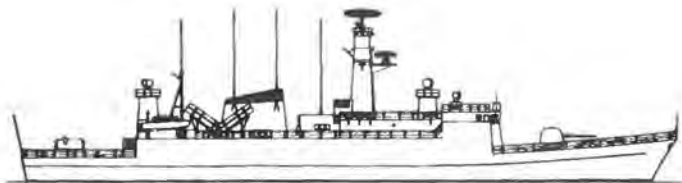
Våben: 1 SSM launcher (HARPOON) — 2 SAM launcher (SEA SPARROW) — 3 Kanon (76 mm OTO MELARA) — 4 Plads til kortholds luftværnsvåben — 5 Dydbomber — 6 Antubådstorpeder
 Kontrol: 7 Operationsrum — 8 Maskinkontrolrum — 9 Radiorum
 Aptring: 10 Officersbeboelse — 11 Sergentbeboelse — 12 Konstabelbeboelse — 13 Sygelukal — 14 Cafeteria — 15 Kabys — 16 Sergentmesse — 17 Officersmesse — 18 Opholdsbanje — 19 Baderum — 20 Vaskeri

"PETER TORDENSKIOLD"'s hovedarmering er missilerne henholdsvis mod sømål og mod luftmål - og elektronikken, så at sige korvettens sværd og skjold. Elektronikken har erstattet det traditionelle panser, som skibets beskyttelse. Udviklingsarbejdet for et krigsskib er i vore dage ofte længere end det var for 100 år siden. Tingene er blevet langt mere komplicerede og så dyre, at alt først gennemprøves grundigt, før det realiseres. For "TORDENSKJOLD"'s vedkommende lå de første udkast på tegnebordet i løbet af 1877. I 1882 var skibet operationsklart. I 1972 blev der taget

beslutning om udviklingen af "korvet-72" og 26. september 1978 kunne den første i rækken, NIELS JUEL, navngives og var året efter operationsklar. Som med "TORDENSKJOLD" i 1882 har Søværnet i 1982 i "PETER TORDENSKIOLD" fået et moderne krigsskib, der afspejler den sidste nye udvikling i et vellykket specielt dansk design.

"TORDENSKJOLD" var et harmonisk bygget skib, og "PETER TORDENSKIOLD" nærmer sig det elegante; ovenikøbet kan de to skibe minde designmæssigt om hinanden ved at være de to eneste danske krigsskibe inden for den moderne periode, der har masten/mastetårnet midtskibs.

Medens "TORDENSKJOLD" var beregnet til at varetage opgaver i indre danske farvande og faktisk kun en enkelt gang - på en tur til Stockholm - vovede sig uden for disse, så er "PETER TORDENSKIOLD" bygget således, at den kan holde sig ude i åbent farvand længe ad gangen. Den nye korvets kampkraft er overordentlig stor ikke alene naturligvis set i relation til "TORDENSKJOLD", men også i absolut, moderne forstand. I personelmæssigt henseende er der også sket en udvikling i de forløbne 100 år. 90 mand betjener nu en kampkraft, der er mangefold den, som 206 mand stod for i 1882.



Meddelelse fra redaktøren.

I T.f.S. side 158 øverst er følgende linje faldet ud: "Denne stigende udnyttelse af fiskeforekomsterne førte-"

Boganmeldelse.

**Kaj Nolsøe Bang:
Flådens Ulve.
Eget forlag.**

Som gammel torpedobådsmand fra førkrigstiden er det en fascinerende oplevelse at få et trip med nutidens motortorpedobåde. Derfor kan det ikke undre, at forfatteren med glæde ser tilbage på ca. 3 års tjeneste ved dette for den danske flåde helt nye våben. Det første bekendtskab med den type fartøjer fik han under opholdet i Sverige i 1944, hvor han sammen med dav. Søløjtnant Hviid i 3 måneder gjorde tjeneste i svenske motortorpedobåde.

Dette er omtalt i kommandørkaptajn Bangs bog "Styr-mænd til orlogs - Marinen under krigen" (1977) og hans oplevelser i danske torpedobåde i "Kompasset rundt med marinen" (1979), her blot videre uddybet. Selv om så godt som alt fra disse kapitler er taget med, savnes det i sidstævnte bog s. 141-42 nævnte vellykkede forsøg på at finde frem til hemmeligheden ved bådenes "effektor" - en teknisk interessant detalje.

Da flåden i 1947 fik tildelt nogle fhv. tyske E-både fra de allierede, blev dav. orlogskaptajn Haugsted chef for styrken (2 både i første omgang). Han havde under krigen gjort tjeneste i Royal Navy's tilsvarende fartøjer i Kanalen. Af de to første skibschefer havde kaptajnløjtnant Bredsdorff gjort samme tjeneste som Haugssted, Bang erfarer fra Sverige.

For Bangs vedkommende sluttede hans MTB-karriere med deltagelse i NATO-øvelser i Kanalen i februar 1951, hvor hans og dav. kaptajnløjtnant C.H.B. Schous både indgik som gruppe i en engelsk flotille. Under den sidste natøvelse kolliderede han med en engelsk MTB'er. T.58 sank under et forsøg på at slæbe den ind under land, den engelske blev bjerget trods mistet forskib. En retslig undersøgelse, nedsat

i engelsk havn, stemplede kollisionen som "hændeligt uheld", en risiko, der må tages, når øvelserne skal være realistiske med kamptræning for øje.

Bangs oplevelser som MTB-chef er omtalt med hans letflydende pen og isprængt fornøjelige anekdoter. Som optakt til dette, bogens hovedafsnit har han valgt at omtale motor-torpedobådes indsats i 2' verdenskrig med et enkelt eksempel fra såvel amerikanske, engelske som norske enheder, det sidste suppleret med en særlig beretning om, at kong Håkon hver jul fik leveret sit juletræ, hugget på norsk grund - i 1943 nedkastet fra norsk fly kl. 17 selve juleaften.

I en randbemærkning hævder Bang, at de første, små MTB'er var bedre egnede - sværere at observere - end de nuværende - men nye våben og højtudviklet elektronisk udstyr kræver tonnage. Den samme udvikling skete før krigen, og ikke alle var tilhængere af DRAGEN-typen, som selv før indførelse af Radar var mulig at observere på stor - alt for stor - afstand.

Bang omtaler kontreadmiral Briand de Crevecoeur som ivrig forkæmper for at få MTB'er som led i dansk forsvar. De, der har fulgt de bevægede møder i Søe-Lieutenant-Selskabet i førkrigsårene mindes en anden forkæmper, kommandør Barfod.

Et par skønhedsfejl skal for en ordens skyld med: S. 54 omtales, at folk fra søartilleriet anbringer et alt for tungt apparatur på hans kanon. Han giver en stakkels ingeniør fra søminevæsenet en overhaling i den anledning - måske ikke alle læsere vil forstå, at det er en svips ved korrekturlæsningen. Det gælder også, når kontreadmiral Dahl staves Daell. Ellers er bogen dejligt fri for trykfejl. Det skal anbefales såvel torpedobådsfolk som alle andre at læse bogen. Den giver et fyldestgørende indtryk for de krav, der stilles til disse bådes chefer og besætninger.

J. T.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i juli/august 1983.

ADMINISTRATION & ORGANISATION, RETSVÆSEN
m.m.

Beretning afgivet af Kommissionsdomstolen af 11 oktober 1982 vedrørende Harpoonmissilulykken den 6. september 1982. u.sted (Kbh.) u.å. (1983). 132 s. 4°. maskinskr.

Kronsell, Jan & Ole Møller Kudsen: Personaleledelse i Søværnet. (Hovedopgave ved diplomstudiet i organisation - Handelshøjskolen i København). Kbh. 1983. 100 s. + 28 s. bilag. maskinskr. 4°.

Udlaansprotokol for kutterne SVANEN og THYRA 1931-1956. u. sted. u.å. upag. 4°.

HISTORIE.

Cable, James: The Royal Navy & the Siege of Bilbao. Cambridge 1979. 222 s. kort. index. bibl.

Glimt fra dansk søværn og søfart - A Glimpse of the Danish Navy and Shipping. u.sted (Kbh.) u.å. (ca. 1960). upag. (14 s.) ill. Dansk og engelsk tekst.

Harms, H.: Træk fra Marinens Flyvevæsen. Kbh. 1983, 37s.

The History of the United Nations Forces in the Korean War.

Vol. VI. Seoul 1977. 760 s. ill. kort. index.

Kemp, P.K.: Nine Vanguards. London 1951. 236 s. ill. index.

Kipling, Rudyard: Sea Warfare. London 1916. 222 s.

Kipling, Rudyard: Til Orlogs med Kanaleskadren. Kbh. 1912. 128 s.

Ladd, James D.: SBS. The Invisible Raiders. The History of the Special Boat Squadron from World War Two to the present. London 1983. 284 s. ill. kort. index.

Macdougall, Philip: Royal Dockyards. Newton Abbot 1982. 215 s. ill. kort. index. bibl.

Mason, Theodore C.: Battleship Sailor. Annapolis 1982. 272 s. ill.

Orlogsmuseet - Årsberetning for 1980 ff. u.sted (Kbh.) u.å. (1981). 28 s. ill.

Revue Internationale d'Histoire Militaire No. 52 + 53 + 54 - 1982. Varsovie + Helsinki + Ottawa 1982. 356 + 186 + 356 s.

Williams, Robert Hugh: The Old Corps. A Portrait of the U.S. Marine Corps between the Wars. Annapolis 1982. 140 s. ill. kort.

Winton, John: Convoy. The Defence of Sea Trade 1890-1990. London 1983. 378 s. ill. kort. index. bibl.

2. VERDENSKRIG & FALKLANDSKRIGEN.

Benyon-Tinker, W.E.: Dust upon the Sea. London 1947. 216 s. ill. kort.

Hichens, Robert Peverell: We Fought them in Gunboats. London 1944. 152 s. ill.

Nielsen, Jørgen: luftstøttepunkt ROM - Flugstützpunkt Kdo. 3/ II ROM. Maribo 1983. 99 s. ill. kort. fotokopi af maskinskr. manuskript. 4°.

Pedersen, Gunnar: Militær modstand i nord 1940-45. Jakten på Tirpitz, Arnøytragedien, Operasjon MARTIN og SEPALS. Tromsø 1982. 228 s. ill. kort. index.

Prange, Gordon W. m.fl.: Miracle at Midway. New York 1982. 470 s. ill. kort. index. bibl.

Tortzen, Christian: Søfolk og skibe 1935-1945. Den danske handelsflådes historie under anden verdenskrig. Bd. 3: De første år. u.sted (Kbh.) 1983. 628 s. ill. kort. index.

Underwood, Geoffrey: Our Falklands War. The Men of the Task Force tell their Story. Liskeard 1983. 144. ill.

Wentzel, Fritz: Single or Return? The Story of a German P.O.W. in British Camps and the Escape of Lieutenant Franz von Werra. London 1954. 172 s. ill.

PERSONALHISTORIE.

Mayer, Jr., Sidney L.: MacArthur. London 1973. 160 s. ill. kort. bibl.

Swinson, Arthur: Mountbatten. London 1973. 160 s. ill. kort. bibl.

Sørensen, Janus: Af mit Livs Historie. u.sted. u.å. (1966). 194 s. pers.index. 4°. maskinskr.fotokopi.

POLITIK m.m.

Johnson, Maxwell Orme: The Military as an Instrument of U.S. Policy in Southwest Asia. The Rapid Deployment Joint Task Force, 1979-1982. Boulder, Col. 1983. 134 s. bibl.

Soviet Military Power. Washington 1983. 108 s. ill. kort. 4°.

Vejlstrup, Laust Grove: Spanien i NATO. (Serie: Forsvaret i samfundet). Vedbæk 1982. 34 s. ill. kort.

STRATEGI & TAKTIK.

Bartlett, Merrill L. (ed.): Assault from the Sea. Essays on the History of Amphibious Warfare. Annapolis 1983. 454 s. ill. kort. index. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.m.

Aguilera, Alfredo: Buques de Guerra Espanoles (1971-1976). Madrid 1977. 30 s. ill 4°.

Frederichsen, Frederik: Aktieselskabet EM.Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. København 1833 - 3. marts - 1983. Oversigt over skibe ejet eller disponeret af Entreprisen i 150 år. Lyngby 1983. 214 s.

Friedman, Norman: U.S. Aircraft Carriers. An Illustrated Design History. Annapolis 1983. 428 s. ill. index.

Friis-Pedersen, Jens: Sejlskibe. Nordiske fartøjer opmålt, tegnet og fotograferet. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Søhistoriske Skrifter XI. (udg. ved Anders Monrad Møller og Jens Lorentzen). Kbh. 1983. 96 s. ill. index. bibl. 4°.

BJÆRGNINGS- & REDNINGSVÆSEN.

Søredningstjenesten. 1. halvårsrapport 1. jan 83 - 30. jun 83 ff. Århus 1983. upag. (78 s.) 4°.

Teisen, Michael: HMS St. George. Dokumentation og prøveudgravning 16 - 24 maj 1983. Roskilde 1983. forsk.pag. (38 s.). ill. maskinskr. 4°.

TIDSSKRIFTER.

Kungl. Krigsvetenskaps Akademiens Handlingar og Tidskrift 1953-1977. u.sted (Stockholm) 1953-1977. ill. kort.

Kommentarer til nyanskaffelse.

W.E. Benyon-Tinker: Dust upon the Sea. Hodder & Stoughton, Ltd., London 1947.

Forfatteren var i foråret 1943 som engelsk hær-officer tilknyttet efterretningstjenesten i Mellemøsten med bopæl i Beirut.

Efter eget ønske kom han i forbindelse med Royal Navy, og i bogen redegør han for flådens aktiviteter i den mindre kendte krigsskueplads under 2. verdenskrig: Det Ægæiske Hav, fra sommeren 1943 til sidst i oktober 1944. Han "undskylder" selv, at der altså er tale om en beskrivelse af begivenhederne set fra hans egen, meget begrænsede synsvinkel, nemlig en hær-officers, tilknyttet "Naval Special Service Flotilla".

Bogen er rigt illustreret og giver også oplysning om de 12 skonnerter (L.S. = Levant Schooner), der var tilknyttet flotillen og deres skæbne.

James Cable: The Royal Navy and the Siege of Bilbao. Cambridge University Press, Cambridge 1979.

James Cable har her skrevet om den engelske flådes indgriben i den spanske borgerkrig.

I foråret 1937 forsøgte de spanske nationaliststyrker at afskære den baskiske by Bilbao fra fødevarerforsyninger.

Da den engelske flåde var uvillig til at tillade Franco's styrker at bruge fødevarerangel som et våben, blev flåden indblandet i at sikre forsyninger og senere i at assistere ved evakuering af spanske børn.

Beskrivelsen er dokumenteret ved omfattende arkivmateriale og øjenvidneberetninger og er et godt supplement til forfatterens velkendte, i 1971, udgivne bog: "Gunboat Diplomacy" (2. udg. i 1981).

Jens Friis-Pedersen: Sejlskibe. Nordiske fartøjer opmålt,

tegnet og fotograferet. Søhistoriske Skrifter XI. Høst & Søn, Kbh. 1983.

Tredie og sidste bind i serien Sejlskibe - jvf. omtalen af Friis-Pedersen i Tidsskriftet 1980/pag. 363 - er nu udgivet af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og Høst og Søns forlag.

Udover omtale af svenske sejlskibe og engelskbyggede fiskesmakker, der endte deres dage i de nordiske farvande, findes et righoldigt illustrationsmateriale, som giver en samlet karakteristik af Friis-Pedersens arbejde og arbejdsmåde. Bogen er, som de tidligere, af ualmindelig fin udførelse, såvel hvad angår tekst og teknik, hvilket de 2 udgivere, Jens Lorentzen og Anders Monrad Møller, må tilskrives æren for.

P.K. Kemp: Nine Vanguard. Hutchinson & Co., Ltd., London 1951.

Som titlen angiver handler bogen om de 9 engelske orlogsskibe, der siden 1586 har båret navnet "Vanguard". Men udover omtale af disse skibe, er bogen også et værk om engelsk maritim historie, om engelsk forsvarspolitik og om søkrigshistorie de sidste 400 år, idet udgangspunktet netop er de "Nine Vanguard".

Philip Macdougall: Royal Dockyards. David & Charles, North Abbot 1982.

De engelske orlogsværfter har selvfølgelig været en forudsætning for Royal Navy's gloriøse historie. Bogen fortæller udover om værfterne også om de forskellige skibe, der gennem årene er blevet bygget der, f.eks. Sovereign of the Sea, Victory og Dreadnought. Det bemærkes også, at værfterne i lang tid var den største industri i landet. I det 18. århundrede var mere end 10.000 mand beskæftiget der. De forskellige fag, deres historie, deres betingelser og løn omtales nærmere.

Under Henrik VII blev det første værft ved Portsmouth etableret, og i det 17. århundrede kom Plymouth til for at imødekomme ønsket om en mere vestlig liggende havn.

Theodore C. Mason: Battleship Sailor. Naval Institute Press, Annapolis 1982.

Forfatteren meldte sig som frivillig til den amerikanske flåde i august 1940 og blev uddannet som radiotelegrafist. Efter radioskolen kom han om bord på slagskibet California, og da dette blev sænket i Pearl Harbor, skiftede han til Pennsylvania. Fra 1942-45 deltog han i Stillehavskrigen om bord på slæbebåden Pawnee.

Han fik efter krigen en universitetsuddannelse og har siden 1950 levet som journalist og forfatter.

Bogen portrætterer den menige i slagskibet, såvel under tje-nesten ombord som under landlov, men også officererne er omtalt - set fra den meniges side. Man har indtryk af, at officererne ofte var mere interesseret i opførsel og disciplin end i at gøre de menige til søkrigere.

Fra sin "klart-skibs" post i stormasten giver forfatteren en øjenvidne-beskrivelse af angrebet på Pearl Harbor.

Jørgen Nielsen: Luftstøttepunkt ROM - Flugstützpunkt Kdo 3/11 ROM. Maribo 1983.

"Hvis jeg ikke skriver det - er der ingen der gør det"!

Således indleder Jørgen Nielsen et godt 100 sider maskinskrevet arbejde om "Luftstøttepunkt ROM - Flugstützpunkt Kdo 3/11 ROM".

Jørgen Nielsen besøgte i 1967 sammen med sin kone bl.a. Lomborg præstegård ved Lemvig og erfarede derved, at tyskerne under besættelsen havde anlagt en flyveplads i den nordøstlige del af sognet, men at den ikke var benyttet som sådan efter krigen og nu var blevet landbrugs- og skovområde.

I efteråret 1980 påbegyndte Jørgen Nielsen en nærmere ef-

terforskning af sagen, undersøgelse i arkiver, biblioteker m.v. og samtaler med lokalt folk. Han blev færdig med sin undersøgelse i maj 1983, men har af økonomiske grunde ikke kunnet få sit undersøgelsesresultat ud til en større offentlighed. Manuskriptet er afleveret til lokalhistorisk arkiv - Lemvig Bibliotek. Herfra har bl.a. Marinens Bibliotek foretaget fotokopiering.

Udover at redegøre for flyvepladsens etablering, formål, benyttelse m.m. bidrager "bogen" også til at belyse dele af bebyggelsens historie i et lille lokalsamfund.

Revue Internationale d'Histoire Militaire.

Nr. 52/1982 er udgivet af den polske militærhistoriske kommission og indeholder en række artikler om den polske hærs historie og om militærhistoriens udvikling i Polen i det 20. århundrede. Alle artikler er på fransk.

I 1978 blev der i Helsingfors afholdt et internationalt symposium for historikere med 2 hovedtemaer: Organisationen af den øverste militære ledelse i den 2. verdenskrig og De nordiske lande og stormagterne 1941-45. De første 11 indlæg vedrørende førstnævnte emne blev publiceret i *Revue Internationale d'Histoire Militaire* nr. 47/1980. De sidste 10 indlæg vedr. det andet emne er nu udgivet i nr. 53/1982 af den finske kommission. Artiklerne er fortrinsvis på engelsk, enkelte på tysk og fransk.

Nr. 54/1982 er udgivet af den canadiske kommission og indeholder artikler om Canada's væbnede styrker i 1. og 2. verdenskrig og om det canadiske u-bådsvæsen. Enkelte artikler er på fransk.

A.H.



Forsikring af skibe

01-14 16 18



Dansk Søassurance

Forsikringsaktieselskabet Hafnia

Niels Juels Gade 11, 1016 København K.

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

Annoncesalg til Søværnen

01 - 58 46 00

Tal med vores hr. Victor Johansen
om annoncer eller tryksager

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: LOWNOES 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



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 company in West Germany

Stornophone 800U

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



Storno
RADIOTELEFONER

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

ERICSSON INOM KUSTBEVAKNING



Ericsson samlar sina resurser inom försvarselektronik i ett nytt helägt dotterbolag. Detta sker genom att två enheter från moderbolaget, divisionen för Försvars- och Rymdelektronik i Mölndal och avdelningen för Militärtelekommunikation i Stockholm, slås samman med SRA till det nya företaget **ERICSSON RADIO SYSTEMS AB**

Ericsson produkter inom kustbevakning

- Sjöradar (See Giraffe)
- Kustradar (Coastal Giraffe)
- Ledningssystem för Torpedbåtar (MARIL 880)
- Ledningssystem för U-båtar (IBS)
- Ledningssystem för kustartilleriet (STRIKA 85)

ERICSSON



**Ericsson Radio
Systems**

ERICSSON RADIO SYSTEMS AB, S-163 80 STOCKHOLM, SWEDEN
PHONE: 46 8 752 10 00, TELEX: 135 45 ERICRA S