

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn K. H. Winther



NR. 1 - 1984 JANUAR/FEBRUAR
155. ÅRGANG

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

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

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

ISSN 0040-7186

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

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

Forsidebillede: Inspektionsskib med LYNX-helikopter

INDHOLD	SIDE
FISKERIINSPEKTIONENS ORGANISATION OG UDFØRELSE af komandørkaptajn Arne Jespersen	1
TERRESTRISK OG ASTRONOMISK PLADSBE- STEMMELSE VED ITERATIVE METODER af H. Brix	22
REFERAT AF § 32-MØDE DEN 27 OKTOBER 1983 ved kaptajnløjtnant T. O. Poulsen	45
BOGANMELDELSER	50
MARINENS BIBLIOTEK	54



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

FISKERIINSPEKTIONENS ORGANISATION OG UDFØRELSE

af
kommandørkaptajn Arne Jespersen

Fiskeriinspektionens organisation

Ved Anordning nr. 513 af 2 oktober 1940 angående politimyndighed for søværnets skibe og luftfartøjer er der givet forsvaret bemyndigelse til at optræde som ordensmyndighed til søs, også i rent civile forhold omfattende bl.a. kontrol og tilsyn med udøvelsen af fiskeriet på søterritoriet.

At der er tale om rent civile funktioner ses bl.a. af den tilhørende Bekendtgørelse nr. 15 af 13 januar 1941 angående anmeldelser m.v. fra søværnets skibe og luftfartøjer i forbindelse med udøvelse af politimyndighed. Der er heri nedlagt nærmere bestemmelser for søværnets optræden ikke blot i militære forhold, som specielt fremgår af teksten, men navnlig i tilfælde af konstaterede overtrædelser af danske love, anordninger, bekendtgørelser, bestemmelser, forbud eller påbud m.v. vedrørende forhold på søen, som altså ikke alene har militær karakter.

Uagtet det ikke af den almindelige lovgivning for dansk fiskeri fremgår, at søværnet også har udøvende beføjelser i forbindelse med det statslige tilsyn med overholdelsen af fiskeribestemmelserne, forekommer opregning i denne bekendtgørelse af de forskellige typer af retsregler at være udtømmende, og det er da også fortsat regeringens opfattelse, at forpligtelsen til at optræde som ordensmyndighed til søs påhviler forsvaret. (1)

Forsvarets nugældende ordning er nedlagt i Lov nr. 230 af 26 maj 1982 om forsvarets organisation m.v. på baggrund af forsvarsforliget af 12 august 1981, der i princippet er en forlængelse af den hidtil gældende ordning med enkelte

ændringer, som dog ikke omfatter ændringer på fiskeriinspektionsområdet. Loven er imidlertid en rammelov, der giver forsvarsministeren vidtgående beføjelser m.h.t. at sammensætte og organisere forsvaret samt organer til støtte herfor, jfr lovens § 4.

Udover de rent militære formål, forsvaret skal leve op til, deltager værnene i fredstid i løsningen af en række civile og civilt betonedede opgaver, der ikke har direkte sammenhæng med den militære hovedopgave. For søterritoriets vedkommende omfatter sådanne opgaver eftersøgnings- og redningstjeneste, fiskeriinspektion, forureningsbekæmpelse, suverænitetshævdelse, assistance til politi, toldvæsen og andre civile myndigheder o.s.v. Løsningen af opgaver i Nordatlanten, d.v.s ved Grønland og Færøerne, er underkastet de samme generelle forudsætninger, som er gældende for løsning af forsvarets opgaver i Danmark, men de særlige geografiske forhold medfører, at de afsatte ressourcer primært er tilpasset løsningen af fredstidsopgaverne.

For søværnets vedkommende gennemføres fiskeriinspektions-tjenesten, som i Grønland og på Færøerne i praksis anses for hovedopgaven, med 4 inspektionsskibe med ombordværende helikopter samt 4 inspektionskuttere ud af en samlet styrke på 5 skibe, 5 kuttere og 8 helikoptere. For flyvevåbnets vedkommende deltager fra 1982 3 fiskeriinspektionsfly i opgaveløsningen.

I Grønland og grønlandske farvande er Grønlands Kommando hvis chef er en dansk admiral, den militære ansvarlige myndighed for udførelsen af forsvarets opgaver, mens den tilsvarende myndighed på Færøerne og i omliggende farvande er Færøernes Kommando, hvis chef er en dansk kommandør. Begge kommandoer er i kommandomæssig henseende underlagt Forsvarskommandoen i Vedbæk, som i direktivform har udgivet bestemmelser for kommandoernes virke. I udøvelsen af deres daglige funktioner har de en



LYNX-helikopter



Inspektionskutter af Agdlek-klassen

meget selvstændig stilling, idet opgavernes natur og de geografiske forhold nødvendiggør en vis selvstændig optræden og et nært samarbejde med lokale, civile myndigheder. I spørgsmålet om tildeling af ressourcer har kommandoerne et naturligt nært samarbejde med de af forsvarets øvrige myndigheder, der er ansvarlige for udrustning, drift og vedligeholdelse af skibe og fly samt uddannelse af tilhørende besætninger.

Uden for de perioder, hvor skibe og fly gør operativ tjeneste under Grønlands eller Færøernes Kommando, indgår inspektionsskibe og -kuttere i Inspektionsskibseskadren, som er underlagt Søværnets operative Kommando i Århus under Forsvarskommandoen. Chefen for Inspektionsskibseskadren, der geografisk er placeret på flådestationen i Frederikshavn, er hovedansvarlig for administrationen af personel, der tilkommanderes inspektionsskibene, herunder navnlig planlægning og udførelse af skibsbesætningernes indledende og vedligeholdende uddannelse om bord i de typer af skibe, der indgår i eskadren. Han deltager endvidere i tilrettelæggelsen af udrustning og reparation og vedligeholdelse af skibsmateriel samt har det koordinerende ansvar for skibenes interne organisation og tjeneste.

Når helikoptererne ikke er ombord i inspektionsskibene, hvor de med deres besætning indgår som en integreret del i skibets organisation, administreres de af Søværnets Flyvetjeneste, som af praktiske grunde har hjemsted på Flyvestation Værløse, hvor helikoptererne i materiel- og vedligeholdelsesmæssig henseende iøvrigt er undergivet flyvevåbnets myndighed.

Flyvevåbnets 3 inspektionsfly indgår normalt i Transporteskadrillen på Flyvestation Værløse, som er underlagt Flyvertaktisk Kommando i Karup i kommandomæssig hense-



Fiskerikontrol. Trawlet hives ind for kontrol af fangst og maskestørrelse. Fiskeriofficeren ser til i billedets venstre side.

ende. Flyene udstationeres efter en særlig turnus under henholdsvis Grønlands og Færøernes Kommando, som derefter er ansvarlige for at disponere dem i udstationeringsperioden.

Den overordnede planlægning af inspektionsenhedernes indsats foregår i Forsvarskommandoen ifølge instruks fra Forsvarsministeriet på linie med forvaltningen af forsvarets øvrige ressourcer.

Uden for den militære organisation er en række myndigheder involveret i udførelsen af fiskeriinspektion og -kontrol i Nordatlanten. Dette gælder først og fremmest flere af ministerierne, men også en del andre civile organer er direkte eller indirekte involveret.

Det er Fiskeriministeriet, der for Danmarks vedkommende er ansvarlig for administration af love og bestemmelser på fiskeriområdet, bl.a. fordeling af licenser til danske fiskere. Til varetagelse af tilsyn og kontrol med fiskeriet har Fiskerikontrollen, som sorterer under ministeriet, en række kontorer og kontrolstationer fordelt over hele landet. Den sejlen- de kontrol udføres i danske farvande primært af fiskeriministeriets 4 redningsskibe og 4 fiskerikontrollfartøjer.

For Grønlands vedkommende er det Ministeriet for Grønland, der via Rigsombudsmanden og i samarbejde med Grønlands Hjemmestyre varetager fiskeriinteresserne, herunder fordeling af licenser til grønlandske fiskere, mens det på Færøerne i hovedsagen er overladt til Landsstyret selv at administrere fiskeriet, som er et selvstyreanliggende. (Jfr Fig. 1). Statsministeriet er her via Rigsombudsmanden det koordinerende ministerium.

I internationale fiskerianliggender og i forholdet til EF-administrationen er fiskeriministeriet det ansvarlige ministerium, idet dog Ministeriet for Grønland og navnlig Udenrigsministeriet ofte inddrages i tilfælde, hvor fiskerianliggender internationalt set udgør en del af en større politisk eller folkeretlig sammenhæng.

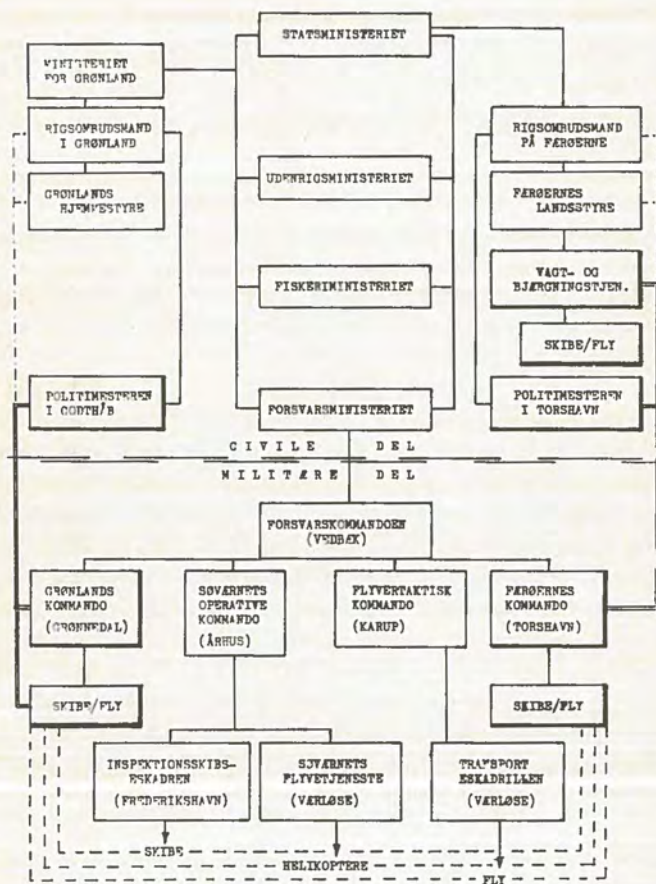


Fig.1 Fiskeriinspektionens organisation

I tilfælde, hvor fiskeriinspektionsvirksomheden i Nordatlanten involverer almindelig retsforfølgning, kan politi og domstole såvel i Grønland og på Færøerne som i Danmark inddrages, idet retsvæsnet i Danmark først inddrages ved behandling i 2' instans.

På Færøerne driver det færøske landsstyre en Vagt- og Bjærgningstjeneste, som udover assistance til den færøske fiskerflåde bl.a. også udfører fiskeriinspektion og -kontrol baseret på en samarbejdsaftale med forsvaret. Vagt- og Bjærgningstjenesten råder over 2 skibe og har lejlighedsvis et civilt overvågningsfly i charter.

Idet koordineringen mellem civile og militære myndigheder vedrørende fiskeriforhold principielt er et anliggende for forsvarsministeriet, gives i fig 1 et noget forenklet billede af den militære fiskeriinspektionsorganisation i Nordatlanten samt relationerne til civile myndigheder. Det fremgår, at Forsvarsministeriet og Forsvarskommandoen indtager en central position i organisationen, idet de er overordnet ansvarlige dels for udrustning og opstilling af skibe og fly til varetagelse af fiskeriinspektionen, dels for vejledning og direktivgivning til Grønlands og Færøernes Kommandoer med underlagte enheder vedrørende den proceduremæssige udførelse af inspektionstjenesten til sikring af en ensartet politimæssig optræden til søs.

Det fremgår endvidere, at den egentlige udførelse af inspektionen foretages af skibe og fly af forskellig type. Her er det navnlig de store inspektionsskibe af HVIDBJØR-NEN/BESKYTTEREN-klasserne, der tiltrækker sig opmærksomheden, idet de alt andet lige - trækker det største læs, hvilket bl.a. skyldes, at de i udførelsen af deres opgaver er mindre afhængige og dermed begrænsede af bemandings- og vejrforhold end kuttere og flyvemaskiner. De kan med

andre ord operere overalt inden for det grønlandske og færøske fiskeriterritorium under næsten alle forhold.

I forbindelse med opgavetildelingen for skibe og fly søger den koordinerende myndighed i land at disponere de underlagte enheder på en måde, der sikrer den optimale udnyttelse af enhedernes operative egenskaber. Flyenes opgave er derfor typisk med mellemrum at konstatere, hvor der inden for hele territoriet foregår fiskeri, samt i muligt omfang at lokalisere og identificere det enkelte fiskeskib. Inspektionskutternes normale operationsområde er de vestgrønlandske eller færøske kystfarvande, medens inspektionsskibenes normalområder dækker hele farvandet inden for fiskerigrænserne. Det er skibenes og kutternes opgave at lokalisere, identificere og eventuelt kontrollere de enkelte fiskeskibe med det formål at påse overholdelsen af gældende regler for fiskeriets udførelse. En oversigt over skibs/fly-data er givet i fig 2.

Inspektionsskibene er udstyret med moderne udstyr til positionsbestemmelse, til overvågning af trafikken på havet og i lufrummet, til radio- og telefoniforbindelse med myndigheder og radiostationer i land såvel som til flyvemaskiner og andre skibe m.v. De er endvidere forsynet med oplysningsmateriale (opslagsværker m.v.) til lettelse af identifikation af skibstrafik, og har endelig adgang til information om gældende love og bestemmelser for de enkelte fiskeri- og farvandsområder, således at inspektions- og kontrolfunktionerne kan udføres som planlagt af den koordinerende myndighed i land og evt i samarbejde med andre inspektionssenheder.

Inspektionsskibe HVIDBJØRNEN-klassen F 348 HVIDBJØRNEN F 349 VÆDDEREN F 350 INGOLF F 351 FYLLA	længde 72 m bredde 11,5 m dybgående 5 m displacement 1500 t fart 18 kn	søsat 1961-1962 besætning 72 mand	1 stk. 76 mm kanon. Dydbomber.	
Inspektionsskib 72 F 340 BESKYTTEREN	længde 74,7 m bredde 11,8 m dybgående 4,5 m. displacement 1800 t fart 18,5 kn	søsat 1975 besætning 59 mand	1 stk. 76 mm kanon.	
Inspektionsskuttere MAAGEN-klassen Y 384 MAAGEN Y 385 MALLEMUKKEN	længde 27 m bredde 7 m dybgående 3 m displacement 199 t fart 10 kn	søsat 1960 besætning 14 mand	2 stk. 20 mm maskinkanoner.	
Inspektionsskuttere AGDLEK-klassen Y 386 AGDLEK Y 387 AGPA Y 388 TULUGAQ	længde 31,4 m bredde 7,7 m dybgående 5,75 m displacement 320 t fart 12 kn	søsat 1973 besætning 14 mand søsat 1978	2 stk. 20 mm maskinkanoner.	

Fig. 2. Fiskeriinspektions enhederne.

FISKERIINSPEKTIONENS UDFØRELSE

Det grønlandske fiskeriterritorium har en total udstrækning på ca 615.000 sømil², hvoraf dog kun en meget mindre del giver praktiske muligheder for fiskeri. Dels må det tages i betragtning, at en stor del af området er dækket af is hele eller store dele af året, navnlig nord for 72° nordlig bredde, dels betyder de fiskeribiologiske faktorer, at fiskeri hovedsageligt foregår i områder, hvor havdybden er mindre end ca 1000 meter. De områder, hvor fiskeri er praktisk forekommende, kan derfor på vestkysten sættes til ca 75.000 sømil² og på østkysten til ca 62.000 sømil², idet der dog må tages hensyn til, at fiskebankerne og fiskefarvandene ligger spredt inden for det samlede område, hvorfor der med hensyn til disponering af skibe og kuttere må kalkuleres med tid til sejlads mellem områderne.

Ved Færøerne, hvor det totale fiskeriterritorium udgør ca 85.000 sømil², er kun et område på ca 28.000 sømil² berørt af praktisk bundfiskeri (demersalt fiskeri) på indtil ca 600 meters dybde, f.eks. torskefiskeri, og et mindre område, der erfaringsmæssigt udgør ca 4.000 sømil², af "pelagisk fiskeri", d.v.s. fiskeri efter fritsvømmende fisk med flyderedskaber på dybder, der erfaringsmæssigt svarer til de vandmasser, fiskestimerne normalt færdes i, f.eks. blåhvillingfiskeri. Ligesom for Grønlands vedkommende er det ved disponering af enhederne nødvendigt at tage højde for en mindre forlægnings- og rejsetid mellem områderne. (Jfr. fig 3).

På baggrund af det foreliggende fiskerimønster er det muligt at kategorisere fiskeriinspektions- og kontrolvirksomheden i følgende hovedfunktioner:

- a. *Områdeinspektion* af det *totale* fiskeriterritorium, herunder *grænseinspektion* af ydergrænsen (200 sømilsgrænsen).
- b. *Områdeinspektion og -kontrol*, hvor fiskeri er *erkendt*.

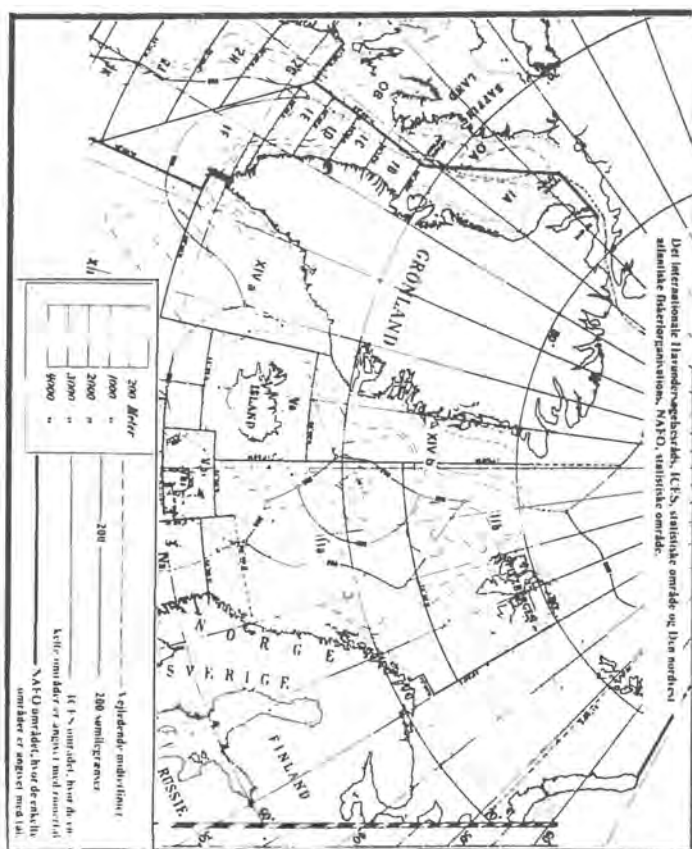


Fig. 3

- c. Grænseinspektion og områdekontrol af *etablerede* områder, hvor fiskeri, evt periodevis, er begrænset eller forbudt.
- d. Områdekontrol vedrørende *specielt* fiskeri.

Forsvarsministeriet har ved instruks bestemt, at søværnets fiskeriinspektion i Grønland og på Færøerne har til formål:

- at håndhæve dansk suverænitæt på fisketerritoriet ved Grønland og Færøerne herunder at påse, at kun fartøjer, der har tilladelse dertil driver fiskeri, fangst og jagt på fisketerritoriet og kun i de områder, hvor dette er tilladt de pågældende fartøjer,
- at varetage danske statsborgeres interesser i almindelighed, herunder at yde fiskere fra det danske rige beskyttelse ved mulige overgreb fra udenlandske fiskere,
- at have opmærksomheden henledt på forhold, som kan være af betydning for fiskeriet, samt
- at udøve tilsyn med overholdelsen af gældende love og bestemmelser vedrørende fiskeriet i den udstrækning, det er muligt.

I tilslutning hertil har Forsvarskommandoen fastsat følgende målsætning:

- at dansk fiskeriterritorium overvåges med en sådan intensitet, at ulovligt fiskeri ikke kan foregå systematisk eller uobserveret over en længere periode,
- at konstaterede overtrædelser registreres med sådanne midler, at retsforfølgelse er mulig, og
- at konstaterede ulovligheder skal kunne bringes til op-hør.

Det er klart, at ambitionsniveauet med hensyn til fiskeriinspektionens tilstedeværelse i de fiskbare områder må afhænge af de til rådighed værende ressourcer i henholdsvis grøn

landske og færøske farvande og af fiskerimønstret inden for de totale områder, som det fordeler sig i løbet af årets måneder. Det er dog muligt at opstille nogle generelle regler for inspektionsenhedernes dækningshyppighed i områderne, og erfaringsmæssigt vil målsætningen kunne opfyldes ved følgende fordeling af skibe og fly:

- a. Område- og grænseinspektion af totalområderne foregår ca 1 gang ugentligt med inspektionsfly samt ca 1 gang månedligt med inspektionsskib.
- b. Ved inspektion og kontrol af områder, hvor fiskeri enten er erkendt eller på særlig måde begrænset, kan tilstedeværelse (d.v.s. et inspektionsskib er faktisk tilstede i området for evt redskabs- og fangstkontrol om bord i fiske-skibe) afhængigt af fiskerimønstret - sikres ved gennemsejling af sådanne områder gennemsnitligt 1 eller 2 gange ugentligt.
- c. Den kystnære inspektion forestås løbende af inspektionskuttere ved gennemsejling med jævne mellemrum, d.v.s. i det omfang gennemførelsen af andre højere prioriterede opgaver tillader.

Som tidligere nævnt er både fly, skibe, helikoptere og kuttere nødvendige for inspektionen, idet de har hver sin rolle. Fly er nødvendige for hyppig overvågning af de store områder, hvorved der skabes grundlag for hensigtsmæssig disponering af sejlene enheder, der som de eneste kan udføre kontrolbesøg. Kombinationen af inspektionsskib og helikopter er særdeles effektiv som følge af helikopterens evne til overvågning af et forholdsvis stort område og til sikker lokalisering og identifikation af mål. Skibets opfølgende inspektion og kontrolbesøg kan udføres overalt på territoriet under forholdsvis voldsomme vejrforhold. Kuttere, der er billigere i anskaffelse og drift, supplerer inspektionen i kyst

farvandene og udfører kontrolbesøg under mere moderate vejrforhold.

OVERSIGT OVER FISKERISAGERS FORLØB.

For overblikkets skyld gives i det følgende en kortfattet og noget forenklet oversigt over forløbet af den strafferetlige retsforfølgning i en fiskerisag, som den tager sig ud fra fiskeriinspektionens side som politimyndighed, indtil det tidspunkt, da sagen afgøres ombord eller evt overgives til den stedlige politimyndighed i land.

a. En fiskerisag indledes i reglen enten ved anmeldelse eller ved opdagelse.

1) Anmeldelse foreligger typisk, når den private tilfældige iagttager eller et organ for en anden offentlig myndighed end forsvaret, f.eks. havnemyndigheder, lader tilgå fiskeriinspektionens kontrollerende myndighed eller en inspektionsenhed melding om det formodede ulovlige forhold.

Drejer anmeldelsen sig om mindre alvorlige forseelser vil fiskeriinspektionen i reglen foretage en umiddelbar vurdering af sagens karakter sammenholdt med prioriteringen af inspektionens øvrige opgaver og umiddelbare opgavefordeling, ofte med det udfald, at der ikke foretages videre, bortset fra en central registrering af forholdet. Årsagerne kan eksempelvis være en beskeden prioritering i forhold til mere presserende opgaver, opklaringsmulighederne kan skønnes forsvindende, f.eks. som følge af det tidsrum, der er passeret, eller foreliggende beviser kan være for svage, og det er usandsynligt, at andre lader sig fremskaffe.

2) Opdagelse foreligger almindeligvis, når en inspektionsenhed selv observerer en mulig ulovlig handling. Sådan opdagelse kan ske tilfældigt under rutinemæssig gennemsejling af et farvandsområde, d.v.s. normal patruljering, eller under en razziabetonet operation, der har til formål at afsløre,

hvorvidt nærmere bestemte fiskeskibe i bestemte farvandsafsnit har overholdt gældende love og bestemmelser for fiskeriet.

I tilfælde, hvor der er tale om observation af bagatelagtige forseelser, f.eks. en helt ubetydelig overskridelse af en fastlagt grænse, eller i tilfælde, hvor fangstregistreringen ikke er sket helt i overensstemmelse med reglerne herfor, så vil sagen i almindelighed slutte med en uformel påtale på stedet uden optagelse af rapport. Der er altså her tale om en vurdering på stedet af sagens kendsgerninger, og det er klart, at det er fiskeriinspektionens personel, der må skønne, hvorvidt forholdet er en bagatel eller ikke. En sådan påtale vil typisk have karakter af en mundtlig advarsel om at få forholdet bragt i orden. (2) Skønnes det, at forholdet er af en sådan art, at en gentagelse bør føre til sanktioner af den ene eller anden karakter, kan advarslen gøres skriftlig ved indførelse i fiskeskibets dagbog (logbog), samtidig med at rapportering til den kontrollerende myndighed finder sted.

b. I de tilfælde, hvor en egentlig efterforskning iværksættes, modtager inspektionsskibet forhåndsoplysninger om pågældende fiskeskib, og dernæst beror forløbet på, om der kan rettes en konkretiseret mistanke mod skibet og/eller bestemte personer (skibsførere o.l.).

1) Er dette ikke tilfældet former efterforskningen sig som en rutinemæssig registrering af fiskeskibets tilstedeværelse og tilladelse til fiskeri, evt. efterfulgt af et rutinepræget kontrolbesøg om bord i skibet, hvorunder rutinemæssig udspørgen af skibets fører og evt. andre personer finder sted, efterfulgt af undersøgelser af skibsdokumenter, fiskeredskaber, arbejdsmetoder, produktionssteder, registre sammenholdt med beholdninger i laster m.v.. Evt. udtages prøver af lagervarer (fiskeprodukter) til efterfølgende rutinekontrol i land. Til brug for denne registrering følges en fremgangsmåde, der naturligt følger af det medgivne stan-

dardkontrolskema, hvis rubricering indikerer en naturlig og logisk sekvens for den rundgang i skibet, der er en forudsætning for, at formålet med kontrollen kan opfyldes. Når registreringen eller kontrolbesøget er afsluttet, afsendes rapport om forløbet til den kontrollerende myndighed i land.

2) Afslører inspektions- og kontrolproceduren derimod, at der muligvis er grundlag for mistanke mod en eller flere personer om bord i skibet om overtrædelse af et nærmere bestemt forhold, vil en væsentlig del af efterforskningen rette sig mod den eller de mistænkte. Samles mistanken mod en person med en vis styrke, normalt skibets fører, skal vedkommende anses som sigtet i sagen, idet der normalt samtidig rejses formel sigtelse mod den pågældende, som oplyses om sin ret til at undlade at udtale sig.

c. Når en sigtelse foreligger, afsendes rapport om indholdet til den koordinerende myndighed, der på baggrund heraf rutinemæssigt underretter den stedlige politimester.

1) Er forholdet af en sådan karakter, at sagen skønnes ikke at være tilstrækkeligt oplyst alene ved den kontrollerende søofficers udspørgen i fiskeskibet, kan skibets fører og evt. andre vidner inviteres om bord i inspektionsskibet til en uforpligtende "orienterende samtale" med inspektionsskibets chef, hvor omfanget og karakteren af det påsigtede ulovlige forhold søges klarlagt, inden en evt. sigtelse formuleres.

Er mistanken imidlertid væsentligt bestyrket, kan skibsføreren og evt. andre, hvis omstændighederne taler herfor, indkaldes til en egentlig afhøring (forhør), normalt om bord i inspektionsskibet.

2) Da det er sjældent, at sigtede personer benytter sig af retten til ikke at udtale sig, vil afhøringer af vedkommende personer kunne udgøre betydningsfulde led i den videre efterforskning. Samtidig vil der kunne iværksættes tvangsgrebet over for skibet og dets fører af forskellig art, f.eks.

fotografering af lokaliteter, dokumenter, instrumenter, arbejdsmetoder, fiskeredskaber o.l., tilbageholdelse eller anholdelse, konfiskation af ulovlige redskaber eller foreløbig beslaglæggelse med henblik på konfiskation af ladning m.v.

3) Derefter kan fiskeskibet og dets fører og besætning enten anholdes, d.v.s. beordres til at medfølge til havn, hvor sagen overgives til politiet for videre retsforfølgning, navnlig hvis politimesteren på baggrund af den indsendte rapport ønsker sagen fremmet ved retten, således f.eks. i tilfælde, hvor fiskeskibet ikke er hjemmehørende i riget, og derfor kunne tænkes at være særlig motiveret for at ville unddrage sig rettens behandling, eller skibets fører adviseres om, at overtrædelsen vil blive indberettet til politiet for senere retslig prøvelse, hvilket ofte er tilfældet, hvis skibet er "lo-kalt" (hjemmehørende).

4) Vurderer inspektionsskibets chef, evt. efter samråd med kontrolmyndigheden og politimesteren, at overtrædelsen af en eller anden årsag er af mindre alvorlig beskaffenhed, eller at bevismaterialet ikke er tilstrækkeligt overbevisende, kan han bestemme, at skibet tildeles en advarsel, evt. i skriftlig form ved indførelse i fiskeskibets dagbog (logbog), eller han kan opgive eller frafalde sagen. Jfr. underpunkt d. nedenfor.

5) Efterforskningen er på dette tidspunkt helt undergivet fiskeriinspektionsenhedens initiativ og ledelse. Den koordinerende myndighed og politimesteren bistår kun i særlige situationer, f.eks. hvor der kan være tale om beslutninger af en vis rækkevidde, særlige retsbeskyttelseshensyn o.s.v.

d. Når efterforskningen er afsluttet, skal skibschefen som anklagemyndighed træffe afgørelse om tiltalespørgsmålet. Dette sker evt. på baggrund af politimesterens udtalelse i sagen. Afgørelsen kan gå ud på påtaleopgivelse, tiltalefrafald eller tiltalerejsning.

1) Såfremt sagens oplysninger tyder på, at den ikke vil kunne fremmes til en fældende dom, opgives tiltalen. Det kan f.eks. tænkes, at der ikke skønnes at være begået et strafbart forhold, eller at de forhåndenværende beviser - uanset at en mistanke består - ikke kan antages at opfylde domfældelseskravene. (In dubio pro reo).

2) Uanset at en tiltale antages at kunne føre til domfældelse, kan skibschefen under visse omstændigheder beslutte, at den alligevel skal frafaldes. Dette kan f.eks. tænkes, hvis forholdet er af beskeden karakter, eller der foreligger konkret formildende omstændigheder, f.eks. i tilfælde, hvor det er tvivlsomt, at et ifølge kvittering og afmærkning nyindkøbt trawl opfylder kravene om maskestørrelse. Tiltalefrafald kan evt. betinges af beslaglæggelse af ulovligt materiel, f.eks. nyindkøbte trawl af nævnte karakter.

3) Rejses der tiltale, beror sagens videre forløb på, om den kan afgøres udenretligt af skibschefen (mindre alvorlige sager), eller om sagen skal afgøres ved retten i land.

e. Ved vurderingen af sagens alvor, som er afgørende for, om sagen afgøres indenretligt eller evt. udenretligt, spiller en række faktorer ind. I praksis eksisterer spørgsmålet om skibschefens kompetence på dette område kun for Grønlands vedkommende, idet det af færøsk lovgivning fremgår, at sagerne i givet fald altid skal indbringes for retten, ligesom der på Færøerne ikke er sædvane for udenretlige afgørelser ved skibschefens foranstaltning.

Sædvaneretligt har spørgsmålet sammenhæng med Grønlands tidligere status som koloni, de særlige geografiske forhold og den i forhold til Danmark anderledes opbygning af retsvæsnen, tidligere såvel som idag (3).

Lovgivningsmæssigt er det både i tidligere og nugældende love fastlagt, at visse overtrædelser kan afgøres af "såvel politiet som chefen for vedkommende fiskeriinspektions skib ved vedtagelse af bøde og konfiskation og sagsomkost-

ninger" (4).

Sagens strafværdighed (bøde), økonomiske betydning (fiskeriets værdi sammenholdt med økonomiske betragtninger vedr. forbrug af brændstof under sejlads, manglende indtjening i en fraværperiode under en evt retssag o.s.v.), samt andre forhold af praktisk betydning kan ofte være afgørende for, om fiskeskibets fører, såfremt afgørelsesmåden forelægges ham, foretrækker at "vedtage", at sagen kan afgøres udenretligt ved skibschefens foranstaltning. (5)

f. Er sagen så alvorlig, at skibschefen ikke kan afgøre den, eller tillades det skibsføreren på baggrund af fremført ønske herom at sagen afgøres ved retten, ledsages skibet til havn, hvor sagen overgives til den stedlige politimyndighed for videre retsforfølgning.

NOTEFORTEGNELSE

(1) Jfr. Fiskeriministeriets brev nr. 6005. J.1967 nr. D 1/51⁵⁰ af 28. Juni 1967, hvori det hedder:

"På given foranledning skal man herved meddele, at tilsynet med overholdelse af fiskerigrænserne foruden af fiskerikontrollen tillige varetages af søværnet, jfr. Kgl. Anordning nr. 513 af 2. Oktober 1940 angående politimyndighed for søværnets skibe og luftfartøjer."

Jfr. tillige Forsvarsministerens brev dateret 5. Oktober 1978 vedr. besvarelse af to spørgsmål fremsat af finansudvalget i skr. af 25. September 1978 (bil. 22.16). Det fremgår heraf, at - uagtet den isolerede opgave - fiskeriinspektion i grønlandske og færøske farvande - i princippet kunne udføres af en civil institution, hvilket så ville forudsætte anskaffelse af materiel og personel af nærlig samme omfang, som det, der i forvejen anvendes af forsvaret (også til løsning af andre militære opgaver), herunder koordinerende kontrolorganer i land, med krav om store investerings- og driftsomkostninger, der ikke tilnærmelsesvis modsvares af besparelser på forsvarsbudgettet, så anses det fra en samfundsmæssig betragtning hverken for hensigtsmæssigt eller lønsomt at overdrage hele eller dele af fiskeriinspektionen til en civil organisation.

(2) Af en aftale mellem Færøernes Landsstyes Vagt- og Bjærgningstjeneste og Færøernes Kommando fremgår, at der over for fartøjer, der skønnes at udgøre en fare for udførelse af ulovligt fiskeri, eller hvor ulovligt fiskeri

konstateres, kan anvendes følgende former for indgriben

- afvisning. (Anvendes, såfremt et fartøj fisker så nær ved eller på grænsen til et restriktionsbelagt område, at den mindste navigatoriske unøjagtighed eller kursændring kan resultere i ulovligt fiskeri).
- advarsel. (Anvendes, såfremt et fartøj fisker på et restriktionsbelagt område, men hvor det på grund af navigatoriske vanskeligheder ikke vil være muligt over for en domstol at føre tilstrækkeligt bevis for ulovligt fiskeri).
- anholdelse. (Anvendes, såfremt det uden tvivl over for en domstol kan bevises, at ulovligt fiskeri har fundet sted).

(3) Det vil føre for vidt i denne undersøgelse at komme nærmere ind på denne problematik, som vil kunne gøres til genstand for særlig behandling.

(4) Jfr. Ministeriet for Grønland (M.f.G) Lov nr. 413 af 13. Juni 1973 § 10 samt Landstingslov nr. 4 af 13. Oktober 1980 § 13.1

(5) Retssikkerhedshensyn omgives her af et tågeslør af økonomiske hensyn som følge af, at moderne fiskeri er en forretning med høj finansiell indsats. Det er derfor særlig vigtigt af retssikkerhedsgrunde at sikre sig, at tiltalen er vel underbygget gennem indsamling af overbevisende bevismaterialer under efterforskningen.

Terrestrisk og astronomisk pladsbestemmelse ved iterative metoder af H. Brix

1. Indledning.

Efterhånden som minicomputere og programmérbare lommeregnerne har vundet udbredelse inden for det sidste tiår, er der i de engelsksprogede navigationstidsskrifter blevet offentliggjort en række artikler om disse maskiners anvendelse til løsning af navigatoriske problemer. Det er karakteristisk for de fleste af artiklerne, at det er navigatørens klassiske problem, astronomisk pladsbestemmelse, der interesserer forfatterne mest, medens interessen for terrestrisk pladsbestemmelse synes at være meget ringe. Grunden hertil kan være, at terrestrisk pladsbestemmelse - med et minimum af regnearbejde og i de fleste tilfælde med tilfredsstillende nøjagtighed - kan udføres direkte i søkortet med passer og parallellinial, og at man følgelig ikke finder, at der kan være behov for andre metoder. Efter min mening vil et sådant behov dog efterhånden opstå, og jeg vil derfor i de følgende afsnit beskrive programmérbare metoder til pladsbestemmelse ved pejlinger og afstande.

Selv om astronomisk pladsbestemmelse kan siges at være grundigt behandlet, vil jeg dog ikke helt afstå fra at tage dette emne op, men vil i slutningen af artiklen forsøge at "bringe det ned på jorden" ved at betragte det som pladsbestemmelse ved afstande.

2. Kort beskrivelse.

Iterationsregning, d.v.s. gentagelsesregning, hvor man for hver gennemregning opnår en bedre tilnærmelse til det rigtige resultat, kan være en langtrukken og yderst kedsommelig affære, når den skal udføres med papir og blyant, medens

den på programmérbare regnemaskiner kan klares på ganske kort tid. Da flere problemer inden for navigationen efter min mening lettes lader sig løse ved iterationsregning, idet der herved kan anvendes ensartede metoder og forholdsvis enkle formelsæt, er de senere beskrevne pladsbestemmelsesmetoder udformet efter det princip, som illustreres af programeksemplet i fig. 1.

Programmet, der viser beregningen af eksemplet i afsnit 5, er skrevet til regnemaskinen HP 9845 B, som bl.a. findes i en del af flådens skibe. Til praktisk brug kan det gøres en del kortere, hvilket læsere med kendskab til programmering vil bemærke.

Programmet består af 54 linier, hvori der gives instrukser til regnemaskinen, og som tillige (eller udelukkende) indeholder forklaring og kommentarer. Ved kørsel af programmet tager regnemaskinen linierne i nummerorden og udfører de instrukser, der gives deri, men kan dog ved specielle instrukser blive dirigeret tilbage i programmet til ny beregning.

Linie 1 - 4 indeholder ingen instrukser, men i linie 5 instrueres regnemaskinen om, at beregningen skal udføres i grader. I linierne 6 til 11 fastsættes talværdier for pejling, bredde og længde for to pejlobjekter Q og S (her North Roland-say RC og Sumburg Head RC). I linie 12 og 13 gives talværdier for giss. bredde og længde, idet metoden kræver en position (A), hvorfra beregningen kan starte. I et egentligt program vil linie 6 - 13 være erstattet af et indtastnings- eller indlæsningsafsnit.

I linie 17 - 23 beregnes afstand (D_q) og pejling (Az_q) fra position A til pejlobjekt Q. Formlerne, der anvendes, er udledt af de for den sfæriske trekant gældende formler.

I linie 24 - 26 beregnes en distance (Ab) og en kurs (K), der i linie 27 og 28 med position A som affarende plads giver henholdsvis bredden (Brb) og længden (Lgb) af en ny position (B). Formlerne, der anvendes i disse linier, er udformet således, at B vil være en bedre tilnærmelse til observeret plads end A.

I linie 32 - 41 foretages tilsvarende beregninger til pejlobjekt S, idet det dog nu er position B, der regnes fra. Herved beregnes som før en distance (B_c i linie 40) og en kurs (K i linie 41), hvorefter bredde (Brc) og længde (Lgc) af en ny position (C) findes i linie 42 og 43. Ligesom B var bedre end A , er C en bedre tilnærmelse til obs. plads end B .

I linie 44 og 45 omdøbes position C til A , således at der er gjort klar til en eventuel ny gennemregning.

I linie 51 udføres en test eller prøve, som afgør det videre forløb. De to beregnede distancer (A_b fra linie 25 og B_c fra linie 40) sammenlignes her med en konstant, som i dette program er sat til $0^{\circ}0004$. Hvis begge distancer er numerisk mindre end konstanten, springer regnemaskinen til linie 53 og udskriver den sidst beregnede plads som obs. plads, hvorefter den stopper i linie 54. Hvis derimod blot én af distancerne er numerisk lig med eller større end konstanten, går maskinen videre til linie 52 for derfra at blive dirigeret til linie 17. Herfra udføres de samme beregninger endnu en gang, men med den nye position A som startposition. Beregningerne efterfølges igen af testen i linie 51, og således fortsættes der, indtil de beregnede distancer efter et mindre eller større antal iterationer tilfredsstiller testbetingelserne. I dette tilfælde sker det efter 11 gennemregninger af programmet. Beregningstiden er ca. 9 sekunder.

Af fig. 4, hvori de positioner, der beregnes af programmet er udsat, ses det, at distancerne mellem positionerne bliver mindre for hver gennemregning. Dette begrunder deres anvendelse som grundlag for ovennævnte test

Konstanten $0^{\circ}0004$ svarer til ca. 0,025 sømil eller 44 meter. Denne størrelse er anvendt til alle artiklens eksempler som et passende nøjagtighedskrav til beregningen ved almindelig pladsbestemmelse. Såfremt der ønskes større nøjagtighed, kan der anvendes en mindre konstant, men i så fald må der regnes med flere iterationer og dermed længere beregnings-tid.


```

1  ! *****
2  ! * OBSERVERET PLADS VED TO SAMTIDIGE PEJLINGER *
3  ! * PROGRAM FORKLARING *
4  ! *****
5  DEG          ! BEREGNINGEN SKAL UDFØRES I GRADER
6  Pq=284      ! N. RONALDSAY PEJLING
7  Brq=59.39   ! " " BREDDE
8  Lgq=-2.38   ! " " LENGDE
9  Ps=319.5    ! SUMBURGH HD. PEJLING
10 Brs=59.868333 ! " " BREDDE
11 Lgs=-1.271667 ! " " LENGDE
12 Bra=59.1    ! GISSET BREDDE
13 Lga=-.033333 ! GISSET LENGDE
14 ! *****
15 ! BEREGNING TIL PEJLOBJEKT Q (NORTH RONALDSAY)
16          ! LINIE 17: FORMEL (1)
17 Dq=ACS(COS(Lgq-Lga)*COS(Bra)+SIN(Bra)*SIN(Brq))
18          ! LINIE 19: FORMEL (2) START
19 Cos=(SIN(Brq)-SIN(Bra)*COS(Dq))/COS(Bra)+SIN(Dq)
20 IF ABS(Cos)>1 THEN Cos=1*SGN(Cos) ! SIKRING MOD FEJL
21 Z=ACS(Cos) ! FORMEL (2) SLUT
22 IF SIN(Lgq-Lga)>=0 THEN Azq=Z ! FORMEL (3)
23 IF SIN(Lgq-Lga)<0 THEN Azq=360-Z ! FORMEL (4)
24 V=ASN(SIN(Pq-Azq)) ! FORMEL (7)
25 Ab=V*SIN(Dq) ! FORMEL (8)
26 K=Azq+V/2-90 ! FORMEL (9)
27 Brb=Bra+Ab*COS(K) ! FORMEL (5)
28 Lgb=Lga+Ab*SIN(K)/COS((Bra+Brb)/2) ! FORMEL (6)
29 ! *****
30 ! BEREGNING TIL PEJLOBJEKT S (SUMBURGH HEAD)
31          ! LINIE 32: FORMEL (1)
32 Ds=ACS(COS(Lgs-Lgb)*COS(Brb)+SIN(Brb)*SIN(Brs))
33          ! LINIE 34: FORMEL (2) START
34 Cos=(SIN(Brs)-SIN(Brb)*COS(Ds))/COS(Brb)+SIN(Ds)
35 IF ABS(Cos)>1 THEN Cos=1*SGN(Cos) ! SIKRING MOD FEJL
36 Z=ACS(Cos) ! FORMEL (2) SLUT
37 IF SIN(Lgs-Lgb)>=0 THEN Azs=Z ! FORMEL (3)
38 IF SIN(Lgs-Lgb)<0 THEN Azs=360-Z ! FORMEL (4)
39 V=ASN(SIN(Ps-Azs)) ! FORMEL (7)
40 Bc=V*SIN(Ds) ! FORMEL (8)
41 K=Azs+V/2-90 ! FORMEL (9)
42 Brc=Brb+Bc*COS(K) ! FORMEL (5)
43 Lgc=Lgb+Bc*SIN(K)/COS((Brb+Brc)/2) ! FORMEL (6)
44 Bra=Brc ! KLARGØRING TIL EVEN-
45 Lga=Lgc ! TUEL NY BEREGNING.
46 ! *****
47 ! TEST          LINIE 51: HVIS BAADE Ab OG Bc ER NUME-
48 !              RISK MINDRE END 0.0004 GRADER, UDSKRIV-
49 !              VES OBS. PL. I LINIE 53. I MODSAT FALD
50 !              FORETAGES NY BEREGNING FRA LINIE 17.
51 IF (ABS(Ab)<.0004) AND (ABS(Bc)<.0004) THEN 53
52 GOTO 17 ! NY BEREGNING
53 PRINT "Obs. plads";Bra;Lga ! OBS. PL. UDSKRIVES
54 END ! SLUT

```

Fig. 1 Eksempel på program for pladsbestemmelse ved to samtidige pejlinger.

I et tilsvarende program for pladsbestemmelse ved afstande erstattes formlerne i linie 24 - 26 og 39 - 41 af andre formler, jf. afsnit 6.

Skibets gissede plads vil som regel være at foretrække som den position, hvorfra beregningen starter, idet det generelt må formodes, at beregningstiden herved bliver kortest mulig. Der er dog ikke noget til hinder for, at der i stedet kan startes med en valgt plads. Bortset fra, at denne skal ligge på den rigtige side af storcirklen gennem de objekter, hvortil der er pejlet eller foretaget afstandsmålinger, er der ret vide grænser for dens beliggenhed. Som grov regel kan anføres, at afstanden fra den valgte til giss. plads ikke bør være større end den halve afstand mellem objekterne, men heller ikke større end ca. 60 sømil.

Formlerne, der anvendes i programmet, udledes i afsnit 4 - 6. De er alle direkte programmerbare og placerer vinkler og buestykker i de rigtige kvadranter, såfremt de i næste afsnit givne regler for indtastning/indlæsning overholdes. En del af formlerne er tilnærmede, hvorved metoderne forenkles, og beregningstiden forkortes. Pladsbestemmelsens nøjagtighed sikres af andre formler, der som tidligere nævnt er uddelt af de for den sfæriske trekant gældende formler. Som følge heraf forekommer de rettelser, der kan være nødvendige i forbindelse med pladsbestemmelse ved udsætning i søkort (merkator-korrektionen, rettelser for stedliniers krumning), ikke i beregningerne.

Metoderne kan anvendes til pladsbestemmelse ved pejlinger og afstandsmålinger over såvel korte som lange afstande. Til programmerbare lommeregnerne kan de programmeres hver for sig til løsning af specifikke pladsbestemmelsesopgaver. Til større regnemaskiner kan de kombineres i et program, der kan bruges til pladsbestemmelse ved pejlinger, afstande, pejling/afstand samt astronomiske observationer. Pladsbestemmelserne kan foretages ved to, tre eller flere samtidige eller ikke samtidige observationer. Programmet

vil endvidere kunne udføre bestikregning samt bestemmelse af storcirkelkurs og -distance. Afhængig af regnemaskinens kapacitet kan programmet indeholde data for en række fyr, radiofyr etc., hvorved der til pladsbestemmelse kun skal indtastes ganske få data.

Af et program som det skitserede, der yderligere kan være en del af et større navigationsprogram, vil man dog først få det fulde udbytte, hvis der til regnemaskinen kobles en plotterenhed, der automatisk udplotter de beregnede data direkte i et kort.

3. Betegnelser og fortegneregler.

Betydningen af betegnelserne i artiklens formler fremgår af nedenstående oversigt. I formlerne kan betegnelserne være forsynet med et suffiks, der angiver, hvilket punkt betegnelsen vedrører.

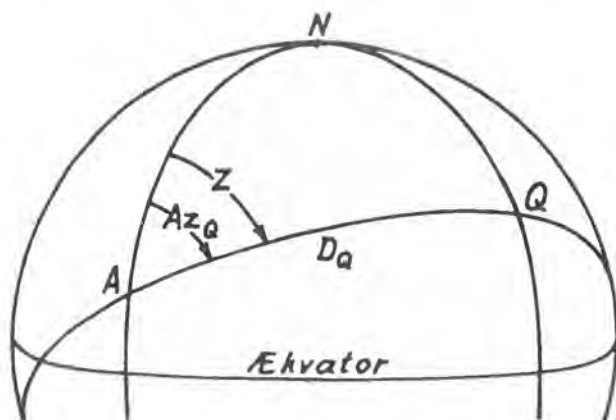
Skemaets højre side giver regler for data, der skal indlæses eller indtastes som grundlag for pladsbestemmelsen. Det bemærkes, at alle størrelserne i oversigten - eller distancer og afstande - er angivet i grader.

Beteg- nelse	Betydning	Numerisk interval	Fortegn
Br	Bredde	$0^\circ \leq Br < 90^\circ$	+ for N ÷ for S
Lg	Længde	$0^\circ \leq Lg < 180^\circ$	+ for E ÷ for W
P	Observeret rv. pejling	$0^\circ \leq P < 360^\circ$	+ fra N ad E
Z	Aziimutvinkel		
Az	Beregnet rv. pejling, storcirkelkurs el. azimut		
V	Vinkelforskel (P - Az)		
R	Observeret afstand	$0^\circ < R < 180^\circ$	+

D	Beregnet afstand eller storcirkeldistance		
K	Rv. beh. kurs	$0^\circ \leq K < 360^\circ$	+ fra N ad E
Dist	Distance ad kompaslinie	$0^\circ < \text{Dist} < 6^\circ$	+ i retning K
H	Center-central højde	$0^\circ \leq H < 90^\circ$	+ for H over ÷ for H under horisonten
Dec	Deklination	$0^\circ \leq \text{Dec} < 90^\circ$	+ for N ÷ for S
Gha	GHA (Timevinkel W for Greenwich)	$0^\circ \leq \text{Gha} < 360^\circ$	+ fra Grw. mod W.

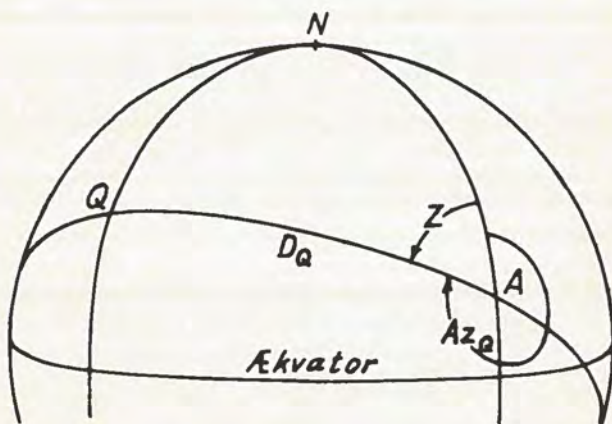
4. Formler.

For at undgå gentagelser anføres her de formler, der er fælles for pladsbestemmelsesmetoderne.



a. Q østligere end A.

Fig. 2.a. Beregning af pejling og afstand.



b Q vestligere end A.

Fig. 2.b. Beregning af pejling og afstand.

a. Beregning af pejling og afstand.

I fig. 2 er N nordpolen, og A er et punkt, hvorfra pejling og afstand til et andet punkt Q skal beregnes. I den sfæriske trekant ANQ er

$\angle ANQ$ længdeforskellen mellem Q og A ($LgQ - LgA$),

AN er komplementet til A's bredde ($90^\circ - Br_A$),

QN er komplementet til Q's bredde ($90^\circ - Br_Q$),

AQ er den søgte afstand (D_Q),

$\angle NAQ$ er azimutvinklen (Z), d.v.s. pejligen angivet som en vinkel i intervallet fra 0° til 180° regnet fra N ad E eller W, og

Az_Q er den søgte pejling.

Anvendes grundformel nr. 1 (jf. ref. a):

$$\cos a = \cos A \cdot \sin b \cdot \sin c + \cos b \cdot \cos c$$

på trekant ANQ, fås følgende udtryk for afstanden fra A til Q:

$$DQ = \arccos (\cos(LgQ - LgA) \cdot \cos Br_A \cdot \cos Br_Q + \sin Br_A \cdot \sin Br_Q) \quad (1)$$

hvor $\arccos$ betyder, at regnemaskinen skal beregne den vinkel, hvis $\cos$ er lig med værdien af parentesens indhold. Resultatet heraf vil være en vinkel i intervallet fra 0° til $+180^\circ$ (1. og 2. kvadrant). Tilsvarende vil $\arcsin(x)$ give x som en vinkel i intervallet fra -90° til $+90^\circ$ (4. og 1. kvadrant).

$\angle NAQ$ kan nu findes ved anvendelse af sinusrelationen, men da der herved kræves yderligere beregninger for at afgøre, i hvilken kvadrant pejlingen ligger, foretrækkes det i stedet at genbruge grundformel nr. 1 - denne gang i formen

$$\cos A = \frac{\cos a - \cos b \cdot \cos c}{\sin b \cdot \sin c}$$

Herved fremkommer udtrykket for azimutvinklen:

$$Z = \arccos \left(\frac{\sin Br_Q - \sin Br_A \cdot \cos DQ}{\cos Br_A \cdot \sin DQ} \right) \quad (2)$$

På grund af afrundinger ved beregningen kan det i specielle tilfælde ske, at den numeriske værdi af $\cos Z$ i (2) bliver større end 1. Herved vil regnemaskinen gå i stå eller melde fejl. Dette kan undgås ved i programmet at sætte den numeriske værdi af $\cos Z$ lig med 1, hvis den skulle vise sig at være større end 1, jf. fig. 1, linie 20 og 35.

Hvis A og Q ligger på samme meridian, eller hvis Q som i fig. 2a ligger østligere end A, er $Az_Q = Z$. Hvis Q som i fig. 2b ligger vestligere end A, er $Az_Q = 360^\circ - Z$. Dette kan i programmérbar form udtrykkes således:

$$\text{Hvis } \sin(LgQ - LgA) \geq 0, \text{ så er } Az_Q = Z \quad (3)$$

$$\text{Hvis } \sin(LgQ - LgA) < 0, \text{ så er } Az_Q = 360^\circ - Z \quad (4)$$

Grunden til, at det i (3) og (4) er sinus til længdeforskellen og ikke selve længdeforskellen, der sammenlignes med nul, er, at formlerne derved gælder for alle værdier af længdeforskellen, også selv om denne skulle ligge uden for det normale numeriske interval på $0^\circ - 180^\circ$.

I forbindelse med storcirkelsejlad kan formlerne (1), (2), (3) og (4) anvendes til beregning af storcirkeldistancen (D_Q) og begyndelseskursen (Az_Q). Distancen i sømil fås ved at multiplicere D_Q med 60.

b. Bestikregning.

I forbindelse med pladsbestemmelsen skal der gentagne gange beregnes en plads på grundlag af kurs og distance fra en anden plads. Hertil anvendes formlerne fra ref. b, pkt. 1314:

Breddeforskellen = distance $\cdot$ cos C

Afvigningen = distancen $\cdot$ sin C

Længdeforskellen = afvigningen $\cdot$ sec middelbredden

Som kan sammenfattes og omskrives til

$$Br_B = Br_A + \text{Dist} \cdot \cos K \quad (5)$$

$$Lg_B = Lg_A + \frac{\text{Dist} \cdot \sin K}{\cos ((Br_A + Br_B)/2)} \quad (6)$$

hvor Br_A og Lg_A er bredde og længde for affarende plads, Br_B og Lg_B er bredde og længde for påkommende plads, K er kursen, Dist er distancen, og hvori alle størrelserne - også Dist - er i grader.

Formlerne kan også anvendes til egentlig bestikregning, idet de for distancer indtil ca. 6° (360 sømil) giver praktisk talt samme resultat, som hvis beregningen var udført ved meridionale dele. Større distancer kan ved beregningen deles i stykker, der ikke er over 6° , hvorved nøjagtigheden bibeholdes.

I fig. 3 er Q og S to objekter, hvortil et skib har foretaget samtidige pejlinger med pladsbestemmelse for øje. N er nordpolen, og A er skibets gissede plads. B er beliggende på en lille cirkel, der har Q som centrum og AQ som sfærisk radius, hvoraf følger, at BQ er lig med AQ. B er endvidere beliggende således, at $\angle NBQ$ er lig med den observerede pejling til Q (PQ), hvilket er ensbetydende med, at B ligger på den ligeazimutkurve, der svarer til pejligen til Q. Set i forhold til Q er B dermed en bedre tilnærmelse til observeret plads end A, og det første skridt til bestemmelse af observeret plads vil derfor være at beregne B's position. Dette kan ske enten ved nøjagtige formler eller ved at beregne AB med tilnærmelse.

I begge tilfælde beregnes indledningsvis AQ (DQ) og $\angle NAQ$ (AzQ) ved (1), (2), (3) og (4).

I den sfæriske trekant BNQ kendes nu $\angle NBQ$ (PQ), siden QN ($90^\circ - BrQ$) og siden BQ (DQ). Det skal kort skitseres, hvorledes B's nøjagtige position kan bestemmes, men det påpeges samtidig, at de følgende tre formler ikke er gennemarbejdet med henblik på programmering.

Ved anvendelse af sinusrelationen (jf. ref. a, grundformel nr. 4) fås udtrykket

$$\sin \angle BNQ = \frac{\sin DQ \cdot \sin PQ}{\sin (90^\circ - BrQ)}$$

Hvoraf $\angle BNQ$ kan beregnes. Herefter kan B's længde findes på grundlag af Q's længde og $\angle BNQ$.

Siden BN kan beregnes ved formler som angivet i ref. c, idet der først beregnes en hjælpestørrelse G (ikke vist i fig.) af

$$\cot G = \cos PQ \cdot \tg DQ$$

Siden BN kan derefter findes af

$$\sin(BN + G) = \frac{\cos (90^\circ - BrQ) \cdot \sin G}{\cos DQ}$$

Sluttelig kan B's bredde findes som komplementet til BN. I stedet for at bruge disse noget omstændelige formler, foretrækkes det at bestemme B's position med tilnærmelse. Der vindes herved beregningstid, og de små unøjagtigheder, der fremkommer, har ingen indflydelse på slutresultatet. Først beregnes vinkelforskellen (V) mellem den observerede og den beregnede pejling af

$$V = PQ - AzQ$$

der dog af programmeringstekniske grunde omskrives til

$$V = \arcsin(\sin(PQ - AzQ)) \quad (7)$$

idet det herved sikres, at det altid bliver den mindste vinkel mellem de to retninger, der kommer til anvendelse.

Idet det antages, at A og B ligger så nær hinanden, at meridianerne i de to punkter kan anses for at være parallelle, og at lillecirklen og kompaslinien mellem de to punkter er nærlig sammenfaldende, kan distancen fra A til B med god tilnærmelse beregnes af

$$AB = V \cdot \sin DQ \quad (8)$$

Med A som affarende plads, AB som distancen (Dist) og med følgende tilnærmede værdi for kursen

$$K = AzQ + \frac{V}{2} - 90^\circ \quad (9)$$

beregnes B's bredde og længde ved (5) og (6).

Der foretages nu fra B tilsvarende beregninger til S ved brug af de samme formler og i samme rækkefølge: (1), (2), (3), (4), (7), (8), (9), (5), (6), men med fornøden bogstavombytning. Herved bestemmes BC og pladsen C (ikke vist i fig.). På dette sted i beregningerne foretages den i afsnit 2 omtalte test, hvori AB og BC indgår som de to distancer, der sammenlignes med konstanten $0^\circ 0004$. Det videre forløb af beregningerne er derefter som beskrevet i afsnit 2.

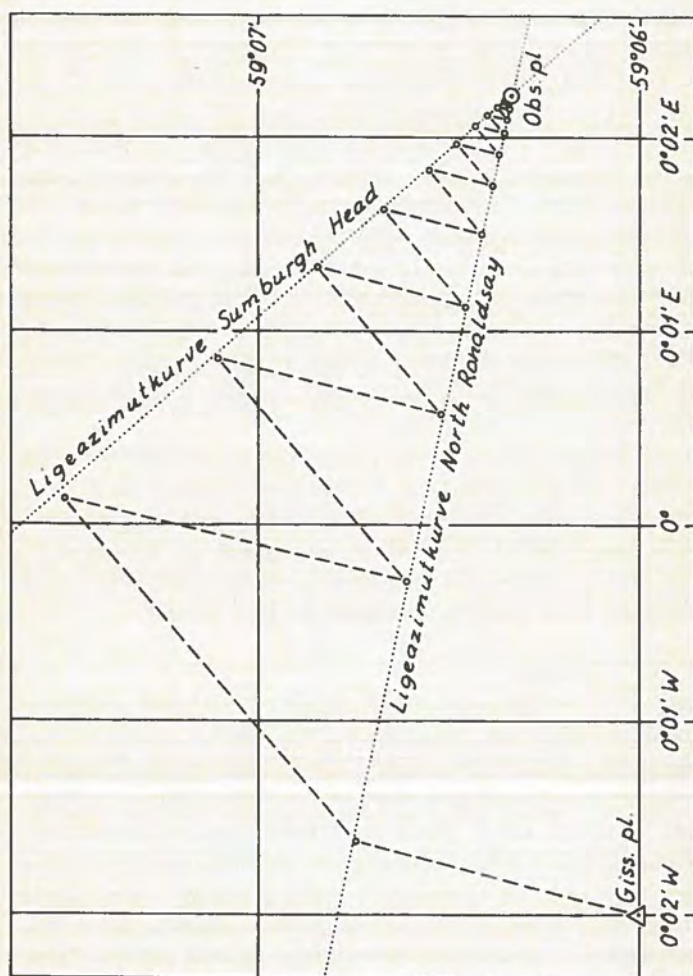


Fig. 4. Pladsbestemmelse ved to pejlinger. Eksempel.

Eksempel:

På giss. plads $59^{\circ}06'N$, $0^{\circ}02'W$ i Nordsøen pejles samtidig

North Ronaldsay RC på $59^{\circ}23'4''\text{N}$, $2^{\circ}22'8''\text{W}$ i rv. 284° og Sumburgh Head RC på $59^{\circ}52'1''\text{N}$, $1^{\circ}16'3''\text{W}$ i rv. $319^{\circ}5'$. Beregningen begynder med giss. plads og slutter efter 11 iterationer med obs. plads $59^{\circ}06'3''\text{N}$, $0^{\circ}02'2''\text{E}$. For at illustrere gange i beregningerne er disse to samt de mellemliggende beregnede pladser udsat i fig. 4 og forbundet med stiplede linier. Til sammenligning er endvidere skitseret de til pejlingerne svarende ligeazimutkurver. Vinklen mellem disse er ca. 37° . En større skæringsvinkel ville have betydet færre iterationer, medens en mindre ville kræve flere. Beregningstiden er derfor meget afhængig af skæringsvinklen. For dette eksempel er den 5 minutter på den programmerbare lommeregner TI SR-52, medens den på desk computeren HP 9845 B er 9 sekunder.

Som tidligere nævnt er der ikke noget til hinder for, at der i stedet for giss. plads kan startes med en valgt plads. Hvis pladsbestemmelsen i eksemplet således f.eks. starter fra positionen $58^{\circ}50'\text{N}$, $0^{\circ}30'\text{W}$, der ligger ca. 22 sømil fra giss. plads, findes obs. plads ved 15 iterationer, d.v.s. 4 iterationer mere end ved at starte fra giss. plads.

6. To afstande.

Når der foretages en afstandsmåling fra et skib til et objekt, befinder skibet sig - hvadenten afstanden er målt med optiske, elektroniske eller andre hjælpemidler - på en lillecirkel, hvis centrum er objektet, og hvis sfæriske radius er den målte afstand, jf. ref. b, pkt. 1414. Pladsbestemmelse ved to afstande består derfor i at bestemme skæringspunktet mellem de lillecirkler, der svarer til de målte afstande. I den følgende metode findes observeret plads ved beregning af en række pladser, hvoraf hver anden ligger på den ene lillecirkel, medens de øvrige ligger på den anden. Pladserne er endvidere parvis beliggende på de sfæriske radier i lillecirklerne, hvorved opnås, at observeret plads bestemmes ved få iterationer.

I den sfæriske trekant ANB kendes $\angle NAQ$ (Az_Q), siden AN ($90^\circ - Br_A$) og siden AB ($D_Q - R_Q$). Det skal kort skitseres, hvorledes B's nøjagtige position kan bestemmes, idet det samtidig påpeges, at de følgende to formler ikke er gennemarbejdet med henblik på programmering.

Ved anvendelse af grundformel nr. 1 fås følgende udtryk

$$\cos BN = \cos Az_Q \cdot \sin AB \cdot \sin (90^\circ - Br_A) + \cos AB \cdot \cos (90^\circ - Br_A)$$

hvorfra BN kan beregnes. B's bredde kan herefter findes som komplement til BN.

Længdeforskellen mellem A og B kan nu beregnes ved sinusrelationen:

$$\sin \angle ANB = \frac{\sin Az_Q \cdot \sin AB}{\sin BN}$$

hvorefter B's længde kan findes på grundlag af A's længde og $\angle ANB$.

I stedet for at bruge disse formler foretrækkes det at bestemme B's position med tilnærmelse, da der herved vindes beregningstid.

Idet det antages, at A og B ligger så nær hinanden, at storcirklen og kompaslinien mellem de to punkter er nærlig sammenfaldende, kan B's bredde og længde beregnes ved (5) og (6) med A som affarende plads, Az_Q som kursen (K) og den ved (10) fundne værdi for AB som distancen (Dist). Der foretages nu fra B tilsvarende beregninger til S ved brug af de samme formler og i samme rækkefølge: (1), (2), (3), (4), (10), (5), (6), men med fornøden bogstavombytning. Herved bestemmes BC og pladsen C (ikke vist i fiig.).

På dette sted i beregningen foretages den i afsnit 2 omtalte test, hvori AB og BC indgår som de to distancerr, der sammenlignes med konstanten $0^\circ 0004$. Det videre forløb af beregningerne er derefter som beskrevet i afsnit 2.

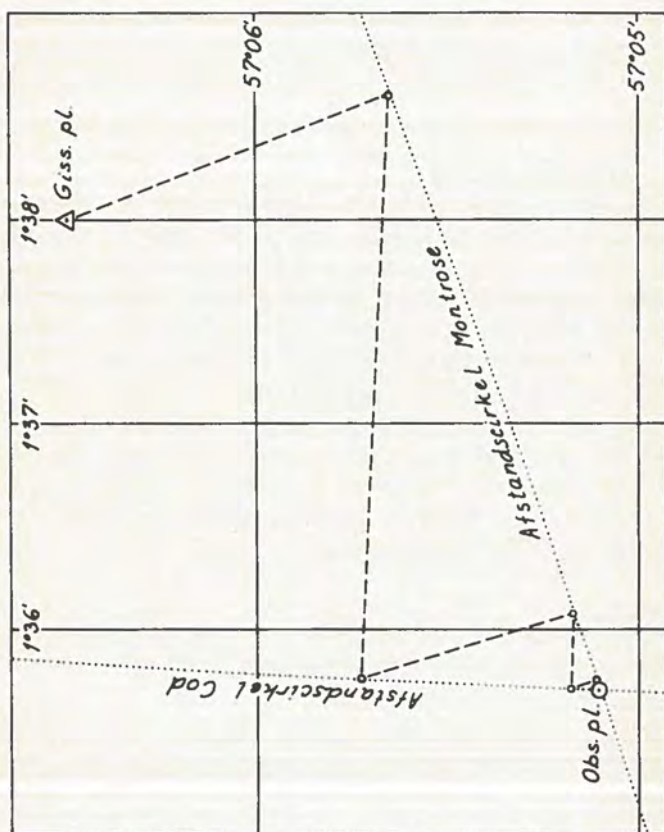


Fig. 6. Pladsbestemmelse ved to afstande. Eksempel.

Eksempel:

På giss. plads $57^{\circ}06'5''$ N, $1^{\circ}38'0''$ E i Norsøen måles afstanden til tårnet i Montrose oliefeldt på $57^{\circ}27'0''$ N, $1^{\circ}23'0''$ E til 22,9 sømil. Samtidig måles afstanden til tårnet i Cod oliefeldt på $57^{\circ}04'2''$ N, $2^{\circ}26'1''$ E til 27,4 sømil.

Beregningen starter med giss. plads og slutter med obs.

plads $57^{\circ}05'1\text{N}$, $1^{\circ}35'7\text{E}$, jf. fig. 6. I dette eksempel findes obs. plads ved kun 4 iterationer, da skæringsvinklen mellem stedlinierne er betydelig større end i eksemplet i foregående afsnit.

7. Pejling og afstand.

Metoderne i afsnit 5 og 6 kan kombineres til pladsbestemmelse ved pejling og afstand, enten ved pejling til ét objekt og afstand til et andet, eller ved at samme objekt indgår i begge observationer. I sidstnævnte tilfælde, som f. eks. kan være pejling (optisk eller radar) og radarafstand til samme objekt, opnås særlig hurtig pladsbestemmelse, idet stedlinierne står nærlig vinkelret på hinanden.

For pejlens vedkommende bruges formelsættet (1), (2), (3), (4), (7), (8), (9), (5), (6) og for afstanden (1), (2), (3), (4), (10), (5), (6). Når begge formelsæt er gennemregnet, foretages test som anført i afsnit 2, der også beskriver det videre forløb af beregningerne.

Eksempel:

På giss. plads $57^{\circ}01'9\text{N}$, $10^{\circ}40'0\text{E}$ pejles Hals Barre fyr på positionen $56^{\circ}57'3\text{N}$, $10^{\circ}25'5\text{E}$ i rv. 244° . Samtidig måles afstanden til 9,5 sømil.

Med giss. plads som udgangspunkt findes observeret plads $57^{\circ}01'5\text{N}$, $10^{\circ}41'2\text{E}$ ved to gennemregninger af formelsættene.

8. Anvendelse af én observation.

Foreligger der kun én observation, kan egentlig pladsbestemmelse ikke foretages, men dette udelukker ikke, at observationen kan benyttes til forbedring af den gissede plads. Der kan f.eks. forekomme tilfælde, hvor et skib anduver et langtrækkende radiofyr, hvis pejling kan bestemmes, men ikke afstanden, og hvor der ikke foreligger andre observationer. I så tilfælde kan afstanden fra giss. plads til radiofyret

beregnes ved formel (1), hvorefter radiopejlingen sammen med den gissede afstand benyttes til pladsbestemmelse ved pejling/afstand. Resultatet bliver en plads, der ligger på den til pejlingen svarende ligeazimutkurve i den gissede afstand fra radiofyret, og som derfor må anses for at være et bedre udtryk for skibets position end giss. plads.

9. To højdeobservationer.

Den astronomiske stedlinie er en såkaldt ligehøjdecirkel, der er det geometriske sted for de punkter på Jorden, som i et givet øjeblik har et givet himmellegeme i en given højde. Lige-højdecirkelns centrum er himmellegemets polpunkt, der er det sted, hvor himmellegemet i det givne øjeblik er i zenit. I overensstemmelse med de i afsnit 3 givne fortegneregler er polpunktets bredde lig med himmellegemets deklination, og dets længde er lig med eksplementet til dets GHA. Lige-højdecirkelns sfæriske radius er lig med himmellegemets zenitdistance, der er komplementet til dets højde, jf. ref. b, pkt. 2431.

Pladsbestemmelse ved to højdeobservationer er dermed analog med pladsbestemmelse ved to afstande, idet polpunkterne udgør de objekter, hvortil afstandene er målt, og zenitdistancerne udgør de målte afstande.

Der anvendes formelsættet: (1), (2), (3), (4), (10), (5), (6), hvori A som hidtil betegner den gissede eller valgte plads og B er den plads, der skal bestemmes som første tilnærmelse til observeret plads, jf. fig. 5. Q og S er nu polpunkterne for to himmellegemer, hvortil der er foretaget samtidige højdemålinger.

Ved formlerne (1), (2), (3), og (4), hvori himmellegemets deklination (DecQ) indgår som BrQ og eksplementet til dets GHA ($360^\circ - \text{GhaQ}$) som LgQ, beregnes zenitdistancen som DQ og azimuten som AzQ.

Ved formel (10), hvori komplementet til himmellegemets højde ($90^\circ - \text{H}_Q$) indgår som RQ, beregnes AB, hvorefter

B's bredde og længde findes af (5) og (6). I øvrigt foregår pladsbestemmelsen helt som beskrevet i afsnit 6.

Eksempel:

Den 30. juni 1982 ZT 2104(+3) på giss. plads $51^{\circ}07'N$, $46^{\circ}25'W$ foretoges praktisk talt samtidig følgende astronomiske højdeobservationer:

		★ Schedar	★ Vega
Observationsdata:	GMT 1.juli 82	$00^h03^m34^s$	$00^h04^m22^s$
	Central højde	$23^{\circ}18'1''$	$56^{\circ}04'2''$
Af Nautisk Almanak:	Deklination	$56^{\circ}26'1'' N$	$38^{\circ}46'0'' N$
	GHA	$269^{\circ}44'4''$	$0^{\circ}43'3''$

Med giss. plads som udgangspunkt findes obs. plads $51^{\circ}03'5'' N$, $46^{\circ}21'0'' W$ ved 4 gennemregninger af ovenstående formelsæt.

Til eksemplet er stjernernes deklination og GHA udtaget af Nautisk Almanak 1982, og højderne er forudsat rettet ved de gængse tabeller. Begge dele kan programmeres, bl. a. ved hjælp af U.S. Naval Observatory's "Almanac for Computers", men det ligger uden for denne artikels rammer at komme nærmere ind på dette.

10. Ikke-samtidige observationer.

Alle de forud beskrevne metoder kan tilpasses pladsbestemmelse ved ikke-samtidige observationer. Fremgangsmåden er i så fald følgende:

Et skib har foretaget to ikke-samtidige observationer med pladsbestemmelse for øje. A_1 og A_2 i fig. 7 er de gissede pladser svarende til observationstidspunkterne, og A_1A_2 er den udsejlede distance mellem observationerne. Fra A_1 foretages beregninger på grundlag af 1. observation. Herefter bestemmes distancen A_1B_1 og pladsen B_1 . Med B_1 som

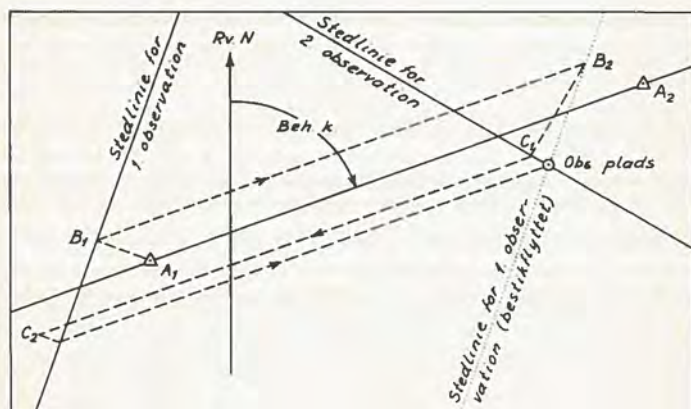


Fig. 7. Pladsbestemmelse ved to ikke-samtidige observationer. affarende plads, A_1A_2 som Dist og skibets kurs som K beregnes pladsen B_2 ved (5) og (6). Herfra foretages beregninger på grundlag af 2. observation, hvorved distancen B_2C_1 og pladsen C_1 bestemmes. Der foretages nu test med A_1B_1 og B_2C_1 som angivet i afsnit 2. Som det fremgår af fig. er distancerne efter første gennemregning endnu for store, og der skal derfor gøres klar til ny beregning. Med C_1 som aff. plads, $-A_1A_2$ (bemærk fortegnsskiftet) som Dist og skibets kurs som K bestemmes pladsen C_2 , hvorfra hele proceduren gentages, indtil observeret plads svarende til tidspunktet for 2. observation er fundet.

Fremgangsmåden svarer til almindelig bestikflytning af stedlinier, idet det dog her kun er enkelte punkter af stedlinierne, der bliver flyttet frem eller tilbage. Der kan også her startes med en valgt plads, men bestikflytningen skal naturligvis i alle tilfælde svare til den udsejlede distance mellem observationerne.

11. Tre eller flere observationer.

Såfremt man ønsker at pladsbestemme skibet ved tre eller

flere observationer, må man være opmærksom på, at ingen af de beskrevne metoder kan behandle observationer, hvor de tilsvarende stedlinier er parallelle eller næsten parallelle. Pladsbestemmelse ved tre observationer kan udføres på følgende måde:

Kaldes de tre observationer A, B og C efter den rækkefølge, hvori de er foretaget, udføres beregningerne ved, at der bestemmes "observerede" pladser for kombinationerne AB, AC og BC. Under beregningerne indskydes bestikflytninger som omtalt i afsnit 10, og endvidere bestikflyttes den "observerede" plads for AB frem til tidspunktet for C. Hvis observationerne kan betragtes som samtidige, bortfalder dog bestikflytningerne.

De tre punkter, der herved er blevet bestemt, er vinkelspidserne i stedlinietrekanten, og under forudsætning af, at observationerne er fri for systematiske fejl, eller at disse vil opheve hinanden, kan den observerede plads bestemmes som centrum i trekantens indskrevne cirkel. Hertil kan anvendes de formler, der gælder for den plane trekant, da stedlinietrekanten normalt er så lille, at den kan betragtes som plan. Foreligger der fire observationer A, B, C og D, kan de kombineres på seks måder: AB, AC, AD, BC, BD og CD. Foretages der beregninger på grundlag heraf, dannes der fire trekanten, og observeret plads kan bestemmes som middelplassen af de indskrevne cirklers centre.

Med et stigende antal observationer vokser antallet af trekanten meget hurtigt, og selv om en regnemaskine udmærket kan holde styr på dem, når den først er programmeret dertil, vil det være mere formålstjenligt at tage mere statistisk prægede metoder i brug, hvis man ønsker at foretage pladsbestemmelse ved mere end 3-4 observationer. Der kan her henvises til ref. d, der anviser metoder, hvorved systematiske fejl i observationerne elimineres, og observationer med tilfældige fejl over en vis størrelse afvises.

Referencer.

- a. Nautisk tabelsamling 1974, side 24.
- b. CHS PUB 041-501 Lærebog i navigation.
- c. HO Pub. No. 9. American Practical Navigator, 1975, Vol. II, side 412.
- d. Morrison, G.D., Most Probable Fix Position Reduction, NAVIGATION, Vol. 28, No. 1, 1981.

**Referat af
§ 32-møde den 27. oktober 1983.**

ved

Kaptajnløjtnant T. O. Poulsen

Formanden bød de fremmødte medlemmer velkommen og bekendtgjorde, at 5 medlemmer var afgået ved døden i det 199. forsamlingsår:

Kommandør H. Frederiksen

Kommandør K.V. Dam

Kommandørkaptajn K.O. Knudsen

Orlogskaptajn Steen Carstensen

Orlogskaptajn Chr. Bøje Ingemann-Nielsen

ÆRET VÆRE DERES MINDE!

FORMANDENS BERETNING.

Møderne.

Der har i det 199. forsamlingsår været afholdt 9 møder, og set i relation til Flådens sejl- og øvelsesaktivitet må dette antal anses for at være normalt.

Det gennemsnitlige deltagerantal har været 43 mod 38 året før. Møderækken har været præget af arbejdet omkring seminaret: "Søværnet år 2000". Af andre møder kan frem-

hæves mødet 9 februar 1983: "The Falkland Campaign - The Lessons" ved den britiske marineattaché Commander G.J.Holman og Forsvarsminister Hans Engells foredrag den 24 februar 1983: "Aktuelle Forsvarsemner."

Prisopgaver.

Den 16 december 1982 fremlagdes 6 emner til prisopgaver for 1983; der er dog ikke modtaget nogen besvarelser. På trods heraf udtrykte formanden håb om, at muligheden for at indlevere hovedopgaver fra Forsvarsakademiet efterhånden vil stimulere til at benytte denne fremgangsmåde, således at Selskabets Medalje atter kan uddeles.

Hændt i året.

Af årets begivenheder kan nævnes, at bestyrelsen ved formanden har nedlagt kranse på Søløjtnant Gregers Bojesens grav den 13 januar, ved Willemoesmindesmærket på Odden Kirkegård den 22 marts, på Krigergraven på Holmens Kirkegård og på Olfert Fischers grav ved Reformert Kirke den 2 april.

I anledning af frk. Kroghs afgang som økonoma fra Søofficers-Foreningen markerede Selskabet dette ved et gavekort. Med dette sagde Selskabet tak for mange års støtte til Selskabet.

I boet efter Kommandør H.J.Rasmussen er Selskabet ved kommandørindens død blevet betænkt med et legat på kr. 150.0000,-, der efter 35% arveafgift udgør kr. 97.500,-. Beløbet tænkes anvendt til udgivelse af resultatet af seminararbejdet.

Legater.

Selskabet har ikke i det forløbne år uddelt legatportioner fra noget af de mulige legater.

Af- og tilgang af medlemmer.

Ved begyndelsen af det 199. forsamlingsår havde Selskabet 448 medlemmer, 5 er afgået ved døden, 3 er udmeldt og 7 er indmeldt i årets løb. Medlemstallet udgør således ved forsamlingsårets udgang 447, heri medregnet Søe-Lieutenant-

Selskabet æresmedlem og de 41 efter 40 års medlemsskab kontingentfrie medlemmer.

Redaktørens beretning.

153. årgang omfatter 6 numre alle udgivet som dobbeltnumre. Som følge af forsinkelser i udgivelsen måtte november/december-nummeret udgives som nr. 1-1983 af hensyn til annoncørerne. Årgangsbetegnelse og paginering følger dog det sædvanlige system.

153. årgang har ialt 446 sider imod 444 sider i 152. årgang. Redaktionen kan fortsat notere sig en rigelig og kvalitativt tilfredsstillende tilgang af stof til Tidsskriftet. Der er dog en vis skævhed i emnefordelingen. Der er efter redaktørens mening ikke tilstrækkeligt, militært set, aktuelt stof. Formentlig blandt andet som følge heraf er der også mangel på stop til rubrikken "Maritim Debat".

Tidsskriftet har endnu en gang, imod forventning, været i søgang som følge af en omstrukturering af bogtrykker Ib Rasmussens forretninger, og i april måned overdrog han kontrakten til firmaet Christtreu & C.C. Petersens Eftf. Aps. Ændringerne har på grund af især en utrolig mængde satsfejl med ekstra korrekturrunder til følge medført forsinkelse af nr. 3 og 4 1983 og dermed også de følgende numre. Økonomien har været præget af en annoncetilgang lidt under forventet. Balance forventes dog at kunne sikres fremover ved at reducere sidetallet en smule, ligesom resultatet af de kommende kontraktforhandlinger for udgivelsen af Tidsskriftet i 1984 vil være udslagsgivende.

Tidsskrift for Søværnen bør i henhold til lovenes § 15 "som regel udkomme én gang om måneden". Dette er for tiden økonomisk uoverkommeligt og vil også være det selv med et væsentligt reduceret sideantal i hvert nummer. Redaktøren vil foretrække, at afslutte 154. årgang med næste udgivelse og derefter søge at opnå 6 regelmæssige og rettidige udgivelser i 155. årgang og kalenderåret 1984.

Kontingent, tilskud til TfS m.v.

Kontingent, tilskud og honorarer fastsattes som følger:

Kontingent	35 kr/md
Tilskud til TfS	72.000 kr/år
Honorar til redaktør	14.000 kr/år
Honorar til sekretær	21.000 kr/år

Embedsmænd for det 200. forsamlingsår.

Det stående udvalg	Kommandør	J.A. Ruth
	Kommandør	J. Jacobsen
	Kommandørkapt.	P. Kofoed
Voldgiftsråd	Kommandør	P. Wessel-Tolvig
	Kommandør	O.J. Odder
	Kaptajnløjtnant	T.O. Poulsen
Redaktør	Orlogskaptajn	K.H. Winther
Redaktionsudvalg	Orlogskaptajn	G.N. Andersen
	Orlogskaptajn	K.T. Madsen
	Orlogskaptajn	N.C. Borck
Revisorer	Kommandørkapt.	K. Thygesen
	Orlogskaptajn	J.P.B. Petersen
Revisorsuppleant	Orlogskaptajn	G.N. Andersen

Status vedrørende søofficersbiografierne.

Kontreadmiral Saabye redegjorde for arbejdet med at ajourføre Søofficersbiografierne fra 1932 og kunne meddele at bøgerne nu var færdige fra trykkeriet og klar til udgivelse den 13 januar 1984. Med afslutningen af redaktionsarbejdet og trykningen erklærede kontreadmiralen dermed det nedsatte udvalgs arbejde for afsluttet, idet der dog stadig kunne trækkes på medlemmerne hvis behov herfor opstod.

Status vedrørende seminararbejdet "Søværnet år 2000".

Kaptajnløjtnant Lieberoth redegjorde i fravær af formanden for den nedsatte redaktionskomité for arbejdet med at sammenfatte arbejdsgruppernes resultater med henblik på udgivelse af en publikation som element i forsvarsdebatten. Redaktionsarbejdet var færdigt i juli 1983 og udkastet til en pjece blev sendt til kommentering hos en række af selskabets medlemmer. Vedrørende udgivelsen bør trykning påbegyndes så udgivelse vil være mulig primo 1984.

Såfremt det efter en vurdering af kommentarernes omfang fortsat anses for at være en konstruktiv ide at udsende publikationen, agter bestyrelsen at anvende det tidligere nævnte legat fra boet efter kommandør H.J.Rasmussen til formålet. Det vurderes, at beløbet vil være dækkende.

Jubilæet.

Der vil til tilrettelæggelse og gennemførelse af festligheder i forbindelse med Søe-Lieutenant-Selskabets 200 års-jubilæum den 17 september 1984 blive nedsat et udvalg.

BOGANMELDELSER

"AXIS SUBMARINE SUCCESSES 1939-1945"

af Jürgen Rohwer.

"AXIS SUBMARINE SUCCESSES 1939-1945" af Jürgen Rohwer udkom for første gang i 1968 under titlen: **UBOOT-ERFOLGE DER ACHSENMÄCHTE 1939-1945**". Siden udgivelsen af den tyske udgave har det været muligt at verificere visse uklarheder vedrørende de enkelte angreb. Frigørelsen af **ACTION REPORTS** fra **ESCORT COMMANDERS** og **CONVOY COMMANDERS** i London, Washington og Ottawa har muliggjort rettelser og korrekationer vedr. bl.a. tidspunkter for angreb og sænkninger, idet de hidtidige oplysninger var taget fra de tyske ubådsrapporter.

Frigørelsen af de britiske og amerikanske **ULTRA**-signaler i 1975 har ligeledes betydet, at væsentlige huller har kunnet udfyldes.

Værket indeholder en komplet oversigt over hver eneste tysk, italiensk, japansk og finsk ubådsangreb på allierede fartøjer. Der angives dato, klokkeslæt og position for angrebet; nationalitet, navn og chef på den angribende ubåd, de anvendte våben, nationalitet, type og displacement på det angrebne skib, samt evt. skade på skibet.

Bagerst i bogen findes ikke mindre end 5 registre:

1. Samtlige ubåde fra aksemagterne, der har deltaget i angreb.
2. Chefer for de deltagende ubåde.
3. Oversigt over samtlige allierede konvoyer.
4. Oversigt over angrebne skibe med angivelse af skibets data.
5. En gengivelse af de tyske marinekvadratkort fra anden verdenskrig, således at læseren har mulighed for ved po-

sitionsangivelserne nærmere at stedfæste begivenheden. For enhver, der beskæftiger sig med anden verdenskrigs søkrigshistorie og herunder i særdeleshed med tonnagekrigen, vil denne bog med sin usædvanlige fylde af oplysninger være et uvurderligt hjælpemiddel.

Henrik Skrydstrup

**"Miracle at Midway"
McGraw-Hill Book Company 1982
469 sider, ill.**

Gordon W. Prange

Professor Prange efterlod sig ved sin død 1980 manuskripter til to store værker: "At Dawn We Slept" (anmeldt i T.f.S. 2, 1983) og det her anmeldte.

Begge værker er bearbejdet og udgivet af Pranges medarbejdere dr. Donald Goldstein og Katherine V. Dillon.

"Miracle At Midway" er ligesom førstnævnte værk baseret på et meget stort kildemateriale: ordrer, rapporter, journaler m.m. og ikke mindst indgående samtaler med utallige personer, der beredvilligt har besvaret hundreder af nærgående spørgsmål.

Forfatteren, der talte flydende japansk, har haft særlige forudsætninger for at sætte sig ind i atmosfæren i den japanske marinestab under forberedelserne til den operation, der samtidig skulle føre til erobringen af atollen Midway og nedkæmpelsen af den underlegne flådestyrke, man forventede amerikanerne ville sætte ind i et håbløst forsøg på af afslå angrebet.

Ikke mindst takket være kodeeksperten i Pearl Harbor, commander Rochefort, blev admiral Nimitz rettidigt og korrekt advaret om den truende fare og blev begunstiget af et utroligt held - i stand til uobserveret at placere admiral Fletcher's beskedne styrke i den rette strategiske position NE for Midway.

I det for admiral Nagumo mest kritiske øjeblik kunne admiral Spruance's bombemaskiner overraske de japanske hangarskibe netop i de minutter, starten af de mange fly var begyndt.

Bogen er på sine steder spændende som en roman, medens de mange detaljerede beskrivelser af individuel indsats af navngivne personer - fortrinsvis amerikanere - nærmer sig heltedyrkelse.

Interessant er den japanske hjemmefronts reaktion på det uventede tilbageslag: intet måtte sive ud! Alt deltagende personel blev i lang tid nægtet landlov, sårede blev isoleret og offentligheden fik kun sparsomme og opmuntrende beretninger.

I afsnittet "Chronology" kan man følge hændelsesforløbet fra 7. december 1941 (Pearl Harbor) til 18. juni 1942 bogstaveligt talt med minutters nøjagtighed.

E.J.S.

**"HAVSVAGAR-Ubåter och ubåtskrig
i Östersjön".**

Holger Schildts forlag 1983, 348 sider, ill.

af Per-Oluf Ekman

Den finske bog, der er trykt på svensk, giver en redegørelse for ubådenes historie frem til afslutningen af anden verdenskrig. Forfatteren har, som titlen anfører, især beskrevet udviklingen og ubådenes krigsdeltagelse i Østersøen. For at kunne give denne detaljerede og præcise skildring, har Per Oluf Ekman benyttet et meget omfattende finsk, tysk og russisk kildemateriale, der ikke tidligere har været udnyttet, for at give en samlet skildring af ubåde og ubådskrig i Østersøen.

Bogen indledes med en mere generel skildring af ubådsudviklingen. En udvikling, der nok er de fleste danske søofficerer bekendt. Men efter denne indledning vendes blikket mod de 112.000 kvadratsømil, der kaldes Østersøen.

Under 2. Verdenskrig kaldte tyske ubådsofficerer, med slet skjult foragt, Østersøen for badekarret. I bogen skildres ikke kun ubådenes indsættelse i Østersøen, men også de faktorer, der er medvirkende til at gøre ubådsoperationer i dette badekar meget forskellige fra ubådsoperationer i Atlanten.

Tyske og russiske ubådes succes eller mangel på samme under første verdenskrig skildres sammen med engelske ubådes besvær med at trænge ind i Østersøen. Gennemgangen af de forskellige ubådes indsats belyser faktorer som isdannelse, ringe vanddybde, begrænset antal mål, materiel- og træningstilstand. Faktorer, der den dag i dag er kendt af ubådsfolk. Men med i bogen er også en gennemgang af de patruljer, der førte til sænkninger og beskadigelser.

Forfatteren beskriver også den russiske revolution og de vestlige landes intervensering i Rusland efter revolutionen. En uerklæret krig med ubådsoperationer, der næppe er kendt af mange yngre søofficerer.

Under skildringen af 2. verdenskrig beskrives både heldige og uheldige ubådskampagner; - startende med den tyske krig mod Polen og den finske vinterkrig og sluttende med den russiske ubåd S 13's sænkning af 40000 tons tonnage på en patrulje. Sænkninger, der medførte, at mere end 10.000 mennesker mistede livet. Forholdene under 2. Verdenskrig viser, ligesom skildringen af ubådskrigen under 1. Verdenskrig, faktorer, der stadig har betydning for ubådsoperationer i Østersøen. Her skal blot nævnes minen som ubådsvåben og som våben mod ubåde.

En bog, der skildrer hændelser for snart 40 år siden, vil sikkert blive affærdiget af mange. - Jamen, den gang kunne jo selv torpedobåde og fregatter sejle uopdaget rundt i Østersøen. Men bogen er ikke kun en historisk gennemgang, den beskriver også faktorer, der har betydning for ubådsopera-

tioner i dag. Bogen fortjener at blive læst af andre end ubådsfolk "på en dyb vagt".

(1920)

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i september/oktober 1983.

RETSVÆSEN & UNDERVISNINGSVÆSEN.

Christensen, H.P.: Humanitær folkeret under væbnede konflikter. (Hovedopgave på Forsvarsakademiet). Kbh. 1983. 34 + 6 s. bibl. maskinskr. 4°.

(1. delrapport vedrørende) Forsøgsordning for kvinder i søværnet. u.sted (Vedbæk) 1983. IV + 23 + 12 s. bilag. 4°.

Laursen, Finn: Small Power Adaption. The Case of Denmark and the Law of the Sea. (Occasional Papers No. 3/1983). Odense 1983. 37 s. kort. dupl. 4°.

Ledelse og uddannelse. Grundbog. u.sted (Vedbæk) 1983. 428 s. ill.

United Nations Convention on the Law of the Sea. u.sted (New York) 1982. XXIV + 194 s.

HISTORIE.

Askgaard, Finn & Arne Stade (red.): Kampen om Skåne. Kbh. 1983. 442 s. ill. kort.

Borgstrøm, E. (red.): Fra de militære arkiver: Fehmern under krigen 1807-14 oplevet af Kaptajn L.P.K. Kierulff. Kbh. 1983. upag. (21 s.) kort. maskinskr. 4°.

Borgstrøm, E. (red.): Fra de militære arkiver: København, set med militære øjne, i årene mellem 1808 og 1811. Kbh. 1983. 18 s. maskinskr. 4°.

Feldbæk, Ole: Historikerne og tiden. Eller: Hvad var klokken den 2. april 1801? (Særtryk af festskrift til Kristof Gla-

mann, s. 33-49). Odense u.å. (1983). 18 s. kort.

Holmens kirke - Rapport og økonomisk oversigt januar 1983. Kbh. 1983. 28 s. ill. 4°.

Maroon, Fred J. & Edward L. Beach: Keepers of the Sea. Annapolis 1983. 256 s. ill. 4°.

Pedersen, Frank: Automobilet i Hæren 1908-1983. Glostrup 1983. 184 s. ill.

Quinn, David B. & Alison M. Quinn: The English New England Voyages 1602-1608. HAKLUYT SOCIETY, SECOND SERIES NO. 161. London 1983. 580 s. ill. kort. index. bibl.

Schultz, A.C.: Dagbog for Briggen St. Thomas 1848 og 49. u. sted 1848/49. 140 + 44 s. håndskr.

Wood, Evelyn (ed.): British Battles on Land and Sea. Vol. I + II. London 1915, 948 s. ill. kort. 4°.

1. VERDENSKRIG.

Beesly, Patrick: Room 40. British Naval Intelligence 1914-18. London 1982. 338 s. ill. kort. index. bibl.

Neureuter, Karl & Claus Bergen (eds.): U-Boat Stories. Narratives of German U-Boat Sailors. London 1931. 208 s. ill.

2. VERDENSKRIG.

Blytgen-Petersen, E.: Dansk Krigskorrespondent. Fra Invasionen i Normandiet til København. Kbh. 1945. 162 s. ill.

Brown, David: Carrier Operations in World War II. Vol. One: The Royal Navy (rev.ed.). Vol. Two: The Pacific Navies Dec 1941 - Feb 1943. 2 bd. London 1974. 160 / 152 s. ill. index.

Grunnet, Niels & Bent Demer (red.): De danske Brigade. Kbh. 1945. 224 s. ill. kort.

Johansen, Jack: Norges innsats i den annen verdenskrig. (Hovedopgave på Forsvarsakademiet). Kbh. 1983. 35 s. kort. bibl. maskinskr. 4°.

9. april 1940 i ny kritisk belysning. (Informations artikelse - april 1958). Kbh. 1958. 56 s.

Rosengreen, Bjørn: Dr. Werner Best og tysk besættelsespolitik i Danmark 1943-1945. Odense 1982. 198 s. pers.

index. bibl.

Vejledning for danske Flygtninge i Sverige. Stockholm 1944. 38 s.

PERSONALHISTORIE.

Nicolson, Harold: King George the Fifth. His life and Reign. London 1952. 570 s. ill. index.

Petersen, Jørgen: "Mit liv i søværnet" eller "Fra søkadetlærling til kontreadmiral" 1934-1980. Oslo 1982. 4 + 215 s. ill. maskinskr. 4°.

Scheel, A.W.: Optegnelser fra tjenesten i Frankrig 1892-95. Kbh. 1983. 87 + 45 s. ill. kort. index. fotokopi. 4°.

Spink, Reginald: 40 år efter. En englænders spredte erindringer om krig og fred. Odense 1983. 134 s. ill.

Wright, H.C. Seppings: With Togo. The Story of Seven Month's Active Service under his Command. London 1905. 280 s. ill. index.

POLITIK, EFTERRETNINGSVÆSEN m.m.

Espersen, Mogens: Fredsbevægelsen - folkelig bevægelse eller sovjetisk redskab? UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER, SERIE 16 nr. 2. Kbh. 1983 44 s.

Freund, Richard: Verdensmagternes opmarch - "Zero Hour" -. Slagelse 1937. 286 s. kort.

Kidde-Hansen, J.: Kvinder i Forsvaret. (Hovedopgave på Forsvarsakademiet). Kbh. 1983. 38 + 19 s. bibl. maskinskr. 4°.

Lemaitre, Pierre: En forståelsesramme til forklaring af Sovjetunionens efterkrigsflådeprogram 1944-47. (Speciale til Historisk Institut, Århus Universitet). Århus 1981. 112 s. kort. 4°.

Muusfeldt, H.: Dansk basepolitik. (Hovedopgave på Forsvarsakademiet). Kbh. 1983. 60 + 48 s. bibl. maskinskr. 4°. (Foreløbig) plan for forsvarets virksomhed 1984. Vedbæk 1983. 56 s. 4°.

Scharling, J.: Fredsbevægelser. (Hovedopgave på Forsvarsakademiet). Kbh. 1983. 56 s.

Tully, Andrew: CIA. The Inside Story. New York 1962. 276 s. SKIBE, SKIBBYGNING m.m.

The Almanac of Seapower 1983. Arlington, Va. 1983. 282 s. ill. kort. index. bibl. 4°.

Compton-Hall, Richard: Submarine Boats. The beginnings of underwater warfare. London 1983. 192 s. ill. index.

Miller, David: An illustrated guide to modern submarines. The undersea weapons that rule the oceans today. London 1982. 160 s. ill.

VÅBENTEKNISKE o.a. HÅNDBØGER.

Forsvarets Flykendingsbog. Vedbæk 1983. 130 s. ill.

Friedman, Norman: US Naval Weapons. Every gun, missile, mine and torpedo used by the US Navy from 1883 to the present day. London 1983. 288 s. ill. indes. 4°.

ARKTISK & ANTARKTISK LITTERATUR.

GRØNLAND.

Bistrup, Fritz W. m.fl. (red.): Mindeblade om Danmark-Ekspeditionen 1906-08. DET GRØNLANDSKE SELSKABS SKRIFTER XXV. (Publikationer om Østgrønland nr. 10). u.sted (Kbh.) 1983. 126 s. ill. kort.

Heyerdahl, Thor m.fl.: Great Norwegian Expeditions. Oslo u.å. (1955). 232 s. ill. kort.

Rostock-Jensen, L.: Søløjtnant L. Rostock-Jensens dagbog fra "Teddy"ekspeditionen 1923-24. ("På Tur til Østgrønland med M/S "Teddy" 1923-24"). u.sted u.å. (1923). 132 s. ill. kort. håndskr. fotokopi. 4°.

Slædepatruljen Sirius - N.Ø. Grønland (27 fotos). u.sted 1959. 27 s. ill.

Thostrup, Bendix: Tilbageblik ved Danmarks-Ekspeditionens 35 Aars Hjemkomstdag den 23. August 1943. PUBLIKATIONER OM ØST-GRØNLAND NR. 9. Kbh. 1943. 48 s. ill. kort.

Winther, Chr.: Mænd i is og øde. Danske ekspeditioner til Grønland i vort århundrede. Kbh. 1963. 16B s. ill. kort. bibl. 4°.

DIVERSE.

Macdonnell, J.E.: Gimme the Boats. London 1953. 256 s.

Kommentarer til nyanskaffelser.

The Almanac of Seapower 1983. Navy League of the US, Arlington 1983.

Bogen er modtaget som gave fra udgiverne, Navy League of the United States og er, ifølge forordet, den første af en regelmæssig udkommende årbog.

Mange aspekter af begrebet "sømagt" gøres til genstand for nærmere omtale i årbogen, således status 1983 i almindelighed, den amerikanske flåde, marinekorps og Coast Guard, den sovjetiske trussel, Middelhavet, Mellemøsten, Stillehavet, Indiske Ocean og Polar-områderne m.m.

De sidste 150 sider indeholder oplysninger om den amerikanske marine (kongressens behandling af lovforslag, finansiering, skibe, baser, personer og kronologisk oversigt over kalenderåret 1982 m.m.).

Fra de militære arkiver. Fehmern under krigen 1807-1814 oplevet af kaptajn L.P.K. Kierulff og København, set med militære øjne, i årene mellem 1808 og 1811. Kbh. 1983.

Arkivassistent E. Borgstrøm, Rigsarkivet, har i arkivets 3. afdeling, Forsvarets Arkiver, i gruppen kaldet "Særlige sager" blandt andet fundet artillerikaptajn L.P.K. Kierulff's nedskrevne notater og dagbøger, dækkende perioden 1807-12, da han var chef for artilleriet på Fehmern.

Optegnelserne giver et godt indtryk af forholdene på Fehmern i nævnte periode og de mange forskellige kystbatterier, ligesom sekondløjtnant i søetaten J.C. de Falsen og hans indsats som leder af troppeoverførsel til Lolland, beskrives.

"København, set med militære øjne, i årene mellem 1808 og 1811" er et uddrag af en håndskreven bog med titlen "Ge-

ografie af Sielland'', skrevet i årene mellem 1808 og 1811 uden forfatternavn.

Man finder heri oplysninger om, hvad der fandtes af militære enheder og etablissementer i København og endelig en liste 'over samtlige i Sielland og paa Møen værende Søebatterier og Skandser''.

Arkivassistent Borgstrøm har - mere til eget brug - afskrevet de nævnte arkivalier og har foræret Marinens Bibliotek et eksemplar af hver.

Fred J. Maroon & Edward L. Beach: Keepers of the Sea. Naval Institute Press, Annapolis 1983.

En fantastisk dygtig fotograf, Maroon, tilbragte 4 år i den amerikanske flåde for at indfange billeder, der beskriver livet i flåden, og de i bogen bragte 218 farvebilleder følges op af beskrivende tekst af Beach, tidligere søofficer fra 1939, pensioneret som Captain i 1966, og iøvrigt kendt som forfatter til bla. ''Run Silent, Run Deep'', ''Dust on the Sea'', ''Cold is the Sea'' og ''Around the World Submerged''.

I bogens 6 afsnit beskrives og vises den amerikanske flådes flyvevåben, overfladeskibene, undervandsbådene, søværts forsyningstjeneste, uddannelsen og marine-korpset.

Det er sjældent at være vidne til så mange storslåede billeder i farver.

A.W. Scheel: Optegnelser fra tjenesten i Frankrig 1892-95. Kbh. 1983.

Axel Wilhelm Scheel blev født 1864, kadet 1881 og premierløjtnant 1887. Efter tjeneste i bl.a. fregatten Fyen og korvetten Dagmar var han i 1892-95 i fransk tjeneste. Han blev afskediget som kontreadmiral i 1926.

Admiralens barnebarn, orlogskaptajn Stig Georg Rasmussen, har foretaget en renskrivning af Scheels håndskrevne (4 hæfter) ''Optegnelser fra Tjeneste i Frankrig'' og har derudover udarbejdet person- og skibsregistre med billeder af skibene. At Scheel kom vidt omkring fremgår alene af indholdsfortegnelsen, hvorfra ses, at han udover Frankrig var i

Algier, Ægypten, Fransk Indokina, Siam, Kina og Japan m.fl. steder. Afskriften, som også er tilgået Scheels direkte efterkommere, er en gave til biblioteket fra orlogskaptajn Rasmussen.

Reginald Spink: 40 år efter. En englænders spredte erindringer om krig og fred. Odense Universitetsforlag, Odense 1983.

Spink kom i 1930'erne til Danmark som elev på Den Internationale Højskole i Helsingør. Indtil april 1940 virkede han som sproglærer og journalist og fik herved et godt indblik i den danske mentalitet, knyttet en del kontakter til det danske samfund, som var medvirkende årsag til, at han blev medarbejder i den danske afdeling af den i 1940 i England oprettede hemmelige organisation "Special operations Executive" (SOE), der fik til opgave at understøtte modstandsbevægelser i det besatte Europa.

I denne erindringsbog skildrer Reginald Spink sin opvækst i York, sin vej til Danmark, sit ophold i København og sine mangeartede aktiviteter i SOE og i de engelske propagandaorganisationer.

A.H.



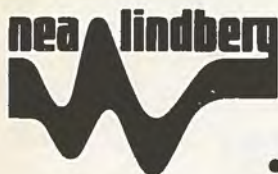
DAGSLYS MORSELAMPE KGM/NIFE/SIG 57-5

- udførelse som et præcisions-instrument
- meget betjeningsvenlig og stødsikker
- stor rækkevidde
- Ingen transformator o.l. - forsynes direkte fra skibets el-net
- alle nødvendige godkendelser (B.O.T. og D.H.I.) anerkendt af Statens Skibstilsyn

PS!

Til trods for ovennævnte fordele er »SIG 57-5« markedets billigste morse-lampe. Kontakt os for yderligere information og evt. tilbud.

KONG GEORGS VEJ 21 · 2000 KBH. F · 01-34 42 63



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

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

Subsidiary company in West Germany

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: 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. 2 - 1984 MARTS/APRIL
155. ÅRGANG

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 Instrument
- ☐ 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

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



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

Ekspedition og regnskabsdeling
(undtagen annoncer)
Orlogskaptajn J. WETHJE
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B,
1415 København K
Telefon (01) 54 05 52
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

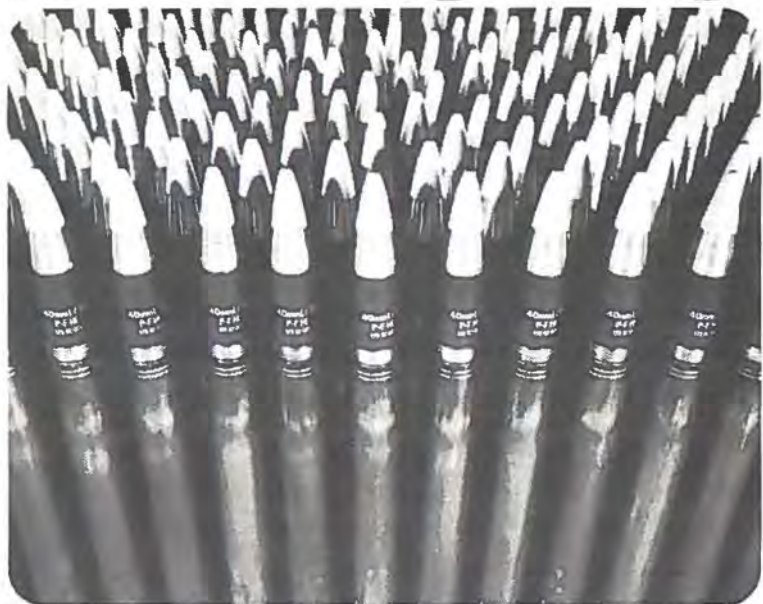
TRYKKERI
Christtrøu & C.C.Petersens efft. ApS
Strandlodsvej 48,
2300 København S
Telefon (01) 58 46 00

2

Forsidebillede: Fregatten PEDER SKRAM

INDHOLD	SIDE
NYE U-BÅDE af kontreadmiral J. Petersen	61
FRAM ISDRIFTSTATIONERNE 1979-82 af J. Taagholt, L. Johnson og G. Jensen	69
PEDER SKRAM af F. H. Kjølsten	92
PRISSPØRGSMÅL FOR 1984	95
BOGANMELDELSER	99
MARINENS BIBLIOTEK	102

BOFORS



Ammunition för • Artilleri • Stridsvagnar • Pansarvärn • Luftvärn • Belysning

Ammunition

Bofors ammunition utvecklas och tillverkas som en integrerad del av ett vapensystem. Vi styr varje fas i tillverkningen och vi har egna högt kvalificerade resurser för utprovning. Detta garanterar högsta funktionssäkerhet och effekt.

Produktprogrammet omfattar ammunition för de flesta kalibrar, vapentyper och användningsområden.



BOFORS
FÖRSVARMATERIEL

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

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

NYE U-BÅDE

af

Kontreadmiral J. Petersen.

I det første Nr. af Norsk Militært Tidsskrift i 1984 har redaktøren, kommandør Harald B. M. Rønneberg skrevet en meget læseværdig artikel om ovenstående emne set fra et norsk synspunkt. Vi står i Danmark som bekendt overfor et tilsvarende problem og jeg har derfor ment at kommandørens artikel oså ville have interesse for Tidsskrift for Søværsens læsere, og med forfatterens tilladelse bringes hans artikel nedenfor. Efter artiklen skal jeg knytte mine bemærkninger til hans tanker set fra et dansk synspunkt.

''Tanker omkring anskaffelse av nye undervannsbåter''

Av kommandør Harald B. M. Rønneberg

Av en pressemelding fra Forsvarsdepartementet 5. september 1983 fremgår det:

''Forbundsrepublikken Tyskland og Norge har idag undertegnet en avtale om felles utvikling av visse materiellsystemer og utstyr for de nye norske ubåter som nå skal bygges i Emden, og fremtidige ubåter av en ny klasse for Forbundsrepublikkens marine.

Avtalen som ble undertegnet av de to lands forsvarsministre går ut på at Forbundsrepublikken skal utvikle torpedoer, sonaranlegg og periskoper mens Norge skal utvikle et våpenkontrollsystem for begge ubåt-typer.

Det er A/S Kongsberg Våpenfabrikk som skal utvikle våpenkontrollsystemet. Det vil være basert på meget avansert datateknologi og utviklingsarbeidet forutsettes gjennomført i tiden fram til 1987.

Den maksimale kostnadsramme for dette arbeid er satt til

385 millioner 1980-kroner. Disse utgifter skal deles likt mellom de to land. Omkostningene ved den tyske utvikling av torpedoer, sonaranlegg og periskoper dekkes av Forbundsrepublikken alene.

Utviklingsarbeidene er basert på omfattende taktiske og tekniske systemkrav og begge land plikter å demonstrere vellykket utviklingsarbeid i henhold til disse krav.

Det første våpenkontrollsystemet skal være klart til installasjon og demonstrasjon i den første nybygde norske ubåt i 1989.

Produksjonen av våpenkontrollsystemet skal også utføres av A/S Kongsberg Våpenfabrikk og vil omfatte ca 18-20 anlegg."

For Kongsberg Våpenfabrikk betyr denne utviklingskontrakten full sysselsetting for vedkommende seksjon langt inn i nittiårene.

Det er utvilsomt en gunstig avtale Norge har oppnådd, idet utviklingskontrakten på 385 millioner skal deles med tyskerne. Tyskerne på sin side skal alene bestride utgiftene til utviklingen av torpedoer, sonaranlegg og periskoper. Det er allikevel ikke så lite av et tankekors at de 15 - femten - undervannsbåtene av "Kobben-klassen" som Norge anskaffet under flåteplanen av 1960, og som forøvrig USA var generøs nok til å betale halvparten for, kom på ca. 280 millioner 1965-kroner totalt. *Nå skal utviklingen av ildledningsutstyret alene koste 385 millioner 1980-kroner.* I produksjonen vil vel anskaffelsen av instrumentene sikkert nok bli bortimot tre ganger dette beløp, hvorav vi skal betale for anleggene til de seks ubåtene som er kontrahert ved Thyssen Nordsee Werke i Emden.

Er dette nødvendig?

Er det nødvendig med en instrumentasjon som gjør selve våpenbæreren, i dette tilfelle undervannsbåten, så kostbar at

vi i denne omgang reduserer det nødvendige antall ubåter for et troverdig forsvar. Jeg tror det var jeg som først benyttet uttrykket med at en kjøll kan bare være på ett sted til et tidspunkt, *uansett hvor stort og fint skroget over denne ubåtkjølen er*. Senere er beskrivelsen benyttet av mange til mange tider uten at den har fått den gjennomslagskraft det skulle tyde på.

Jeg skal ikke her og nå uttale meg konkret om *hvor mange ubåter* som er nødvendige til vårt kystforsvar, men adkomsten til det viktige og sentrale Indre Troms fra sjøsiden går gjennom Vestfjorden, Vesterålen, Andfjorden og videre gjennom Vågsfjordsbassenget, Malangen og fra LoppHAVET. Det kan argumenteres at for å dekke bare Troms trengs det *fem ubåtkjøler*.

Forrige gang

Det var undertegnede som var undervannsbåtinspektør da de første utsendinger til Forbundsrepublikken reiste nedover for å bli orientert om det dengang nye tyske ubåtprosjektet som ble betegnet som IK 10 etter Ingeniørkontoret Lübeck som var eiet og drevet av den geniale ubåtkonstruktør diplomingeniør Dr. Ulrich Gabler. Det var i 1959 umiddelbart etteer at viseadmiral Erling Hostvedt hadde overtatt som Sjef for Marinen. På det tidspunkt hadde vi fem britisk bygde undervannsbåter av "V-klassen" (norsk betegnelse "U-klassen) og to tyskbygde "VII C klassen", (norsk "K-klassen"). Vi holdt eller forsøkte å holde fem u.v. båter utrustet og tre av disse mest mulig i nord-norske farvann i beredskap. Da vi i Bonn ble introdusert til IK.10-prosjektet og fikk orientering om hvilke priser tyskerne kunne bygge for, forsto vi straks at vi for samme sum penger kunne få adskillig flere undervannsbåter av den tyske type enn om vi anskaffet den svenske "Haien-klassen" som kostet omkring 37 millioner pr. stykk eller den franske "Daphne" som kostet ca. 60 millioner. For 300 millioner kunne vi få 15

undervannsbåter, 8 svenske eller 5 franske. Selv om dagens priser ikke kan sammenlignes med hva vi opererte med i 1959-60 er forholdstallene omtrent sammenlignbare. Kontrakten Norge har inngått om kjøp av seks nye "Ula-klasse" båter er på 806 millioner vesttyske mark av 1980-verdi.

I januar 1980 var kursen for 100 D-Mark 287,35 norske kroner. Dette er undervannsbåter på ca. 1000 tonn, og stykkprisen skulle bli ca. 385,54 millioner norske kroner. Dersom vi nå gjorde det tankeeksperimentet at vi kunne disponere det samme totalbeløpet for å anskaffe 15 mindre og ikke så sofistikerte ubåter i stedet for dagens kontrakt ville vi få en stykkpris på 154,2 millioner kroner.

Sofistikerte og kostbare undervannsbåter

Når jeg hevder at man også i Forsvaret nå må sette tæring etter næring så er det blå, fordi jeg mener at man har vært for kravstore når man utformet den nye ubåtklassen, og at man har sett et prosjekt utvikle seg på tegnebrettet som man kunne ha stoppet i tide om viljen hadde vært til stede.

Vår nye ubåttype er ca. 2,5 ganger så stor som vår "Kobben-klasse" som vi fikk 15 stykker av. Den beskjedne størrelse kom blå, av at hele torpedoutrustningen lå i de åtte torpedorørene som "Kobben-klassen" har i baugen, og ingen reservetorpedoer. Imidlertid er åtte torpedoer en god torpedobestykning størrelsen tatt i betraktning. "Kobben-klassen" har en torpedo pr. 46,25 tonn mens denn britiske "Oberon-klassen" har en pr. 67 tonn, IKL (Ingenieur Kontor Lübeck) har en pr. 84,6 tonn på sin "Salta-klasse" for Argentina, mens det på Type 1700 også for Argentina har en pr. 95,5 tonn.

Jeg vet ikke hva tallene blir på "Ula-klassen", men størrelsen indikerer blå, at man har reservetorpedoer som kan føres inn i torpedorørene etter at den første ladningen er skutt ut. Man har også stillet som krav at redningsutstyret for besetningen skal prioriteres i forhold til "Kobben-klassen".

Etter min mening er undervannsbåtens berettigelse i første rekke den at den skal føre sine våpen frem til en avstand fra fienden hvorfra disse kan avfyres med "dødelig" resultat for fienden. Alt annet må vike i prioritet for dette. Forøvrig et eksempel fra siste krig om hva besetningen *dengang* måtte gjøre. På de britiske ubåtene ble rednings- eller unnslipningslukene skrudd til fra utsiden før avgang på patrulje for å hindre at de *løftet seg under synkemineangrep*. Unnslipningsmuligheten under patrulje var altså avstengt til fordel for bevarelse av ubåten.

Her har jeg pekt på to muligheter for å redusere størrelsen til fordel for et større antall båter - flere kjøler til disposisjon og en bedre plassering av torpedoene over et større område ved en fiendtlig invasjon.

Behov for reservetorpedoer

For havgående ubåter som presumptivt skal oppholde seg i operasjonsområdene i lengre tid er reservetorpedoer nødvendig. For undervannsbåter som skal operere i kystfarvann eller utenfor kysten, og som har som hovedoppgave å angripe invasjonsstyrker vil jeg tro det er en fordel med flest mulig torpedoer klar til øyeblikkelig bruk.

Et fartøy som en ubåtsjef vil anse som et brukbart torpedo-mål når en angrepsstyrke er under oppmarsj vil uten tvil være godt eskortert av antiubåtstyrker, og etter at en ubåt har angrepet og derved røpet sitt nærvær vil det bli meget problematisk å komme i ny angrepsposisjon. De fiendtlige antiubåtstyrker vil gjøre alt for a) å ødelegge ubåten eller b) beflitte seg på å holde den dypt for å hindre nye angrep. Selv om nye torpedoer kan innføres i rørene meget hurtig med moderne gjenladningsutstyr kan det bli vanskelig å få benyttet torpedoene. "Kobben-klassen" med sine åtte torpedoer klare til bruk var og er i forhold til sin størrelse fortsatt idag meget avansert på dette området, selv om elektronikken er umoderne. Teknologien i "Kobben-klassen" skriver seg fra femtiårene tross alt.

Nå vil jeg gjerne ha sagt at jeg ikke ville ha gått inn for en gjentagelse av "Kobben-klassen" ved nyanskaffelse i dag, men kanskje gått opp i tonnasje et par hundre tonn for å gi besetningen bedre underbringelse, få større aksjonsradius, muligens bedre batterikapasitet og moderne elektronisk utstyr, i den grad det er forenlig med byggeprisen. Men mottoet ville være flest mulig ubåtkjøler for de tilgjengelige midler. Kanskje ville det blitt 10, kanskje 12 og kanskje 15 ubåter.

Både i krigstid og i fredstid med beredskapsdisposisjonering av våre viktigste forsvarsvåpen må undervannsbåtene tilbringe en bestemt tid ved base, en bestemt tid underveis til eller fra patruljeområde og en periode i beredskapspatruljeområdet. Under krigsforhold beregnet man gjerne at for å ha en undervannsbåt på patrulje behøvde man to i tillegg. De to som ikke er på patrulje er enten underveis til eller fra eller til vedlikehold, fornyelse av våpenbeholdning, bunkring av brennstoff, proviantering, hvile for besetning osv. Jeg har sett at Forsvarssjefen har lansert en plan om at man skulle bygge ut vår operative base "Olavsvern" til hovedubåtstasjon, for derved sannsynligvis å høyne beredskapen i Nord-Norge. Ubåtene ville være stasjonert der oppe mer eller mindre kontinuerlig iallfall i sin utrustningsperiode. Derved skulle transittid til deres patruljeoposisjoner bli så kort at nytteverdien av hver kjøler ville bli betydelig større. Det er jo ganske utrolig at noen sjøoffiserer kan si seg enig med en slik plan. Det finnes vel neppe noe strategisk målområde i Nord-Norge som vil bli mer utsatt enn Troms ytre og indre inkludert "hovedstaden Tromsø". Undertegnede var aldri med i vurderingene om utbyggingen av Ramfjordnes til en base av den størrelsesorden Olavsvern er blitt. Jeg medgir den kan ha en viss beredskapsverdi, men bryter det løs har jeg ikke store troen på at basen vil bli tillatt å funksjonere. Utbygging med anlegg av hovedubåtstasjon kan jeg vanskelig tro kan forsvares, og de midler som tenkes anvendt til et

slikt formål kan med fordel benyttes til anskaffelse av flere ubåtkjøler.

I forbindelse med det reduserte ubåtprogrammet har man tenkt å forlenge levetiden på fire "Kobben-klasser". Det heter visstnok "oppdatering" i dagens terminologi. Selv om det skulle vise seg at skrog og sjøtrykkutsatte rørledninger er i god stand og at maskineri inkludert elektromotorer-batterier etc. kan brukes forutsatt at "oppdateringen" blir gjennomført, så vil man få to problemer å slåss med. For det første er det fordyrende og urasjonelt å operere med to ubåttyper i en så liten marine som vår særlig av hensyn til reservedelsspørgsmålet. Allerede idag har man vanskeligheter med tilstrekkelig med reservedeler til fartøyene av flåteplanen av 1960. For det andre må det relativt hurtig finnes frem til en ny type som kan avløse de gjenværende "Kobben-klasser".

Ubåtkontrakten for bygging av seks "Ula-klasser" har etter min mening ikke løst noe problem. Vi har skaffet oss nye og skjøvet vanskeligheten foran oss.

"Jeg betviler ikke at disse tanker kan og vil bli motargumentert med stor tyngde, men det er nu engang min mening."



Jeg vil gerne først gøre opmærksom på kommandørens ubådsbaggrund. Deltog, efter gennemgang af u-bådskursus, i u-bådskrigspatruljer med KNM "Øtsira" fra 1944. Fra 1948 - 53 var han chef for forskellige norske u-både, fra 1953 - 54 chef for 1.u-bådsdiv., fra 1954 - 55 chef for ubådsstationen og fra 1956 - 62 var han ubådsinspektør og chef for u-bådsinspektionen. Han har således 17 års ubåds-tjeneste bag sig i perioden 1944 - 1962.

Rønnebergs hovedidé er at vi nu økonomisk er kommet til et punkt hvor u-bådene er ved at blive så store og så sofistiskerede, at vi ikke kan opretholde det nødvendige antal og at vi derfor må give kvantitet forrest fremfor kvalitet. Denne hovedidé synes også at gælde i Danmark. Antallet af operative u-både er vigtigt og selv ikke det største antal torpedoer og det mest moderne elektroniske udstyr kan ændre herved. Hvor kan vi indskrænke ? Rønneberg peger på specielt 2 områder. Det første er antal torpedoer, her mener han at de 8 i Kobben-kl. er nok, og at der derfor ikke af denne grund er behov for større tonnage. Et andet område han peger på er redningsudstyr og arrangementer. Jeg er enig med ham i dette, en u-båd er et så udpræget krigsskib at alt hvad der ikke i krig tjener til at gennemføre løsning af opgaverne må bort, altså ingen specielle udslusningsluger eller rum der i krig kan føre til u-bådens undergang. Er man villig til at afstå fra krav udover de 8 torpedoer, til at sige nej til specielt redningsudstyr og til at slå lidt af på de høje krav til våbenkontrollsystemer skulle det være muligt at bygge en ny u-båd der kun er et par hundrede ton større end dagens Kobben-kl.

Jeg tror at dette også for Danmark var værd at overveje !



Norsk undervandsbåd af KOBHEN-lassen.

Note: Om u-bådens størrelse m.v. se Tfs. 1982 side 179-189 samt Tfs. 1983 side 33-45.(Red).

FRAM Isdriftstationerne 1979-82

af

**Jørgen Taagholt, Leonard Johnson og
Gunnar Jensen**

Indledning

I perioden 1979-82 gennemførtes i forårsmånederne en omfattende videnskabelig aktivitet fra bemandede isdriftstationer benævnt FRAM I i 1979, FRAM II i 1980, FRAM III i 1981 og endelig FRAM IV i 1982 i havområderne nord for Svalbard og Grønland.

I det følgende skal vi søge at give en redegørelse for baggrunden for disse undersøgelser, deres praktiske gennemførelse og omtale de videnskabelige aktiviteter der blev gennemført.

Baggrund

Kommissionen for videnskabelige Undersøgelser i Grønland var, såvel i januar 1978 som i januar 1979, på Danmarks Tekniske Højskole vært for arbejds møder - workshops - vedrørende videnskabelige problemer der knytter sig til de dele af Polhavet, der ligger nord for Svalbard og Grønland (fig. 1).

Bortset fra mere sporadiske undersøgelser i området er vor viden om de fysiske og biologiske forhold i disse farvande for en stor del baseret på de oplysninger, der blev indsamlet af Fridjof Nansen og hans medarbejdere under ekspeditionen med det norske polarskib Fram i perioden 1893-96.

Møderne i København samlede omkring 100 deltagere fra 10 nationer med interesse for området. På grundlag af drøftelserne og de udarbejdede dokumenter udsendte Kommissionen i 1979 rapporten "Eastern Arctic Science Workshop Report". Rapporten indeholder en status over aktuel viden om området inden for en række videnskabelige discipliner, som geofysik, geologi, fysik oceanografi, kemisk oceano-



Fig. 1. Polhavet, dybder angivet i m.

grafi, marin biologi, meteorologi og vekselvirkningen mellem havet, isen og atmosfæren.

Tillige indeholder rapporten en liste over væsentlige kendte eller forventede videnskabelige problemer, der knytter sig til området, samt et forsøg på at definere hvorledes mere viden om disse problemer skulle kunne opnås.

Ved et møde i USA i 1977 vedrørende arktisk geologi og geofysik besluttede en lille gruppe amerikanske forskere, at de ville samle kræfterne om at etablere en serie bemandede isdriftstationer, hvorfra mere viden kunne indsamles med henblik på at få besvaret videnskabelige spørgsmål fra dette relativt ukendte havområde. Dette skete efter at det af økonomiske grunde havde vist sig umuligt i amerikansk eller internationalt regi at gentage Fridjof Nansens FRAM eksperiment med f.eks. en moderne amerikansk isbryder som platform for den videnskabelige aktivitet. Man enedes om at kalde isflagestationerne FRAM til minde om Fridjof Nansens arktiske ekspeditionsskib.

Planerne blev, efter forhandlinger med bl.a. danske myndigheder realiseret, idet FRAM isflagestationerne blev etableret af det amerikanske Office of Naval Research's afdeling for Arctic Research. Fra starten blev der lagt vægt på, at aktiviteten skulle være multi-disciplinær og udføres af et hold af forskere, der var internationalt sammensat. Således var FRAM isdriftstationerne amerikanske stationer, men med dansk videnskabelig deltagelse, koordineret gennem Kommissionen for videnskabelige Undersøgelser i Grønland, norsk deltagelse via Norsk Polarinstitut, engelsk deltagelse via Scott Polar Research Institute. The Bedford Institute of Oceanography stod for den canadiske deltagelse, og i USA koordinerede Polar Research Center ved University of Washington, på kontrakt for Office of Naval Research, den amerikanske deltagelse og de logistiske arrangementer. Hver isdriftstation havde en videnskabelig hovedopgave

med tilhørende mindre programmer, som vist på fig 2. De aktiviteter der gennemførtes fra de fire FRAM isdriftstationer, og som afsluttedes i 1982, var en del af de langvarige forsøg på at opnå indsigt i de arktiske fysiske forhold, som startede med det første internationale Polår i 1882/83

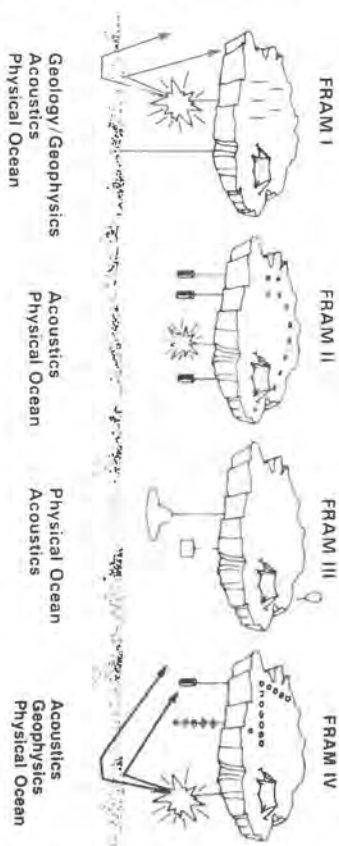


Fig. 2. Videnskabeligt program for FRAM isdrift stationerne.

Logistik.

Den praktiske udførelse af videnskabelige feltundersøgelser i det arktiske område stiller store krav til planlægningen og gennemførelsen af alle de aktiviteter, der ikke omfatter de egentlige videnskabelige aktiviteter. Disse ikke videnskabelige aktiviteter går under betegnelsen logistik. Logistik omfatter alle forsyninger, der er nødvendige for gennemførelse af den videnskabelige feltundersøgelse (proviant, indkvarteringsfaciliteter, brændstof, transportmidler o.s.v.) og transporten til og fra den lokalitet, hvor feltundersøgelsen skal finde sted.

Transporten må i sagens natur ske ad luftvejen. De uvante klimatiske forhold, hvorunder lufttransporten må ske, medfører ofte uventede tekniske problemer. Hertil kommer så spørgsmålet hvor længe er transportflyene til rådighed, hvorledes er tidsskemaet for at få den logiske side af operationen gennemført, således at den videnskabelige side får den fornødne tid til rådighed. Helt afgørende for løsning af transportopgaven i det logistiske billede er vejrforholdene. For FRAM ekspeditionernes vedkommende kompliceredes logistikken yderligere af, at forsyningerne kom fra flere lande (Canada, USA, Norge og Danmark).

Thule Air Base er vigtigste udgangslufthavn til det højarktiske område. Det var derfor naturligt at samle såvel deltagerne som alle forsyninger på Thule AB, hvor der var indkvarteringsmuligheder og hvad der var nok så væsentligt, hangarer til flyene i forbindelse med teknisk vedligeholdelse. Endvidere var der 2 ugentlige flyforbindelser (fra McGuire Air Force Base ved Philadelphia i USA og fra Sdr. Strømfjord) og således mulighed for at få reservedele m.m. sendt op.

Station Nord kom til at spille en afgørende rolle som logistikbase for FRAM ekspeditionerne i årene 1979 - 1982. Station Nord, der har været drevet af forsvaret siden sommeren



Snerydning af flyparkeringsplads (Apron) på station NORD. (Foto: Station NORD personel).



Revner og farlige situationer kan pludselig opstå på grund af havisens dynamik. (Foto: Yngve Kristoffersen).

1975, er bemandedet med 5 mand. Der er gode indkvarteringsforhold for ca 25 mand og rimelige forhold for yderligere ca 40 mand i sovesale. Der er stor tankkapacitet til oplægning af brændstof til fly, stor parkeringsplads hvor også gods kan hensættes. Herudover findes værksted og lagerbygninger.

Under hele FRAM projektet ydede Station Nord kommunikationsmæssig assistance. Den daglige radioforbindelse fra Station Nord til Den Danske Forbindelsesofficer til Thule AB (FOTAB) blev i flere tilfælde udnyttet til at videregive besked til FRAM projektets egen radiooperatør på Thule AB. Herudover var der lejlighedsvis lyttevagt for FRAM's logistiske leder på Station Nord.

Flyvesikkerhedsmæssigt havde Station Nord forbindelse med alle fly og helikoptere, der opererede til og fra Station Nord, adviserede om andre luftfartøjer i området og førte lister over tidspunkter for start og landing samt positionsmeldinger.

Operationer i Polhavet er ikke uden en vis risiko. I perioden 1979 - 82 indtraf dog kun et alvorligt uheld, idet en Twin Otter under landing på isen kom ud på tynd is, og flyets understel gik gennem isen. Alle personer om bord kom dog ud af flyet inden det sank, men en af videnskabsmændene kom under evakueringen ind i den fortsat roterende propel og blev alvorligt såret i skulderen. Under en ret enestående redningsaktion blev alle, incl. den bevidstløse sårede reddet af en anden Twin Otter og overført til Station Nord. Her blev bistand ydet af læge ankommet fra Thule AB med C130, og den sårede overførtes til hospital på Thule AB.

Stadige bevægelser af isen medførte ofte revnedannelser på op til flere meters bredde. Dette medførte, at der om natten blev sat vagt ud, som udelukkende skulle varsko, hvis der opstod revner, som kunne være til fare for de øvrige i lejren. Der finder normalt ikke flere store aktiviteter sted fra Stati-

on Nord, end at et projekt som FRAM vil få den største bevågenhed og operationer vil kunne påregnes gennemført på de tidspunkter af døgnet, hvor vejret nu tillader det eller det passer ind i den samlede operation.

For gennemførelse af FRAM I projektet i 1979 blev der med et C 130 fly fra Pacific Western fløjet 33600 gallon brændstof fra Thule AB til Station Nord (6 flyvninger). Senere samme år blev der fløjet over 45000 gallon brændstof (9 flyvninger) fra Thule AB til Station Nord. Dette brændstof var til brug for Twin Otter fly og TT3 fly (C 47 med 3 turbo-propellermotorer), som under ekspeditionen opretholdt forbindelsen fra Station Nord til Thule AB og til den videnskabelige station, som blev etableret på isen i Polhavet. Gods - op til 80 tons - der var transporteret fra Thule AB til Station Nord med C 130 fly fra USAF, blev for en stor dels vedkommende transporteret fra Station Nord til FRAM stationen på isen, hvor en teltlejr var rejst. Lejren bestod af 12 - 14 telte/hytter. I Lejren var der bl.a. båd og et par snescootere til intern transport. Der var endvidere stationeret en Bell 204 helikopter fra Grønlandsfly i lejren. Foruden at sørge for transport af forsyninger fra den landingsbane, som Twin Otter og TT3 benyttede, til lejren, tjente helikopteren også som redningshelikopter og til rekonesering for egnede lokaliteter for udførelse af videnskabelige undersøgelser, til transport af personel og gods til disse lokaliteter og til rekognoscering for egnede landingspladser for Twin Otter og TT3, idet isens bevægelser ofte gjorde fundne landingspladser uanvendelige. Nødvendigt brændstof i lejren på isen blev nedkastet fra C 130 fly fra Thule AB i 200 liter tromler. Der var 4 tromler på en palle. I alt 8 flyvninger blev udført fra Thule AB til lejren på isen i 1979 med C 130 fly fra USAF. For at give et indtryk af omfanget af transportopgaven i det arktiske område, kan det anføres, at transport af forsyninger i forbindelse med FRAM IV, der fandt sted i februar - maj 1982, omfattede brændstoftransporten



*TT3 fly - C-47 fly modificeret med 3 turboprop motorer.
(Foto: Gunnar Jensen).*



FRAM I, 84°10'N - 07°58'W. (Foto: Gunnar Jensen).



Reorganisering af lejre bl.a. flytning af hytter ved faretruende revnedannelser. Sker med BELL 204 helikopter. (Foto: Yngve Kristoffersen).



Brændstofforsyning til FRAM I. 16 faldskærme med hver 4 tromler nedkastes fra en C-130 i 1200 fods højde. (Foto: Yngve Kristoffersen).

fra Thule AB til Station Nord 10 flyvninger med C 130 i sommeren 1981. Under selve FRAM IV blev der udført 17 C 130 flyvninger fra Thule AB til Station Nord, 13 C 130 flyvninger Thule AB - FRAM lejren på isen. Med Twin Otter og TT3 flyet, der begge var stationeret på station Nord, blev der fløjet henholdsvis 321 timer og 112 timer. Med Bell helikopteren i lejren blev der fløjet 104 timer. Af teknisk videnskabeligt personel var der i FRAM IV projektet i 1982 involveret 395 manddage på Thule AB, 776 manddage på Station Nord og 9948 manddage fordelt over 57 kalenderdage på FRAM IV stationen på isen og 176 manddage på satellitstationer udlagt på isen fra FRAM IV stationen.

Det videnskabelige program

Marin geofysik og geologi: Det almene formål med aktiviteten var at skaffe grundlæggende viden om den geofysiske karakter af havbunden i området. Der blev derfor foretaget løbende registreringer af f.eks. havdybden, seismisk refleksion samt tyngde eller gravitetsmålinger. Tillige gennemførtes mere specifikke målinger som seismisk refraktion, f.eks. fra det dybe bassin i områder grænsende op til den højderyg- Lomonosov ryggen - der deler Polhavet i to adskilte dybtvandsbasiner. Denne højderyg udvider sig, med den laveste målte værdi for nogen højderyg, med en spredning der er mindre end 1 cm pr. år. Analyse af de indsamlede data viser at området er karakteristisk ved en skorpetykkelse på omkring 3 km mindre end den halve tykkelse af en normal oceanskorpe. Den tynde skorpe skyldes måske lav vulkansk produktivitet ved højderyggens kam, som følge af den meget langsomme spredningshastighed.

Der blev også optaget bundprøver af aflejringer samt udført målinger af havbundens varmegennemstrømning. Disse oplysninger blev indsamlet med henblik på studiet af såvel aktuelle aflejringsprocesser som på forholdene mellem aflejringerne og det arktiske marine liv under de sidste 40 mil-



Fra Norsk Polar Instituts hytte på FRAM I. De tre tromleskrivere til højre registrerer mikrojord-skælv fra havbunden. Signalerne, der modtages fra hydrofoner placeret i vandet 1-4 km fra lejren, overføres via VHF til hytten. Til venstre de to digital dataloggere, som blev benyttet til registrering af signaler fra seismiske refraktionsmålinger. Målingerne benyttes til at fastslå tykkelsen af havbundsskorpen. (Foto: Yngve Kristoffersen).



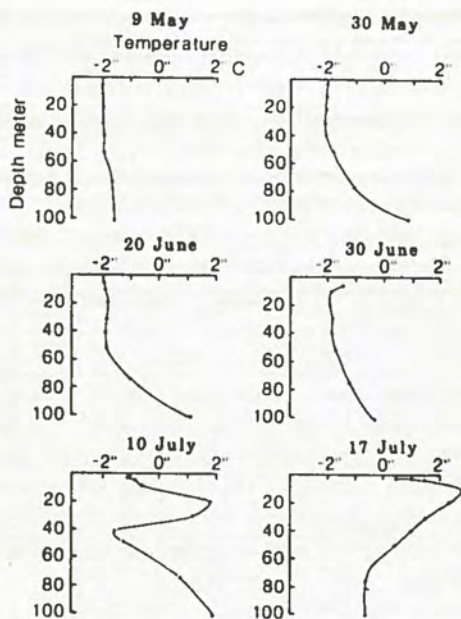
Første seismiske refleksionseksperiment i Polhavet, udført i fuld skala. Billedet viser VHF modtager og dataudstyr for registrering af seismiske reflektionsdata fra en 20 kanals 2 km. lang føler. Som lydkilde blev anvendt en luftkanon nedsænket i havet.

tioner års klimaændringer.

De seismiske målinger gav mange resultater, men ud over registreringer af bølger fra egne kilder blev der tillige registreret mange enkelte jordskælv, i gennemsnit et om dagen, samt sværme af jordskælv.

Fysisk Oceanografi: Områdets mere almene oceanografiske forhold har været kendt siden Nansens undersøgelser, men FRAM eksperimenternes anvendelse af moderne mere avancerede instrumenter muliggjorde for første gang kontinuerlige registreringer af saltholdighed, temperatur og havstrøm som funktion af dybden. Målingerne skete med henblik på en nærmere kortlægning af de interessante oceanografiske forhold i området, hvor oceanpolarfronten adskiller den varme atlantiske havstrøm fra den kolde arktiske havstrøm.

Den største energiuveksling mellem Atlanterhavet og Polhavet sker gennem Fram Strædet ved udveksling af varmt vand med koldt arktisk vand og drivis. Igennem strædet sker der tillige en betydningsfuld transport af salt. Disse forhold spiller en væsentlig rolle for klimaforholdene i det nordatlantiske område og dermed for de meteorologiske forhold bl.a. i Island og Grønland. Ved FRAM isdriftstationernes aktivitet blev der udført observationer af de meget dynamiske forhold i havområderne nord for dette stræde. Der blev ikke observeret barokliniske hvirvelstrømme af den type, der er så fremherskende i Beauforthavet nord for Alaska. Den observerede oceanfront var veludviklet, og varmeafgivelsen fra det varme atlantiske vand til det blandede arktiske overfladevand er i dette område stærkt begrænset på grund af den skarpe lagdeling. Målingerne på f.eks. FRAM III dokumenterer forekomsten af en frontal indtrængning af koldere saltholdigt vand fra syd, der måske hidrører fra arktiske kontinentalsokkel områder.



Den 11. maj blev FRAM IV evakueret men isflagens videre drift blev monitoreret via ARGOS satellitsystemet, over hvilket tillige overførtes de viste automatisk registrerede temperaturprofiler i FRAM-Strædet.

Kemisk oceanografi: Foruden de fysiske målinger gennemførtes fra alle FRAM stationerne indsamling af vandprøver fra forskellig dybde for nærmere at få fastlagt havvandets kemiske sammensætning. På vandprøverne gennemførtes bl.a. analyser for måling af indholdet af heliumisotoper og af radioaktive sporstoffer af enten naturlig oprindelse eller menneskeskabte som brintisotopen tritium.

De kemiske analyser har givet information om de naturlige kemiske processer, der finder sted i de forskellige karakteristiske vandlag, og resultaterne af målingerne af de radioaktive sporstoffer, der kan have deres oprindelse i den vestlige verdens industrielle anlæg eller stamme fra forsøg med kern våbensprængninger, kan give information om vandmassernes bevægelse. Visse radioaktive udslip fra det engelske Windscale anlæg kan således spores i området, og er dermed med til at give værdifuld information om oceanets transportmekanismer. Forholdet mellem antallet af brintisotoper og tritium, der har en halveringstid på 12 år, kan anvendes til at aldersbestemme vandprøven.

Observationer fra FRAM stationerne synes at bekræfte at under det blandede overfladelag i de undersøgte havområder består selve bassinets vand af en blanding af to komponenter, dels vand af oprindelig atlantisk oprindelse dels af ferskvand stammende primært fra de sovjetiske floder.

Glaciologi: Det væsentligste formål med de glaciologiske undersøgelser var at indsamle oplysninger om ismængden, dens fordeling og dens bevægelse, samt om muligt af omfanget af den is der bevægede sig mod den østgrønlandske havstrøm.

Ud over måling af istykkelse og observation af isskruninger samt våger eller polynyas gennemførtes under FRAM III en række forsøg med målinger af spændinger i isen. Med en serie tryk eller spændingsmålere anbragt i en stor trekant blev isspændingernes energispektrum og retning målt og udbre-

delseshastighed og dæmpningsgrad bestemt. Registreringerne viste tilstedeværelsen af spændingsbølger med en 30 sekunders periodetid og en amplitude på ca. 3 mm. Spændingsmålingerne viste også meget langsomt varierende fænomener med periodetider på op til 9 minutter og med større amplituder. Isdækket havde bortfiltreret de mere højfrekvente komponenter stammende fra det åbne havs bølger og dønninger. Samstemmende registreringer af det interne bølgefelt i de øvre vandlag i oceanet viser, at der er interne bølger til stede med en periode tid på mellem 8 og 12 minutter. Observationerne synes at bekræfte tidligere fremsatte teorier om at spændinger i havisen varierer som følge af variationer i overflade trykket i vekselvirkning med oceanets interne bølger.

Luftforurening: Man kender meget lidt til den kemiske sammensætning af den luft, der findes over det arktiske område som FRAM isdriftstationerne passerede. Der blev derfor blandt andet som et supplement til de danske og norske luftforureningsmålinger i Grønland og Svalbard indsamlet prøver fra FRAM stationerne for at bestemme forureningsgrad og om muligt spore kilderne.

Analyser af prøverne fra isdriftstationerne sammenholdt med oplysninger fra de landbaserede stationer lader stærkt formode, at meget af aerosolforureningen i det arktiske område stammer fra de sovjetiske højoyne i Norilsk distriktet. Disse kan direkte fastslås som kilder til det høje niveau for så vidt angår nikkel, kobolt og krom.

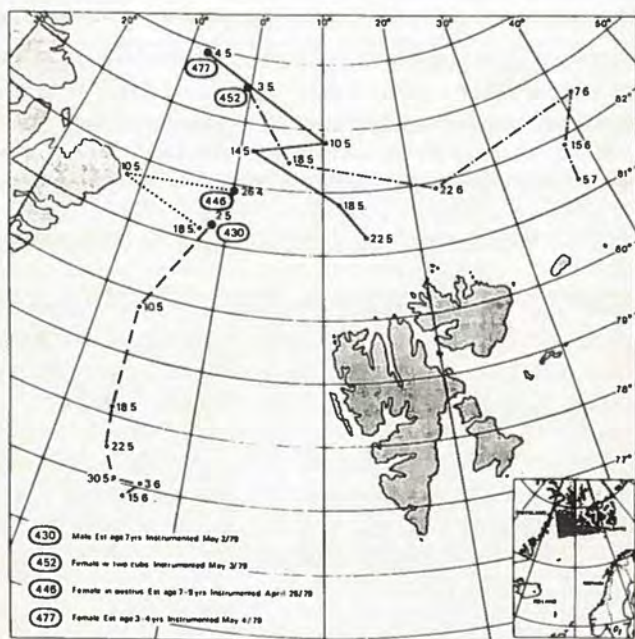
Biologi: Da isdriftstationerne passerede hidtil næsten ukendte havområder kunne der også indsamles megen ny biologisk viden. Blandt hovedopgaverne var at beskrive de relativt uforstyrrede forhold i økosystemet i de mindst produktive af verdens havene. Data fra FRAM driftprojektet vil fremover blive anvendt til dokumentation for den nuvæ-

rende forureningsgrad og som status for sjældne måske truede dyrearter i området. Den øgede forståelse der er opnået af de specielle populationer, deres nærings- og miljøforhold bliver anvendt ved sammenlignende studier af marine økosystemer. Tolkningen af de biologiske observationer blev dels lettet dels øget i værdi fordi der samtidig med de biologiske observationer er udført så omfattende fysiske og kemiske observationer som et led i andre forskeres aktiviteter, af væsentlig relevans for biologerne.

Netop inden for det biologiske forskningsområde har danske videnskabsmænd været aktivt involveret i FRAM isdriftaktiviteten. Det har bl.a. resulteret i en række publikationer fra danske forskere i faglige tidsskrifter. Ni arter af Isopoda (Crustacea) er blevet rapporteret fra Abyssal sletten i Polhavet og fra Nansen Højderyggen på dybder mellem 2300 og 4000 m. Der har ikke tidligere været rapporteret forekomst af Isopoda fra disse områder, og 6 af de observerede arter er hidtil ukendte. De har nu fået navnene *Nanoniscus arctoabyssalis*, *Eugerdella hessleri*, *Eurycope cryoabyssalis*, *Paramunnopsis*, *Oecidiobradhus nanseni* og *Ilyarachna frami*. Som det fremgår indgår Nansen henholdsvis FRAM i to af navnene.

Dybhavsorganismernes ernæring menes at være baseret dels på fødepartikler, der daler ned fra overfladelaget, og dels på organisk stof inkluderet i vandmasserne ved disses tilblivelse. På FRAM III undersøgte biologer fra University of Maine den relative vigtighed af disse to fødekomponenter under den højarktiske pakis på 80°N 10°Ø i hele april måned 1981. Deres resultater viser, at selv om overfladeproduktionen i ismasserne som regel er lav, er regnen af organisk stof fra overfladen hovedenergikilden for dybhavsorganismer.

Oplysninger om isbjørnes vandring mellem Nordøstgrønland og Svalbard har været modstridende. Nogle antog at



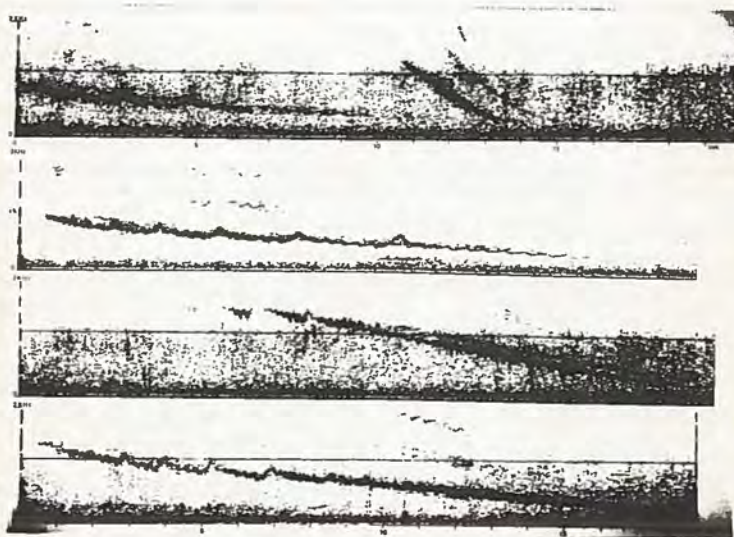
Positionsdata fra isbjørne mærket med satellitradiohalsbånd.



der fandtes et stort homogent antal isbjørne jævnt fordelt over hele området, mens andre mente at isbjørnene fandtes på et antal tydeligt adskilte og relativt afgrænsede områder. Danske og norske forskere foretog derfor som et led i aktiviteten under FRAM I ekspeditionen et isbjørnemærkningsprogram, idet de danske og norske videnskabsmænd forsynede fire isbjørne med satellit-halsbånd fra FRAM I stationen. Via satellit observationer fulgtes isbjørnenes færd.

Gennem en to måneders periode havde to bjørne bevæget sig mod øst til Svalbard og til Frans Josef Land. En bjørn forblev på nogenlunde samme område, og en bevægede sig mod syd. I en periode må bjørnene have tilbagelagt strækninger på mere end 40 km pr. dag. Sammenlignet med isdriftdata fra samme område må der være et stærkt element af aktivt træk i bjørnenes bevægelser, ofte modsat den generelle isdrift-strøm. Biologerne mener nu, der eventuelt er en tættere forbindelse mellem isbjørne fra Svalbard og Østgrønland end tidligere formodet.

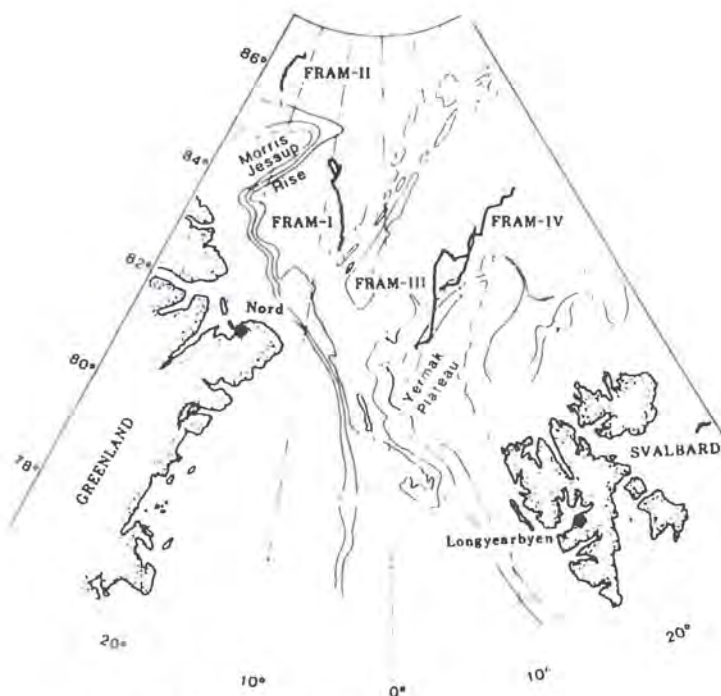
Hydroakustiske observationer: Lydudbredelse er stærkt afhængig af det stof lydudbredelsen sker gennem. I atmosfærisk luft udbredes lyd med en anden hastighed end gennem vand, og ved grænsen mellem luft og vand eller mellem forskellige vandlag sker der en vis refleksion af lydbølgen. Ved at studere lydudbredelse i vand kan man skaffe sig informationer om vandlagene, men man er tillige interesseret i at skaffe mere viden om støjforholdene i havet. Akustisk støj frembringes f.eks. af bølger og brændning, af isbevægelse og isskruninger, men tillige observeres i havet støj af biologisk oprindelse. Mange marine pattedyr kommunikerer og navigerer ved at udsende lydsignaler, og for at kunne vurdere disse dyrs muligheder for at kommunikere og navigere er det væsentligt at man kender den akustiske baggrundsstøj, og har viden om lydudbredelsen i havet for forskellige frekvenser.



Hydroakustiske undersøgelser: Frekvensanalyse af biologisk støj (fløjte-toner fra sæler) optaget i april fra isdriftstation ca. 200 km. NØ for station NORD.

Fra FRAM stationer gennemførtes et omfattende hydroakustisk program, der havde til formål at skaffe mere viden om vandlagenes, isens og havbundsforholdenes indvirkning på udbredelsen af lavfrekvent akustisk støj i denne del af Polhavet. Det naturlige akustiske støjniveau blev også kortlagt på hver station for at bestemme niveau for forskellige frekvenser samt støjens årsag.

Støjen er først og fremmest af fysisk natur og isens bevægelse, brydning og dannelse af isskruninger er den dominerende støjkilde, men der registreres tillige biologisk støj stammende fra havpattedyr.



Drift af FRAM I, II, III og IV.

Med gennemførelse af FRAM isdriftprojektet har den vestlige verden skaffet sig ny betydningsfuld viden om mange fysiske og biologiske forhold i den del af Polhavet der ligger nord for Grønland og Svalbard, et meget dynamisk område hvorfra store ismængder med havstrømme eksporteres sydpå med Den Østgrønlandske Strøm.

I de kommende år vil nye internationale forskningssamarbejder søge at belyse forholdene i Den Østgrønlandske Strøm. Det vil ske i forbindelse med MIZEX, Marginal Ice

Zone Experiment, hvor man vil søge at studere de fysiske processer i grænseområdet mellem isdækket og åbent hav, i forbindelse med Fram Stræde projektet, hvor man vil søge at måle energiomsætningen i form af havstrøm og isdrift gennem Fram Strædet, samt i forbindelse med et projekt for udvikling af nye metoder i geofysikken med henblik på satellitovervågning af isdriften i Den Østgrønlandske Strøm. Alle er projekter der kan få stor betydning for det grønlandske samfund, idet de kan være med til at give større forståelse for variationer i såvel isforholdene omkring Grønland som forståelse for de varierende klimaforhold.

PEDER SKRAM

af

Frits Hammer Kjølsten

Da ikke mindre end tre orlogsskibe i vor marine gennem aarene er blevet opkaldt efter Rigs-Admiral Peder Skram er det maaske paa sin plads kort at genopfriske vor viden om denne vor første admiral. Rigs-Admiral Peder Skram fødtes 1491 paa Urup gods i Aarhus stift og kom allerede som dreng til at lære vaabenbrug hos Ridderen Hendrik Gjøe og deltog med ham i Christian II's togt til Sverige fra 1518 - 20, hvor han gjorde sig bemærket ved sin tapperhed. Derefter var han i Biskoppen af Aarhus samt Ærkebiskoppen af Bremens tjeneste, deltog i forskellige krige, hvorefter han ansattes som Hofjunker under Frederik I.

I 1531 førte Peder Skram en mindre flaadeafdeling til Norge, erobrede her nogle af Christian II's skibe og undsatte Akershus for efter hjemkomsten at blive mægler imellem de to konger vedrørende Christian II's tilbagevenden til Danmark. Til belønning herfor blev Skram lensmand i Norge, efter at have holdt bryllup paa Helsingborg slot med Marsk Tyge Krabbes datter Elsebe.

Efter Frederik I's død i 1533 sluttede Skram sig til Christian III's parti og kom i 1535 igen til søs, og som den første danske søofficer med rang af admiral, slog han Hansestæderne i Grevens Fejde med en dansk, svensk og brandenburgsk flaade. Han blev alvorlig saaret, men udmærkede sig igen og udnævntes til Rigs-Admiral og fik hædersnavnet "Danmarks Vovehals". Senere gik han i land og fik sæde i Rigsraadet, men ved Syvaarskrigens udbrud i 1563 stod han atter til søs. Peder Skram fik kommandoen over 27 danske og 6 lybækske skibe og slog med denne styrke svenskerne. Men paa grund af alder nedlagde han imidlertid sin kommando, som han overgav til Herluf Trolle og bosatte sig som kom-

mandant paa Laholm fæstning i Halland; her blev han belejret af svenskerne, som blev kastet tilbage, men mistede her begge sine sønner og meget gods. Admiralen rejste senere tilbage til Jylland, hvor han afgik ved døden paa Urup den 11. juli 1581.

Peder Skram var af en gammel, men ikke særlig navnkundig adelsslægt og fik en ret jævn børnelærdom, men øvedes tidligt i ridderlig adfærd, som det dengang tilkom en ung adelig. Han blev karakteriseret som en mand med en lidt hidsig karakter, men præget af Guds frygt og beredt til at ofre alt for fædrelandet. Hans erfaring som sømand var maaske ikke saa omfattende, men han blev tidligt klar over at en ny krigsførelse var paa trapperne, og han forbød saaledes al plyndring.

Peder Skram udviste tidligt stor selvstændighed i kampene for at befri fædrelandet for Hansestædernes dominerende magtposition, hvilket med rette skaffede ham en vedvarende og hæderfuld plads i vor maritime historie.

Skibe opkaldt efter Peder Skram.

Det første af vore orlogsskibe, der har faaet navn efter Rigs-Admiralen, er panserfregatten PEDER SKRAM, som dog ikke fik nogen lang og særlig glørværdig levetid. Den løb af stabelen den 28. oktober 1864 og var paa 2374 ts. samt førte 18 kanoner. Den var først paa togt som eksorteskib for dampskibet SLESVIG, der førte prinsesse Dagmar til St. Petersborg i anledning af hendes forestaaende bryllup der. Senere var panserfregatten i eskadre i sommeren 1870, fik hovedreparation i 1876, men udgik af flaadens tal i 1885 og endte sine dage som reservekasernes skib indtil ophugning i 1888.

Vort andet skib som bar navnet PEDER SKRAM kom til at faa en betydelig længere og mere dramatisk løbebane.

Det blev bygget paa Orlogsværftet den 25. april 1905 og løb af stabelen den 2. maj 1908. Det kaldtes først panserskib, dernæst kystforsvarsskib og til sidst artilleriskib, flinke som vi er til altid at skifte navne. Første kommandohejsning fandt sted den 24. september 1908, og det har derefter ofte været kommandoskib under de følgende udrustninger.

I 1912 var PEDER SKRAM i Travemünde som eskorteskib for DANNEBROG ved afhentning af Frederik VIII, som var død i Hamborg den 14. maj. I 1914 indgik skibet i den eskadre, der blev udrustet ved Sikringsstyrkens formering og var dernæst i Første-Eskadre i Sundet og afløste nu og da de to andre panserskibe OLFERT FISCHER og HERLUF TROLLE i Store Bælt-Eskadren.

Det var fra PEDER SKRAM, da den laa paa Holmen, at det berømte signal: "Karen - Nancy - Ulla", som betød: SÆNK blev hejst den 29 august 1943 kl. 4,08 om morgenen, som foranledigede at vor flaaede blev sænket for at forhindre, at den faldt i tyskernes hænder. Senere slæbte tyskerne PEDER SKRAM til Kiel, hvor den blev anvendt som artilleriskoleskib, indtil det atter blev sænket under et engelsk luftangreb. Efter Tysklands kapitulation blev PEDER SKRAM bjærget af Switzer og slæbt til København, hvor den laa som et trist minde om besættelsestiden, indtil den blev ophugget af et firma i Odense, som udtog skibets fokkemast og stillede dette op som et vartegn ved indsejlingen til Odense Fjord.

Det tredje skib med navnet PEDER SKRAM er en fregat, der indgik i flaadens tal i 1966, 475 aar efter Peder Skrams fødsel. Det er en fregat paa 2720 ts. som er bevæbnet med 2 stk. 12 cm. kanoner foruden antiluftskyts, missiler og torpedoer, og det er et smukt og velarmeret skib, som er bestemt til kommandoskib for fregateskadren.

PRISSPØRGSMÅL FOR 1984.

I overensstemmelse med selskabets love § 16 har bedømmelsesudvalget fremsat følgende forslag til prisspørgsmål for 1984, idet et af forslagene i fortsættelse af tidligere års praksis er en studie efter frit valg, der kan have betydning eller interesse for Søværnet.

Bedømmelsesudvalgets forslag blev ved selskabets møde den 6. februar 1984 vedtaget som selskabets prisspørgsmål for 1984.

1. Indførelse af STANDARD-FLEX enheden.

Der ønskes en undersøgelse af konsekvenserne for Søværnets organisation ved indførelsen af STANDARD-FLEX enheder samt forslag til nødvendige ændringer.

Motivering.

Den påtænkte indførelse af standard-enheder i Søværnet, til indledning STANDARD FLEX 300 og senere muligvis STANDARD FLEX 2000, må forudses at medføre behov for ændringer i Søværnets organisation.

Det er karakteristisk for FLEX-enhederne, at fleksibiliteten søges opnået ved at montere standardskrog med forskellige og udskiftelige sensor- og våbenmoduler, alt efter enhedens aktuelle rolle. Uanset rollen forudses FLEX-enhederne at kunne indgå i Søværnets "Task organisation" uden problemer. Dette vil næppe være tilfældet for Søværnets Type organisation, ligesom Søværnets støtte- og uddannelsesstruktur må forudses ændret.

Ved udskiftning af moduler vil FLEX-enhederne opnå en tvær-eskadrestatus, idet enheden efter den nuværende organisation vil skifte fra eskadre til eskadre efter den rolle - og dermed de moduler - der tildeles enheden. Det er derfor et spørgsmål om den nuværende eskadre/typeorganisation kan opretholdes med hensigtsmæssighed eller bør ændres.

Samtidig kan indførelsen af moduler nødvendiggøre en ændret logistisk støttestruktur for opnåelse af optimal administration, og bedst mulig udnyttelse af modulerne. Indførelsen af STANDARD FLEX enheder forudses videre at nødvendiggøre en ændret uddanneelse af besætninger og enheder.

2. Søværnets udvikling.

På baggrund af den teknologiske udvikling, der bl.a. forventes at medføre mere effektiv overvågning, længereræk-kende og mere præcise våben samt en øget anvendelse af elektronisk krigsførelse, ønskes en vurdering af søværnets fremtidige muligheder for at løse sine opgaver.

Motivering.

Allerede i dag må det erkendes, at søværnets - og for den sags skyld også de to andre værns enheder - er sårbare ikke mindst for missil- og luftangreb. En stor del af enhedernes kapacitet anvendes til selvforsvar, hvilket alt andet lige mindsker enhedernes offensive potentiel. Den tekniske udvikling vil kræve flere og mere avancerede selvforsvarssystemer for at mindske risikoen for den enkelte enhed, hvilket vil fordyre enhederne.

Søværnets opgave er bestemt af en lang række faktorer, hvoraf de mest grundlæggende er Danmarks beliggenhed og truslen. Der er intet, der tyder på, at truslen bliver mindre, hvorfor de væsentligste opgaver må forventes bibeholdt. Dette sammenholdt med enhedernes fordyrelse, der kun i et vist omfang kan forventes kompenseret økonomisk, gør bl.a. kvantitets/kvalitetsproblematikken stadig mere aktu-el.

3. De danske stræders betydning for Warszawapagt landene.

Der ønskes en analyse af de danske stræders betydning for Warszawapagt landene, herunder en vurdering af betydningen af at spærre den frie gennemsejling.

Motivering.

Danmarks geografiske placering ved adgangsvejene til Østersøen har gennem århundreder haft betydning for landets sikkerhed- og udenrigspolitiske situation. Fremmede magters holdning til strædernes strategiske rolle har historisk set været præget af to hovedtendenser. På den ene side at gøre Østersøen til et MARE CLAUSUM, og på den anden side at opretholde Østersøen som et MARE LIBERUM. med den stillede opgave ønskes betydningen af et af Vesten etableret MARE CLAUSUM underkastet en nærmere analyse.

4. Enhedsuddannelsen i Søværnets enheder.

Under hensyn til rotationshyppigheden for stampersonel og officerer samt den dråbevis udskiftning af værnepligtige menige ønskes kravene til - samt omfanget af - en systematisk enhedsuddannelse nærmere analyseret. Fremsæt på baggrund heraf evt. forslag til reviderede retningslinier for uddannelsen ombord.

Motivering.

Ved enhedsuddannelsen i Søværnet forstås generelt den træning i og mellem sektioner og divisioner, der gør det muligt for enheden på (professionel) måde at løse sine freds- og krigsmæssige opgaver.

I forbindelse med rotationshyppigheden og den dråbevis udskiftning af personellet i sejlende enheder, er det blevet vanskeligt at gennemføre en systematisk, formaliseret og kontrollerbar træning, hvorefter enhederne kan betragtes som uddannelsesmæssigt fuldt operative.

Vilkårene idag bevirker dels at den grundlæggende enkeltmandsuddannelse ikke er tilstede i fuldt omfang dels at enhedsuddannelsen foregår løbende, ofte med relativ stor udskiftning af instruktører og andet ledende personel. Der foreligger derfor et behov for en strammere styring af planlægning, tilrettelæggelse, gennemførelse og kontrol af en-

hedsuddannelsen.

5. PR - virksomhed i Søværnet.

Analyser behovet for "public relations" - virksomhed i Søværnet og angiv nogle metoder, hvorpå en opstillet målsætning kan realiseres i praksis.

Motivering.

Søværnet har i en årrække ført en overvejende passiv pressepolitik, selvom de seneste år har vist lidt større aktivitet end normalt. For alle aktiviteter i samfundet er det vigtigt at vinde offentlighedens forståelse og accept, ikke mindst i en offentlig institution som forsvaret, der er helt afhængig af offentlige bevillinger.

Forståelse og accept er tillige betydningsfuld for personellets daglige virke. For at vinde denne forståelse og accept er det afgørende, at der tilvejebringes saglig, korrekt og forståelig information. Informationsvejene er mangfoldige, men jo sikrere og mere overbevisende man færdes på disse veje jo større er mulighederne for at påvirke de beslutninger, der skal føre frem til tildeling af ressourcer.

6. 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.

7. 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.

P.B. NIELSEN J. THORSEN N. ROSENBERG

BOGANMELDELSER

**Svein Molaug og Rolf Scheen: "Fregatten LOSSEN.
Et kulturhistorisk skattekammer"**

Norsk sjøfartsmuseums skrifter nr. 43. Oslo 1983. 313 s.

I begyndelsen af 1960'erne startede et krigshistorisk samarbejde mellem de fire nordiske lande, som bl.a. omfattede årlige møder med besøg på krigshistorisk interessante steder. På skift var de 4 lande værtsnation. Blandt mødedeltagerne var så godt som altid den norske orlogskaptajn Rolf Scheen.

Scheen har været en af Norges flittigste søkrigshistoriske forfattere af såvel bøger som artikler i både norsk tidsskrift for søvæsen og dagblade m.v., alle baseret på grundige studier. Studierne foregik ikke mindst på rigsarkivet i København, og herunder fandt han frem til beretningen om fregatten LOSSEN's forlis på Vesterøy i Oslofjorden juleaften 1717.

I 1967 tog Scheen initiativet til at udruste en ekspedition. Det lykkedes ret hurtigt at finde frem til vragesterne, først kanonerne. Skibets endeligt blev beseglet, da det krængede over og sank. Da kanonerne herunder rev sig løs af fortøjningerne, havnede de et stykke fra selve vraget.

Scheen har i bogens første afsnit - 65 sider - givet fregattens historie fra den blev søsat på værftet Isegram 31/3 1673. De enkelte togter er indgående beskrevet og omhandler bl.a. konvojtjeneste i 1690, deltagelse i slaget i Køge Bugt 4/10 1710, hvor LOSSEN var et af de skibe, som sammen med DANNEBROG krydsede op mod den svenske eskadre. Ved slaget ved Femern 29/9 1712 deltog hun i ødelæggelsen af den svenske transportflåde.

22/12 1717 afgik LOSSEN med en konvoj fra Staværn med NNO-ligvind, men næste dag blæste det op fra SO og vind-

styrken steg til orkan. Blandt de mange skibe, der de dage forliste var LOSSEN, og af en besætning på 109 mand blev 54 bjerget, blandt dem chefen, kaptajnløjtnant P. Ch. Brun.

Bogens hovedafsnit er skrevet af direktøren for søfartsmuseet, Svein Molaug og omhandler fundet af vraget og det indbjergede. Af selve skroget er kun lidt af bagbords side bevaret, men nok til at give et indtryk af skibets størrelse - som er i overensstemmelse med det af orlogskaptajn Holck i "Lists of Men-of-War" angivne - og byggemetoden. Frømandene har bjerget et meget stort antal løse dele, jomfruer, blokke, skivgatter m.v., men ikke mindst personlige ejendele, som har kulturhistorisk interesse, idet de giver rigelige oplysninger om navigatoriske hjælpemidler og om dagliglivet og den personlige udrustning hos såvel befalingsmænd som menige.

Bogen er rigt illustreret og gengiver eksempler på samtlige fund.

J.T.

Joseph H. Wellings: " On His Majesty's Service"

250 sider, ill.

Udgivet af U.S. Naval College 1983

Rear Admiral Wellings var assistant U.S. Naval Attaché i London 1940-41 og førte i denne periode en omhyggelig dagbog.

Ovennævnte bog er et uddrag af disse dagbogsoptegnelser suppleret med samtidige uddrag af private breve til hustruen. Resultatet er blevet en meget levende og spændende beretning om de mange oplevelser, han kom ud for i sin tjeneste. Foruden de nævnte dagbøger og breve er beretningen dokumenteret med uddrag af officielle rapporter og signaler, samt referater af interne begivenheder ombord i de briti-

ske orlogsskibe, i hvilke han sejlede som officiel gæst og observatør.

Lieutenant Commander Wellings var usædvanlig heldig med sine udkommandoer og fik derved et grundigt indblik i tjenesten i Royal Navy i krigstid. Han var i ret lange perioder tilkommanderet destroyere og krydsere. Bl.a. var han ombord i HMS BIRMINGHAM med en konvoj til Cape Town og retur; man forstår, hvor enerverende det må være at skulle følge en konvoj med ca. 9 knobs fart med et skib, der kan præstere ca. 30 knob. Ikke desto mindre tog chefen det roligt og lod f.eks. ved passagen af Ækvator linedåb foretage efter de bedste traditioner med versificerede taler af kong Neptun og hans stab.

Wellings sidste udkommando blev den mest dramatiske. Efter afsluttet turnus skulle hjemrejsen til USA foretages ombord i HMS RODNEY. Undervejs over Atlanten blev RODNEY uden varsel indsat i jagten på BISMARCK. Welling fik altså lejlighed til at overvære denne begivenhed så at sige i første parket, og hans beretning herom er meget interessant.

Han konstaterer således, at RODNEY under artillerikampen kun fik ubetydelige skader fra tre 15 cm træffere, hvori- mod den heftige kanonade med skibets eget 40 cm batteri forårsagede ret betydelige indenbords havarier.

Kampen med BISMARCK følges minut for minut gennem de udvekslede signaler mellem de deltagende britiske enheder.

Forfatteren har udnyttet tiden i Royal Navy godt og har gjort klogt i at vente så længe med at udgive sin bog. Derved har han fået mulighed for at benytte værdifulde dokumenter, der først for nylig er blevet tilgængelige.

E.J.S.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i november/december 1983.

ADMINISTRATION m.v.

Billman, T. & G. Landström (red.): Artilleriteknisk ordbog. Svensk-Tysk og Tysk-Svensk. Göteborg 1945. 250 s. ill.

Vedtægter og Regler for "The International Yacht Racing Union" med Skandinavisk Sejlerforbunds Anmærkninger og Kgl. Dansk Yachtklubs særlige Kapsejlsregler. Kbh. 1946. 48 s.

HISTORIE.

Bell, Paul & Mogens Nørgaard Olesen: Storebæltsoverfarten i 100 år + 37 udvalgte tegninger af Storebæltsoverfartens færger. 2 bd. Tønder 1983. 192 s. ill. + 37 tegninger. 4^o.

Dine, Pete: Bundesmarine. Bonn 1980. 184 s. ill. 4^o.

Henningsen, Henning: Skikke ved søsætning, navngivning og dåb af skibe i Danmark. (Særtryk af Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1983). Helsingør 1983. 26 s. ill.

Hildebrand, Hans H. m.fl.: Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien - ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Band 7. Herford 1983. 218 s. ill. index. bibl. 4^o.

Lee, Albert: England's Sea Story. A Popular Record of the Doings of the English Navy from the Earliest Days. London u.å. (1910). 336 s. ill.

Marinen og Marineliv. K.F.U.M.'s Soldaterhjem. Kbh. u.å. (1925) 32 s. ill.

Marinesoldaten. Ude og Hjemme. Fortalt af Menige i Marinen. Kbh. 1917. 34 s. ill.

Melgaard, Erik (red.): Krudttårnet i Frederikshavn. (Dansk og engelsk tekst). Frederikshavn 1976. 64 s. ill.

Petersen, Holger Munchaus: Planmæssig ankomst. Danske dampskibe indtil 1870. I. (Fiskeri- & Søfartsmuseets maritime skrifter nr. 3). Esbjerg 1983. 168 s. ill. kort.

Poske, Fritz: Der Seegrenzschutz 1951 - 1956. Erinnerung - Bericht Dokumentation. München 1982. 312 s. ill. index. bibl.

Reorganisering af Lodsvæsenet. Rapport + Bilag. 2 bd. Kbh. 1983. 30 s. + 130 s. kort. 4°.

The Royal River. London 1953. upag. (40 s.). ill. kort. 4°.

Skaarup, H.E. & Lisbeth Pedersen: Bornholm i historisk tid. Forsvarsværker og deres politiske baggrund. Turforslag og en kort beskrivelse af de gamle kystskanser. u.sted (Rønne) u.å. (1983), 64 s. ill. kort.

Skaarup, H.E.: Kastellet i Rønne. Fra fæstningstårn til forsvarsmuseum. u.sted (Rønne) u.å. (1983). 32 s. ill. kort.

Svalgaard, Robert (udg. ved Holger Munchaus Petersen): Krydstoldvæsenets historie. Det sejlene toldvæsen 1824-1904. Esbjerg 1983. 120 s. ill. kort. bibl.

Usherwood, Stephen & Elizabeth Usherwood: The Counter-Armada, 1596. The Journall of the "Mary Rose". Annapolis 1983. 176 s. ill. index.

White, Colin: the heyday of steam. (Victoria's Navy). Hampshire 1983. 176 s. ill. index.

2. VERDENSKRIG.

Anthonisen, Bent Bågøe: Atlantvolden ved Ringkøbing. Træk af besættelsestiden i Houvig-Lodbjerg Hede - Søndervig samt billede fra Hvide Sande - Stauning-Ringkøbing. Ringkøbing 1983.. 84 s. ill, kort, dansk og tysk tekst.

Barfod, Egil: Sabotageorganisationen Holger Danske. Opståen og udvikling. Kbh. 1983. 88 s. ill.

Hattendorf, John B. (ed.): On His Majesty's Service: Observations of the British Home Fleet from the Diary, Reports, and letters of Joseph H. Wellings, Assistant U.S. Naval Attaché London, 1940-41. Newport 1983. 250 s. ill. kort. index.

Hendriksen, Knud: Våben i klitterne. Noter om det tyske invasionsforsvar i Danmark 1940-45. Kbh. 1983. forsk. pag. (ca. 542 s.). ill. kort. bibl.

Johannesen, Erik: De illegale. Om spionage, undergrundshær, stikkerlikvideringer, og illegal presse under besættelsen. Viborg 1983. 144 s. ill.

Rohwer, Jürgen: Axis Submarine Successes 1939-1945. Annapolis 1983. 386 s. kort. index.

Sandbæk, Harald: Præst/sabotør, flygtningearbejder. Odense 1983. 152 s.

Sowinski, Larry: Action in the Pacific. As seen by US Navy photographers during World War 2. Annapolis 1982. 208 s. ill. 4°.

Willmott, H.P.: The Barrier and the Javelin. Japanese and Allied Pacific Strategies February to June 1942. Annapolis 1983. 596 s. kort. index. bibl. ill.

Y'Blood, William T.: Hunter-Killer. U.S. Escort Carriers in the Battle of the Atlantic. Annapolis 1983. 322 s. ill. bibl.

PERSONALEHISTORIE.

Bang, Kaj Nolsøe: Flådens ulve. Svaneke 1983. 172 s. pers. index.

Kofod-Hansen, Mogens: Kaptajn Carlsen. Kbh. 1952. 168 s. ill.

Callender, Sir Geoffrey: The Life of Nelson. London 1912. 38 s. + 154 s. ill. kort.

Barber, Richard: Samuel Pepys Esqre. London 1970. 64 s. ill.

Tolley, Kemp: Caviar and Commissars. The Experience of a U.S. Naval Officer in Stalin's Russia. Annapolis 1983. 290 s. ill. index.

POLITIK.

Kidron, Michael & Dan Smith: Krig eller fred? Et atlas om væbnet konflikt og væbnet fred. u.sted (Kbh.) 1983. forsk. pag. (128 s.). kort.

Stevenson, William: Den hemmelige krig. (Oversættelse af: A Man Called Intrepid. The Secret War). Kbh. 1983 (1976). 130 s.

Stevensson, Bjørn: Tyskerkursen. u.sted 1983. 160 s.

STRATEGI & TAKTIK.

Haagerup, Niels Jørgen: Atomvåben i Europa. 10 spørgsmål og svar. (Forsvaret i Samfundet). Vedbæk 1983. 34 s. ill.

Ranft, Bryan & Geoffrey Till: The Sea in Soviet Strategy. Annapolis 1983. 240 s. ill. kort. index. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Baker, R. m.fl.: (Selected Papers on) British Warship Design in World War II from the Transactions of the Royal Institution of Naval Architects. Annapolis 1983. 214 s. ill. 4°.

Cocker, M.P.: Observer's Directory of Royal Naval Submarines 1901-1982. London 1982. 128 s. ill. index.

Conway's All the World's Fighting Ships 1947-1982. Part II: the Warsaw Pact and Non-Aligned Nations. London 1983. 510 + 34 s. ill. index. 4°.

Jordan, John: Soviet Warships. The Soviet Surface Fleet 1960 to the Present. Annapolis 1983. 128 s. ill. kort. index. bibl.

Koop, Gerhard: Emden. Ein Name - fünf Schiffe. München 1983. 176 s. ill. index. bibl.

Krieger, Eduard: Das Kriegsschiff. Kurze Darstellung seine Entstehung und Verwendung. Leipzig 1913. 106 s. ill.

Overgaard, F.: Skibsmodeller, Historie, Bygning, Bevaring. Kbh. 1983. 80 s. ill. tegninger.

Reilly, jr., John C.: United States Navy Destroyers of World War II, Poole 1983. 160 s. ill. index. bibl. 4°.

SØMANDSKAB, NAVIGATION m.v.

Internationale Søvejsregler m.m., Betænkning vedrørende. (Betænkning nr. 333/1963). Kbh. 1963. 54 s.

Skydt, B.: De internationale søvejsregler 1972/1981. Arbejdshæfte til brug i faget søvejsregler. Kbh. 1983. 86 s. ill. 4°.

Signalflag, størrelse og udseende. u.sted (Kbh.) u.å. (1983). 38 s. ill. fotokopi. 4°.

Unterrichtsheft für die Segelschulschiffe der Kriegsmarine. Kiel u.å. (1938). 62 s. ill.

VÅBENTEKNISKE oá. HÅNDBØGER m.v.

Bofors. Stockholm 1947. 184 s. ill.

Engberg, Jens: Danske ceremonislagsværd. (Særtryk af vaabenhistoriske Aarbøger, XI c, pag. 459-498). Kbh. 1964. 40 s. ill.

Hirst, Mike: Airborne early warning. Design, development and operations. London 1983. 192 s. ill. index.

Møllerup, Per: Signs of Denmark. Danske tegn. Snekkerten 1982. 70 s. ill. bibl.

GRØNLAND.

Fischer, Knud: Polarsommer. Oplevelser i Nordøstgrønlands pragtfulde natur. Kbh. u.å. (1983). 134 s. ill. kort. bibl.

Sørensen, Axel Kjær: Danmark og Grønland i det 20. århundrede - en historisk oversigt. Viborg 1983. 288 s. ill. pers. reg. index.

Sørensen, Janus: Mystikken om Ejland Buss. (Særtryk af Tidsskriftet Grønland, marts 1959). Kbh. 1959. 12 s. kort.

Erhvervelser i januar/februar 1984.

ADMINISTRATION & ORGANISATION, RETSVÆSEN m.v.

Allmänna föreskrifter ur sjötjenstgöringsreglementet. (Faksimile-udg.). Stockholm 1875 (1983). 40 s.

Beretning om revision af militær straffe- og retsplejeordning. Afgivet af det af forsvarsministeriet den 14. juni 1982 nedsatte udvalg. Kbh. 1983. 10 s.

Forslag om etablering af fælles hjælpefunktioner i Forsvarskommandoen. + Supplerende redegørelse. 2 bd. Kbh. 1972. 22 + 3 s. & 17 s. 2 bd.

Undersøgelse af ansvarsområder og organisation for Forsvarets øverste ledelse. Rapport og skitseforslag + Bilag. 2 bd. Kbh. 1972. 30 + 47 s. 2 bd.

HISTORIE.

Binkin, Martin & Jeffrey Record: Where Does the Marine Corps Go from Here ? Washington 1976. 94 s.

Ferrante, Ezio: Benedetto Brin e la Questione Marittima Italiana (1866-1898). Rom 1983. 118 s. ill.

Grønwaldt, K.: Hvilket Vand hed Krudtløbet i 1858. u.sted (Kbh.) 1954. 5 s. kort. håndskr. fotokopi. 4°.

Holck, Jørgen & Jørgen D. Simonsen (red.): Dansk skibsfart i 100 år. Frit hav. Udgivet i anledning af Danmarks Rederiforenings 100 års jubilæum 17. januar 1984. u.sted (Kbh.) 1984. 160 s. ill. kort. index, 4°.

Jane, Fred T.: The Imperial Russian Navy. (Optryk af 2. reviderede udgave 1904). London 1983 (1899). 736 s. ill. kort. index.

Jensen, Jens-Jørgen m.fl. (red.): DDR - det andet Tyskland. Esbjerg 1977. 314 s. ill. index. bibl.

Jørgensen, J.: Selskabet De Danske Forsvarsbrødre i København 1879-1979. u.sted (Kbh.) 1979. upag. (104 s.) ill.

Knudsen, Johannes (red.): Danske Søkort af Jens Sørensen 1646-1723. (Dansk og engelsk tekst). Kbh. 1916. 10 s. + 20 kort. Folio. Indlagt: Jens Sørensen: Danske Søkort ca. 1690-1715. u.sted (Kbh.) u.å. 1 s. + 12 kort. 4°.

Munthe Morgenstjerne, B.: Orlogsmuseet. Tilbageblik over 25 år. 1957-1982. Kbh. 1982. 20 s.

NMCB Four (Naval Mobile Construction Battalion Four). Deployment Completion Report November 80 - July 81 Rota Spain. San Fransisco 1981. forsk. pag. (202 s.). ill. 4X.

Norsk Tidsskrift for Sjøvesen. 100 års Jubileumsskrift 1882-1982. u.sted (Bergen) 1982. 332 s. ill. kort. 4°.

Speed, Keith: Sea Change. The Battle for the Falklands and the Future of Britain's Navy. Bath. Avon 1982. 194 s. index. bibl.

Søværnets Eksercerskole - Historie og seværdigheder. Avderød u.å. (1983). 32 s. ill.

Tute, Warren: The True Glory. The Story of the Royal Navy over a thousand years. London 1983. 288 s. ill. kort. index. bibl.

2. VERDENSKRIG.

Hansen, Jesper Vang m.fl.: Industrisabotagen under besættelsen i tal og kommentarer. (Årsskrift for Frihedsmuseets Venner 1984). Kbh. 1983. 110 s. ill.

Lodwich, John: The Filibusters. The Story of the Special Boat Service. London 1947. 190 s. ill. kort.

Schön, Heinz: Ostsee '45. Menschen - Schiffe - Schicksale. Stuttgart 1983. 696 s. ill. index. bibl.

Skodvin, Magne: Som seilene fylles av stormen. Oslo 1982. 140 s.

Whitley, M.J.: Destroyer! German Destroyers in World War II. London 1983. 310 s. ill. index. kort. bibl.

PERSONALHISTORIE.

Martell, Paul & Grace P. Hayes (eds.): World Defence Who's Who. London 1974. 268 s.

Christensen, Johs.: Frihedens fakkelt. Randers 1983. 166 s. ill.

(Pontoppidan, S.E. & J. Teisen, red.): Danske Søofficerer 1933-1982. Kbh. 1984. 608 s. ill.

POLITIK m.v.

Bach, Erik (red.): Storpolitik siden 1933. (Statsradiofoniens Grundbøger). Kbh. 1949. 178 s. ill. kort. bibl.

Couper, Alastair (ed.): the Times Atlas of the Oceans. London 1983. 272 s. ill. kort. index. bibl. 4°.

Forsvarsministerens årlige redegørelse 1983. Kbh. 1983. 82 s. ill.

Haagerup, Niels J.: Politik og atomvåben. En kortfattet orientering om nogle politiske og militære atomproblemer udarbejdet i samarbejde med medlemmer af den Sikkerhedspolitiske Studiegruppe. Farum 1964. 64 s.

Hertling, Knud: Grønlandske paradokser. Træk fra Grønlands politiske udvikling fra 2. verdenskrig til i dag. Kbh. 1977. 80 s. index. bibl.

Kennedy, William V. m.fl.: The Intelligence War. Penetrating the secret world of today's advanced technology. London 1983. 208 s. ill. index.

Braun, Dieter: The Indian Ocean. Region of Conflict or "Peace Zone". Canberra 1983. 228 s. kort. index. bibl.

Lemaitre, Pierre: Analysen af den sovjetiske flådeopbygning. En introduktion til materiale og analysemetoder. Århus 1983. 40 s. kort.

SKIBE & SKIBBYGNING m.v.

Conway's All the World's Fighting Ships 1947-1982. Part I: the Western Powers. London 1983. 298 s. ill. 4°.

Gillmer, Thomas C. & Bruce Johnson: Introduction to Naval Architecture. Annapolis 1982. 324 s. ill. index. 4°.

Gröner, Erich m.fl.: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Band 2: Torpedoboote, Zerstörer, Schnellboote, Minen-suchboote, Minenräumboote. Koblenz 1983. 224 s. ill. index.

Marriott, Leo: Royal Navy Frigates 1945-1983. London 1983. 128 s. ill. bibl.

Villiers, patrick: La Marine de Louis XVI. I: Vaisseau et frégates, de Choiseul Sartine. Grenoble 1983. 20 s. + 47 planer. ill.

SØMANDSSKAB m.v.

Kommando-ord att tjena till efterättelse på Flottans skolfartyg. (Faksimileudg.). Stockholm 1879 (1983). 14 s.

Molaug, Svein & Rolf Scheen: Fregatten "LOSSEN". Et kulturhistorisk skattekammer. (Norsk Sjøfartsmuseum, skrift nr. 43). Oslo 1983. 314 s. ill.

VÅBENTEKNISKE O.A. HÅNDBØGER.

Conference Proceedings. Electronics for National Security, 27-29 Sept. 1983. ENSEC '83. Genève 1983. 502 s. ill.

Mack, William P. & Albert H. Konetzni, jr.: Command at Sea (Fourth edition). Annapolis 1982. 520 s. ill. index. bibl.

Visse oplysninger vedrørende tysk Minestrygning. u.sted (Kbh.) 1945. 15 s. 4°.

Kommentarer til nyanskaffelser.

R. Baker m.fl.: Selected Papers on British Warship Design in World War II from the Transactions of the Royal Institution of Naval Architects.

Naval Institute Press, Annapolis 1983 (og Conway Maritime Press, London 1983).

The Royal Institution of naval Architects blev grundlagt i 1860 og har i dag næsten 7000 medlemmer, hvoraf ca 40 % lever udenfor England.

Selskabet er et internationalt "non-profit" foretagende der beskæftiger sig med skibbygning i bred almindelighed.

Selskabet udgav i 1947 internt en række foredrag om bygningen af engelske krigsskibe under 2. verdenskrig og har nu samlet disse i nærværende bog.

De 6 kapitler omhandler:

Skibe i invasions-styrken

Handelsskibe - hangarskibe ("MAC"-skibe)

Undervandsbåde

Korvetter og fregatter

Motorkanon- og motortorpedobåde og

Landgangsfartøjer

Med indholdet af såvel billeder som tegninger må bogen også interessere modelskibbyggere.

Maritim Kontakt 6.

I det seneste modtagne maritim Kontakt, som udgives af "Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning" har den tidligere direktør for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Henning Henningsen, skrevet en som sædvanlig levende og velunderbygget - artikel om den tidligere så kendte bitter: Rigabalsam.

Michael Teisen beretter om fund af et gammelt vrage ved Lyngsø, medens Erik Housted er repræsenteret ved en artikel om "En fredericiansk reder- og skipperhistorie", i hvilken der samtidig gives en skildring af Fredericia's søfartshistorie i 1700- og 1800 tallene.

Museumsinspektør ved Orlogsmuseet, Ole Ventegodt, har en fyldig udredning om "Strandretten i Danmark indtil 1365" og de sidste sider er referat fra den 5. Danske Marinehistoriske Konference, som fandt sted i april 1982. Den på denne konference af marinehistorikeren Anders Monrad Møller afholdte "festforelæsning", et causeri med titlen "København-Kristiania. Fra Sejlpaket til Konferenceskib" er iøvrigt optaget i Maritim Kontakt 6.

Holger Munchaus Petersen: Planmæssig ankomst. Danske dampskibe indtil 1870. I. (Fiskeri- og Søfartsmuseets maritime skrifter nr. 3). Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet, Esbjerg 1983.

En af de mest kyndige i danske damp- og motorskibe, lederen af Toldmuseet Holger Munchaus Petersen, har her i sit første bind givet en fin fremstilling af de første danske dampskibe fra Caledonia i 1819 og de næste 50 år.

Af kapitlerne nævnes i flæng: Ny anvendelse for dampskibene, skibenes indretning, adgang til havnene, bugsering og passagerfart i København, Toldvæsenet, Hønsbroen, Øresunds- og Bæltoverfarterne, Limfjorden, orlogsflåden og de slesvigske krige.

Bogen er forsynet med såvel kildefortegnelse som kildehenvisninger, hvorved man får et godt indtryk af det store arbejde, der er gået forud for bogens tilblivelse. At bogen samtidig er forsynet med mange illustrationer gør den let tilgængelig, og den kan anbefales til alle, der udover interesse for Marinen også interesserer sig for koffardi-marinen og for samspillet mellem disse 2 mariner.

De 2 følgende bind i serien er planlagt udgivet i 1984.

Robert Svalgaard: Krydstoldvæsenet. Det sejlene toldvæsen 1824-1904. Udgivet ved Holger Munchaus Petersen. Toldhistorisk Selskab og Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg 1983.

Forfatteren, toldinspektør Svalgaard, døde i 1981, men havde forinden i kraft af sin store interesse for søfartshistorie og Toldvæsenet indsamlet og delvis bearbejdet et omfattende materiale om Krydstoldvæsenet. lederen af Toldmuseet, overtoldassistent Holger Munchaus Petersen, har bearbejdet, suppleret og udbygget materialet, som nu fremtræder i nærværende bog.

Krydstoldvæsenet - som også har Søværnets interesse, bl.a. derved, at chefen, krydstoldinspektøren, i hele perioden, bortset fra de første par år, var søofficer - havde til opgave i mindre, men hurtigsejlende fartøjer at afpatruljere (at "krydse") og kontrollere den store flåde af mindre sejlskibe, der opretholdt transporten af varer mellem de danske kyster og de omliggende lande.

Den fikse og typografisk elegante bog skildrer i tekst og billeder Krydstoldvæsenets opgaver, fartøjer, mandskab, dagligdagen ombord, uniformering m.m. En række tabeller belyser detaljer som fartøjernes byggeår- og sted, stationering, mandskabets rekruttering m.m.

Bjørn Svensson: Tyskerkursen. Forlaget Centrum 1983.

Den tidligere programsekretær ved Danmarks Radio, redaktør, cand.polit. Bjørn Svensson, redegør i bogen for de politiske partiers holdning til den danske politik overfor Tyskland efter år 1900.

Forsvaret og Sønderjylland var de to afgørende spørgsmål i dansk udenrigspolitik og begge var medvirkende til den tyskvenlige kurs, som Danmark fandt nødvendig.

Det bekræftes endnu en gang, hvor vanskeligt det var for Danmark at være en "småstat" som nabo til en af stormagterne.

Kemp Tolley: Caviar and Commissars. The experience of a U.S. Naval Officer in Stalin's Russia. Naval Institute Press, Annapolis 1983.

Forfatteren er amerikansk søofficer fra 1929. Som efterretningsofficer i Kina, de baltiske stater og i Østeuropa 1935-37 og som assisterende marineattaché i Moskva 1942-44, var han en af de få amerikanske søofficerer, der talte flydende russisk. Dette gjorde ham i stand til ofte at gå for sig selv og derved opnå forbindelse med mennesker fra mange forskellige kredse. Han giver et spændende indblik i det russiske folks liv og færden - fra topfolk i Moskva til Hvide-Russiske emigranter i Shanghai og arbejdere i Archangelsk.

Tolley blev pensioneret som kontreadmiral i 1959.

Colin White: The heyday of steam. Kenneth Mason, Hampshire 1983.

I 1981 udkom 1. del om "Victoria's Navy: The end of the sailing navy", jvnf. tidsskriftet 1981, pa. 326.

Nærværende 2. del om dampens veldagsdage dækker perioden 1870-1910 og er, som 1. del, i 4 hovedafsnit: Udviklingen fra panserskibe til "Dreadnoughts", mandskabet, den kongelige families relationer til Royal Navy og endelig flådens virksomhed.

Perioden markerede det britiske imperium på sit højdepunkt, o man får et levende indtryk af, hvordan Royal Navy spillede en vigtig rolle med både forsvar af og udvikling af kolonierne.

Som det var tilfældet med 1. bind, er også 2. bind rigeligt forsynet med illustrationer.

Johs. Christensen: Frihedens fakkel. Forlaget Inspiration, Randers 1983.

En mærkelig blanding af, hvad der vel skal opfattes som "politiske essays" og spredte beretninger om sit liv i søvær-

net, bl.a. under modstandsbevægelsen, afhentning af korvetten Thetis og fregatten Niels Ebbesen i England, og togtet med Galathea, skrevet af tidligere kaptajnløjtnant i linien, senere orlogskaptajn i reserven J.J. Christensen.

Opsætning, inddeling og sprog er ejendommeligt - man får fornemmelsen af, at der er tale om en samling af aviskronikker, læserbreve og/eller samtidsoptegnelser og som debatindlæg for en god højreorienteret indstilling, vil den måske gøre mere skade end gavn.

Maritim Kontakt 7. Udgivet af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning. Kbh. 1984. Hovedredaktør Holger Munchaus Petersen.

Det sidst udkomne *Maritim Kontakt* på 182 sider indeholder bidrag til den maskindrevne skibsfarts historie med hovedvægt på de sidste 100 år. Anledningen er bl.a. Danmarks Rederiforening's ét hundrede års jubilæum, og rederiforeningen har da også ydet et ikke ubetydeligt bidrag til udgivelsen.

Der er interessante artikler om den danske handelsflåde i 100 år, og dansk uden- og indenrigs oliefart før 1940, og om fejlslagne værftsanlæg ved slutningen af første verdenskrig. Danmarks særlige stilling under 1. verdenskrig belyses i artiklen "D/S Gylfe". og 2. verdenskrig kommer ind i billedet ved Frederik Frederichsens artikel: "2. Verdenskrigs standardskibe. Det tyske Hansaprogram."

Formanden for kontaktudvalget, Jørgen H. Barfod, fortæller om rederiet "Nordisk Shipping", som officielt blev oprettet under besættelsen, og hvis opgave det var at yde forskellig hjælp til modstandsbevægelsen. Museumsinspektør Ventegodt fortæller træk fra sin "søgrønne ungdom", og Birger Thomsen, som både er historiker og frømand og nu ansat i Fredningsstyrelsen slutter hæftet med en artikel om "De moderne tider - og vor kulturarv på havbunden":

Magne Skodvin: Som seilene Fylles av stormen. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1982.

Den norske professor Magne Skodvin er historikeren, som ved mere og den 2. verdenskrig i Norge end vel nogen anden, men bogen er ikke en videnskabelig afhandlinng. Det er en populærhistorisk fremstilling af spillet mellem stormagterne, af krigsførelse ude og hjemme, på havet og under jorden, i luften og på land.

Bogen - hvis titel er et Nordahl Grieg-citat fra 1928 - er en bearbejdelse af 12 radioforedrag, som forfatteren holdt i Norges radio i foråret 1982, med emne fra krigsårene 1939-45.

A.H.



RAYTHEON

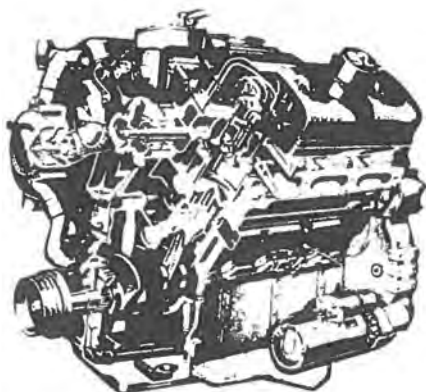
Radar-anlæg
 Doppler Log
 Satnav
 Satcom
 Loran C
 Vejrkortskriver



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 nem at vedligeholde. En verdensomspændende service- og reservedelsorganisation er en ekstra garanti mod længere driftsstop. Detroit Diesel fra 48 HK til 1800 HK.

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

Forhandler Bornholm
**SYDHAVNENS
MOTORVÆRKSTED**
v. Poul Andersen
Sydhavnen
3700 Rønne
Tlf. (03) 950761

Forhandler Nordjylland
mekanord aps
Ingeniøring
Ndr. Køj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. (08) 420311

Forhandler Sydjylland
AUTO FORUM
Bæversgade 17
6700 Esbjerg
Tlf. (05) 122022

Forhandler Færøerne
P/F VILH. NIELSEN & SØN
Jonas Brøncksgata 35
3800 Thorshavn
Tlf. Thorshavn 11140



Detroit Diesel
et General Motors produkt



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



DAGSLYS MORSELAMPE KGM/NIFE/SIG 57-5

- udførelse som et præcisions-instrument
- meget betjeningsvenlig og stødsikker
- stor rækkevidde
- ingen transformator o.l. - forsynes direkte fra skibets el-net
- alle nødvendige godkendelser (B.O.T. og D.H.I.) anerkendt af Statens Skibstilsyn

PS!

Til trods for ovennævnte fordele er »SIG 57-5« markedets billigste morse-lampe. Kontakt os for yderligere information og evt. tilbud.

KONG GEORGS VEJ 21 · 2000 KBH. F · 01-344263



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
- CCIS-Systems
- Software

Subsidiary company in West Germany

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 5195, efter kontortid · (01) 15 5175
Telex no. 15983 · Telegram SVITZERSALVAGE (24 timers service)

Agenter: _____

London: LOWNDEN LAMBERT GROUP LTD. (Marine Claims and Salvage Division)

Telegram: Eielgee · Telex: 887370/886994 · Telefon: 01 283 2000

New York: Moller Steamship Co. Inc. Suite 3527 One World Trade Center

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



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. 3 - 1984 MAJ/JUNI
155. ÅRGANG

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

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



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

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)
Orlogskaptajn J. WETHJE
Søe-Lieutenant-Selskabet
overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon (01) 54 05 52
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
Christtreu & C.C.Petersens etfl ApS
Strandlodsvej 48,
2300 København S
Telefon (01) 58 46 00

3

Forsidebillede: Standard Flex 300

INDHOLD

SIDE

Standard Flex 300 af orlogskaptajn N. C. Borck	119
Lov om søværnets ordning af 23 marts 1932, - med særlig henblik på lovens tilblivelseshistorie. Et detailstudie. af cand. phil. Gunnar Bo Clausen	140
Meddelelse fra Søe-Lieutenant-Selskabet	171
Henstilling vedrørende "Danske søofficerer 1933-1982"	171
Marinens Bibliotek	173



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

STANDARD FLEX 300

af
orlogskaptajn N. C. Borck

Orlogskaptajn N. C. Borck, der tjenstgør ved Søværnets Materielkommandos projektorganisation for STANDARD FLEX 300 redegør her for projektet og knytter nogle personlige bemærkninger og vurderinger der til.

IDEGRUNDLAG

Traditionelt er en flåde opbygget af forskellige skibstyper, hver for sig optimeret til specifikke roller, som f.eks. ubådsbekæmpelse, minelægning, minerydning, overvågning o.s.v. En sådan flåde er generelt karakteriseret ved, at tilpasning til nye operative krav forårsaget f.eks. af den teknologiske udvikling, må gennemføres ved såkaldte midtvejsmodifikationer eller ganske enkelt ved at bygge nye skibe. Skibstypernes antal og karakter bør helst svare til karakteren og omfanget af opgaverne, men de enkelte landes formåen for så vidt angår forsvarsudgifter er dog i praksis bestemmende for den realiserede flådes sammensætning.

Nye skibstyper og våbensystemer er altid under udvikling, og der gennemføres bl.a. i en række NATO-lande studier vedrørende fremtidens flådestruktur, herunder vurderes modularisering og containerisering.

For den danske flåde vil den nærmeste 10-års periode - især for de mindre enheders vedkommende - indebære behov for erstatningsbyggeri for DAPHNE-, SUND- og SØLØVEN-klasserne. Der er tale om behov for erstatning af mere end 20 enheder med en gennemsnitlig levealder på ca. 20 år.

Ud fra generelle betragtninger af disse enheders varierende opgaver i freds-, spændings- og krigssituationer er opstået overvejelser vedrørende muligheden for at løse disse for-

skellige opgavesæt med den samme grundenhed, men med varierende udrustning tilpasset den enkelte opgave. Der er tale om en standard grundenhed, forberedt for udskiftning/supplering af primære komponenter, såsom våbensystemer, informationssystemer og lignende. Det indebærer at enheden vil være i stand til at foretage et fleksibelt og gerne hurtigt skift fra en rolle til en anden.



DAPHNE-klassen, 8 enheder indgået i flådens tal december 1961 - januar 1965.

Fordelene ved en sådan standard skibstype er primært de gunstige driftøkonomiske følgevirkninger, der vil knytte sig til et relativt stort antal ens standardskibe (stordrift) samt den operative fleksibilitet, der kan tilvejebringes ved hjælp af forskellige og relativt "billige" våbenpakker, der tegner enhedens aktuelle rolle. Samtidig vil produktionsomkostningerne som helhed ved serieproduktion nedbringes sammenlignet med traditionel "skræddersyning", skibstype for skibstype. Sådanne standardskibe er fremtidssikrede, idet nedslidte eller forældede våbenmoduler kan udskiftes uden



*SUND-klassen, 8 enheder indgået i flådens tal januar 1955
- november 1955*



SØLØVEN-klassen, 6 enheder indgået i flådens tal december 1961 - januar 1965

bekostelige forandringer i skibets permanente konstruktion; der er i princippet blot tale om at udskifte et containeriseret system.

En tilbundsgående kulegravning af disse nye tanker viser, at det teknisk er muligt at konstruere et sådant STANDARD-skib og ved hjælp af modulariserede våbensystemer m.v. at tilføre den nødvendige flexible kapacitet med henblik på at løse forskellige opgaver. Herved opstår STANDARD FLEX-koncepten.

KRAV TIL ET FARVANDSOVERVÅGNINGSFARTØJ MED ALTERNATIVE ANVENDELSESMULIGHEDER.

For at danne sig et skøn over skibskonstruktionen, er det nødvendigt at fastlægge de faktorer, der har størst indflydelse på skibets størrelse og design.

Disse faktorer er fart, udholdenhed, sødygtighed, våben og besætningens størrelse.

Et skib til farvandsovervågning i fredstid må have et fartoverskud i forhold til de skibe, der skal identificeres og som af hensyn til suverænitetshævdelse og lignende, nødvendigvis må følges gennem danske farvande. Det kræver i dag en fart på ca. 30 knob. Farvandsovervågning og søredningstjeneste stiller endvidere store krav til sødygtighed og udholdenhed. Skibet skal derfor kunne løse sine opgaver også i dårligt vejr og være i stand til at holde søen i alt slags vejr.

SKIBETS INDRETNING

De krav, der er stillet til et farvandsovervågningsfartøj (afløser for DAPHNE-kl.) indebærer, at skibstypen skal have et displacementsskrøg. De utraditionelle skibstyper lever ikke op til kravene om nyttelast, udholdenhed og sødygtighed og har alle en relativ høj anskaffelsespris.

Skroget skal bygges med henblik på at reducere olieforbruget mest muligt, samtidig med at skibet skal være meget sødygtigt.

Søværnets Materielkommando har derfor koncentreret sine undersøgelser om konventionelle skibstyper og er for tiden i gang med en egentlig projektering, i overensstemmelse med det førnævnte idegrundlag.

Skroget kan bygges i glasfiberarmeret polyester (GRP) og med hoveddimensioner og displacement lidt større end WILLEMOES-kl. Skibet bliver ca. 50 m langt i vandlinien og med et displacement på ca. 300 tons. Anvendelse af GRP er valgt, fordi dette materiale bl.a. giver en vægtbesparelse i forhold til stål. Vægtbesparelsen i skroget reducerer størrelsen af fremdrivningsmaskineriet og dermed olieforbrug og tankkapacitet. Hertil kommer, at et GRP skrog er umagnetisk og mindre vedligeholdelseskrevende.

Hvis skroget bygges i stål i stedet for GRP forøges skrogvægten. Dermed skal fremdrivningsmaskineriet være kraftigere og tungere. Det medfører igen behov for større brændoliekapacitet. Bygning i stål giver herudover ingen større ændringer i grunddesign eller det skitse-mæssige grundlag for modularisering og standardisering, men prisen er anslået højere end tilsvarende i GRP.

Apteringen er til en bemanning i farvandsovervågningsrollen på ca. 16-17 mand, men med en umiddelbar mulighed for forøgelse. Det skrog, der fremkommer indeholder plads til et antal standardcontainere i dækket. På disse steder kan der på containertoppen placeres f.eks. en kran, kanon eller lignende og i selve containeren de tilhørende apparater.

Containerne kan også anvendes til beboelse, ekstra elektronik, materiel til olieforureningsbekæmpelse m.v. Til fremdrivningsmaskineriet og det øvrige maskinanlæg er der udover driftsøkonomien lagt vægt på mindst mulig vedligeholdelse ombord og størst mulig driftssikkerhed. En egentlig modularisering af maskinanlægget har ikke vist sig praktisk mulig, men ombyttelighed er til gengæld blevet tilstræbt ved hjælp af let udtagelige mindre moduler.

Ved elektroinstallationer er lagt vægt på at gøre betjening,

drift og vedligeholdelse så enkel som mulig for besætningen. Det gøres ved automation, modularisering og standardisering samt ved at anvende en koncept for manøvre- og kontrolsystemer, der bygger på et databussystem med anvendelse af standardcomputere- og displays.

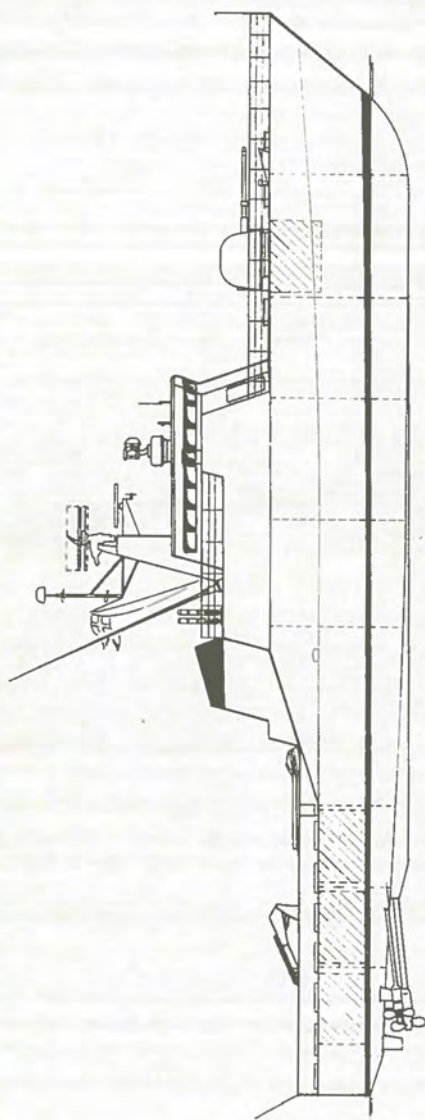
Det elektroniske system adskiller sig væsentligt fra gængse skibsbårne systemer. Et konventionelt system er opbygget ved hjælp af et antal mere eller mindre selvstændige delsystemer hver med sin egen databehandling, som via et stort antal kabler udveksler informationer og data med hinanden.

Denne konventionelle opbygning med mange forskellige systemer kræver bl.a. en stor operativ og teknisk bemanning og medfører stor kabelvægt og er relativt sårbar.

I det nye systemkoncept nedbrydes grænserne omkring delsystemerne og hele skibet betragtes som eet samlet system. Som en nyskabelse er bro- og O-rum kombineret i samme rum, placeret øverst i overbygningen. Et vinduesarrangement sikrer udsyn 360° rundt.

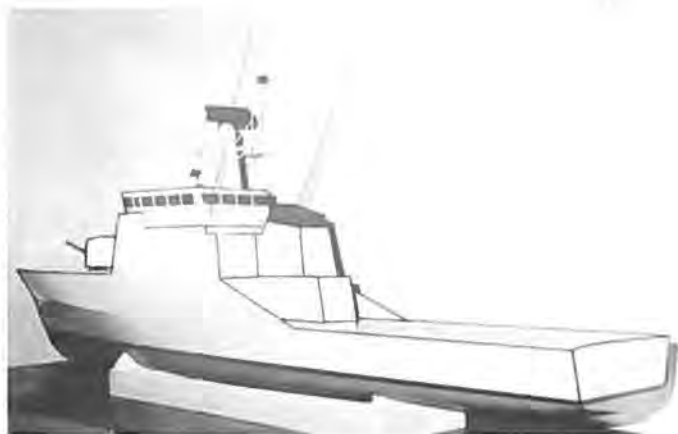
En omfattende modelforsøgsrække med skalamodeller i 1:40 - 1:20 og 1:10 har godtgjort, at projektet lever op til kravene om god sødygtighed samtidig med at skroget rummer de nødvendige containerpositioner. HK behovet er defineret med stor sikkerhed for alle forekommende konditioner og den valgte CODAG løsning giver skibet den krævede fart. Da der er tale om et langt smalt skrog, med en relativ høj overbygning, har en række forsøg været helliget bestemmelse af hvilke hjælpemidler i form af bowthruster og specialrør det er nødvendigt at introducere. Udover forsøgene i Skibsteknisk Laboratoriums modeltank, er der gennemført en række forsøg i frit farvand, med det formål, at fastlægge forholdene omkring broaching situationer, dvs skibets evne til at holde kursen under gang i høj sø agten for tværs.

Som en særlig konstruktionsmæssig detalje kan nævnes, at



STANDARD-FLEX 300 - design ide. De skraverede felter angiver fire containerpositioner.

agterskibet er udformet med en specielt tilpasset bundform, der ved lave farter indebærer en besparelse på olieforbruget på ca 50%, set i relation til en konventionelt udformet hæk.



BEMANDING

Som følge af ny teknologi er det muligt at ombryde og rationalisere driften ombord, men der er samtidig tale om et skib i traditionel forstand og en række funktioner lader sig ikke udføre med microprocessorer. Det har fra starten af projektet, i idefasen, været tilstræbt at reducere besætningens størrelse mest muligt, idet oplagte besparelser på driften herved kan opnås. Det er forfatterens opfattelse, at den indledningsvis meget reducerede bemanning formentlig ikke er praktisk anvendelig, men at der i relation til f.eks. DAPHNEklassens bemanning idag alligevel kan opnås væsentlige besparelser også på bemanningssiden. Det er fremført, at minimering ikke nødvendigvis er ensbetydende med optimering og at minimering af besætningen ikke bør være et enkeltstående ledemotiv. Det er også fremført, at en idealiseret nytænkning i bemandingsmæssig henseende på afgørende vis forskertser enhedens udholdenhed og evne til at løse

alle de i farvandsovervågningen m.v. foreliggende opgaver. Sådanne og mange andre synspunkter, udvekslet i en frugtbar dialog mellem Materielkommandoen og de operative myndigheder sikrer en nuanceret og afvejet analyse og den indledningsvis foreslåede besætning på 15 mand i farvandsovervågningsenheden skal derfor også kun opfattes som et absolut minimum udfra hvilket en bæredygtig og forsvarlig bemanning kan opstilles.

Grundtanken i det hidtil forelagte bemandingsunderlag er, at den fra farvandsovervågningsrollen definerede besætning, udgør en "stambesætning" som forbliver ombord uanset hvilken rolle skibet optræder i. Herved sikres, at ca 3/4 af besætningen altid vil være ombord og dermed sikre den nødvendige kontinuitet. Der er generelt påregnet operationer i 2. skiftet vagt (kvartersvagt) og enheden tilføres herved en for mindre enheder betydelig udholdenhed. Det må dog anføres, at en sådan vagtordning ikke levner megen tid til de mere trivielle, men ganske nødvendige aktiviteter som f.eks. rengøring og basal vedligeholdelse. Samtidig forventes en sådan vagt at belaste besætningen i en sådan grad at omfattende regnskabsmæssige og lignende aktiviteter ikke kan påregnes varetaget ombord i samme omfang som det er kendt i flådens mindre skibe idag. Det vurderes derfor, om det er muligt at " iland " tage sådanne funktioner og aktiviteter subsidiært at automatisere funktionerne ombord.

Bemandingsskiten for farvandsovervågning opererer som nævnt med et absolut minimum, og en sådan besætning vil derfor være overordentlig såbar overfor sygdom og andet forfald. Det er derfor en forudsætning, såfremt besætningen ønskes holdt på et numerisk lavt niveau, at der etableres en smidigt fungerende " personelreserve " hvorfra der i givet fald hurtigt kan rekvireres fornøden personelersætning, foruden hvilken enheden næppe vil kunne operere forsvarligt i længere tid.

Generalarrangementet tager hensyn til underbringelse af en M/K besætning og SF 300 forhold adskiller sig på dette område ikke fra de kendsgerninger, der foreligger efter en periode, hvor denne bemandingsform er afprøvet i Søværnets sejlene enheder. Den forudseelige operative disponering af SF 300 enhederne med en for mindre enheder lang "til søs" periode, vil udover kravet om tiltalende og funktionelle omgivelser ombord, også understrege behovet for adgang til forskellige rekreative aktiviteter. Generelt bør det iagttages, at Søværnet som arbejdsplads må kunne konkurrere med det civile arbejdsmarked om de bedste folk, og det skal derfor gøres attraktivt at sejle med flådens fartøjer, både hvad angår løn og jobkvalitet, men også hvad angår fritids- og miljørelaterede forhold.

UDRUSTNING.

Søværnet har hidtil bygget skibe til bestemte opgaver (roller) og disse skibe er dermed ikke særlig forberedt til løsning af andre opgaver, når situationen varierer.

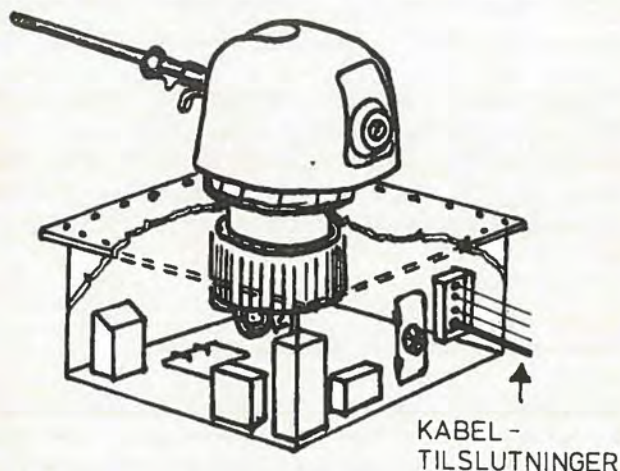
Ved anvendelse af principperne for standardisering, modularisering og containerisering er der mulighed for at ændre dette forhold. Hvor primært standardiseringen kan udnyttes indenfor skrog, maskinanlæg og elektroinstallation, er det indenfor elektronik og våbensystemerne at modulariseringen/containerisering og dermed mulighed for rolleskift kan introduceres med effekt.

I sin grundudgave er skibet udover til farvandsovervågning også forberedt til minerydning, minelægning og egentlig kamp. Hvilken af disse roller skibet skal udrustes til bestemmes operativt.

Figuren side 129 viser hvorledes et containeriseret våbensystem, 76 mm OTO MELARA kanon, tager sig ud - en tilsvarende opbygning påregnes for de øvrige våbensystemer. Der er i skrivende stund, april 1984, ikke truffet valg af våbensystemer, men Søværnets Materielkommando har i et

MODULARISERET

76 mm OTO MELARA KANON SYSTEM



såkaldt Feasibility Studie redegjort for en række forskellige systemløsninger, der alle opfylder kravene til hurtigt rolleskift og dækker den samlede operative profil. Blandt de mulige kandidater er b.la. nævnt følgende:

Kanonsystem:

- 76 mm OTO MELARA
- 57 mm BOFORS Mk II
- 35 mm dobbelt Oerlikon

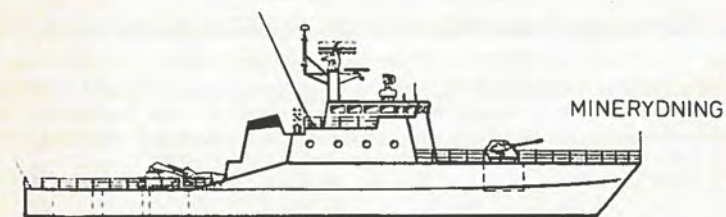
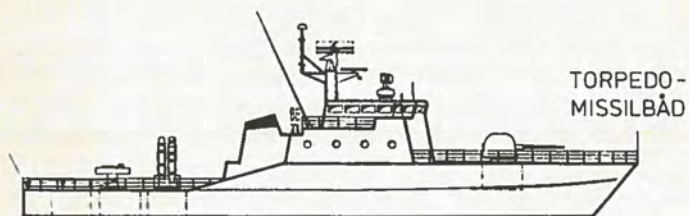
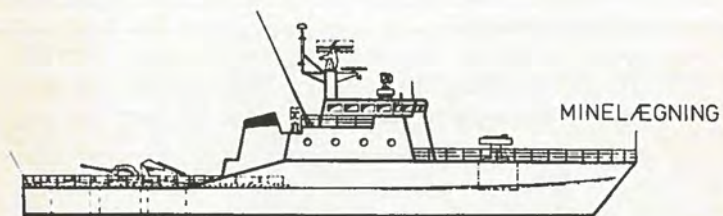
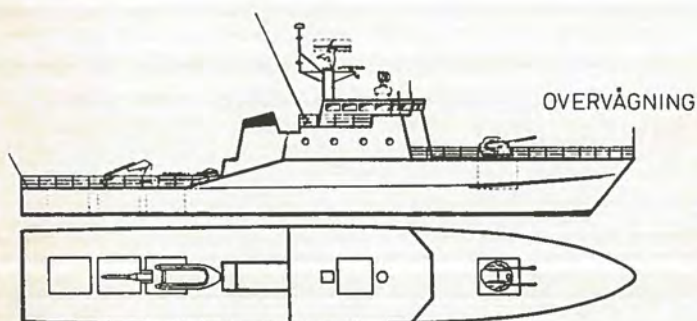
Sømålsmissilssystem:	- HARPOON - EXOCET - PENGUIN
Luftmålsmissilssystem:	- Sea Sparrow - RAM (fælles amerikansk/ vesttysk/dansk udvikling)
Torpedo:	- Tp 61
Miner:	- Søværnets standard
Minerydning:	- Minerydningskoncepten gøres til genstand for særlige overvejelser hvis resultater endnu ikke er tilgængelige.

Figuren side 131 gengiver STANDARD GRUNDENHEDEN i 4 forskellige konfigurationer med et udvalg af de ovenfor listede systemer ombord. Generelt tilstræbes forsvaret mod lufttruslen væsentligt forbedret, set i forhold til den eksisterende situation for de enheder SF 300 skal erstatte.

BEREDSKAB OG FLEXIBILITET

Den operative idealløsning vil være en erstatningstype for type, optimeret til den enkelte rolle og bygget i tilstrækkeligt antal. Denne løsning kan med rette kaldes den traditionelle løsning og har en række fordele, men belastes desværre af en exorbitant økonomi, der ikke anses for realistisk og opnåelig i den foreliggende økonomiske sammenhæng. STANDARD FLEX koncepten kan for en overskuelig økonomi præstere en effekt der nærmer sig den, der karakteriserer den "skræddersyede" flåde.

Som navnet antyder, er fleksibiliteten i den nye koncept blandt de væsentligste egenskaber. Den tilvejebringes ved anvendelse af modulariserede våbensystemer indbygget i en



container. Dette er set anvendt i andre mariner og det såkaldte MEKO-fregatkoncept, udviklet af Blohm & Voss skibsværft, er synonym for containeriserede våbensystemer. MEKO koncepten er imidlertid alene et logistisk system, hvorefter f.eks. en 76 mm kanon kan udskiftes med en anden af samme type, men uden at enheden dermed skifter rolle. STANDARD FLEX koncepten tilfører en væsentlig operativ facet, idet forskellige våbensystemer flexibelt kan bringes i anvendelse og dermed tegne enhedernes operative indsatsmuligheder. Hertil kommer, at rolleskiftet påregnes gennemført på betydeligt kortere tid end det p.t. er muligt med MEKO-systemet.

Figuren side 133 viser en mulig "normalfordeling af 16 SF 300 enheder, der forventes anskaffet til erstatning af de i indledningen viste ældre typer. Herved kan Søværnets fredstidsopgaver tilgodeses f.s.v.a. den del af flåden, som SF 300 skal erstatte. Udfra denne normalfordeling kan et vilkårligt antal kombinationer opstilles. Situationen hvor hver enkelt grundenhed bakkes op af et komplet sæt våbensystemer, dækkende alle roller, er naturligvis den optimale, men næppe økonomisk realisabel i første omgang.

Figur tegner en situation, hvor enhederne er udrustet med henblik på f.eks. forsvar af stræderne, herunder beskyttelse af udlagte minefelter. Den operative effekt ses tilvejebragt ved anvendelse af samme grundenheder, men forskellige våbensystemer monteret i konceptens standard container.

LOGISTIK

Hovedområderne vedligeholdelse, forsyning og uddannelse indgår som afgørende faktorer i koncepten og er en forudsætning for dens levedygtighed. Med henblik på at analysere disse forhold, er der nedsat en række særlige arbejdsgrupper med deltagelse fra Søværnets øverste myndigheder. Målsætningen er bl.a. at tilvejebringe et koordineret oplæg til en samlet rationel løsning af logistikområdets mange opgaver.

STANFLEX 16 ENHEDER

NORMAL FREDSTIDSUDRUSTNING

FLEX	FLEX	FLEX	FLEX
FARVANDSOVER- VÅGNING	KAMP	MINERYDNING	MINELÆGNING
			
6	5	4	1



FLEX	FLEX	FLEX	FLEX
FARVANDSOVERVÅGNING	KAMP	MINERYDNING	MINELÆGNING
			
	<u>KAMP BEREDSKAB</u>		
			
	11	4	1

SF 300 konceptens operative flexibilitet bør naturligvis støttes af en tilsvarende flexibelt opbygget logistisk struktur. Tanker om mobile baser á la MOBA og depotskibe dukker op og vil blive vurderet i en total sammenhæng. I dagens søværn forekommer forsyningstjenestens adskillelse fra vedligeholdelsessiden til tider noget kunstig, og det er spørgsmålet, om tiden er inde til en revurdering af forholdet. Grænserne kan virke udviskede og en total integration af vedligeholdelse og forsyningsorganisationen er måske det princip hvorpå fremtidens logistiksystem skal opbygges? På uddannelsessiden er der på tilsvarende vis behov for en gennemgribende analyse af konsekvenserne ved indførelse af den megen ny teknologi og den omtalte nedbrydning af tidligere afgrænsninger mellem delsystemer i skibene. Der vil være behov for en landbaseret uddannelsesplatform, der kan simulere skibssystemets kapacitet, og det kan i denne forbindelse overvejes, om det er muligt at sammenlægge en sådan skolefunktion med et egentligt vedligeholdelsescenter. Enkelte af de nye systemer vil kræve indførelse af nye uddannelsesretninger og det er formentlig med rette, når det hævdes, at STANDARD FLEX koncepten vil medføre en meget omfattende påvirkning af Søværnet som helhed. Det er derfor tilfredsstillende at kunne notere, at arbejdet med den nødvendige støttestruktur er iværksat allerede nu og med en tidshorisont på 3-4 år, er der chance for at tampene kan mødes når den første enhed stiller krav om uddannet personel og vedligeholdelse.

OPERATIV COST-BENEFIT

Som tidligere nævnt fraviges med SF 300 den traditionelle metode hvorefter udfasede enheder erstattes type for type. Sammenlignes den traditionelle struktur (T-strukturen) med STANDARD FLEX - strukturen (F-strukturen) med tidshorisont 1994 og forudsættes der anvendt den samme økonomiske bevillingsramme, kan følgende fordele og

ulemper beskrives; kun erstatning for DAPHNE / SUND - og WILLEMOES klasserne omtales. T-strukturen forudsættes at bestå af:

- 4 kampenheder, WILLEMOES II.
 - 8 farvandsovervågningsenheder, DAPHNE II
 - 2 minehuntingere, ny avanceret klasse.
 - 3 minestrygere, konventionelt grej
- ialt 17 enheder fordelt på 4 skibsklasser.

For det samme budget omfatter F-strukturen:

- 16 STANDARD GRUNDENHEDER med moduler således:
- 6 farvandsovervågning
- 5 kamp
- 4 minerydning, nyt koncept
- 1 minelægger

ialt 16 enheder fordelt på 1 skibsklasse (grundenhed).

Budgetoverslag er baseret på et uændret forsvarsbudget og der er den samme økonomiske ramme for begge strukturer.

Analyse.

Samtlige F-struktur enheder er udrustet med en moderne grundbevæbning, hvorimod budgettet ikke indebærer mulighed for effektiv bevæbning af T-strukturens overvågnings og minerydningsenheder, som dermed har en ringe selvforsvarsevne.

F-strukturen er fremtidssikret, idet nye våbensystemer nemt kan indpasses, blot den nødvendige kompatibilitet til containersystem og databus opfyldes. T-strukturens enheder kan kun ved ombygningsprojekter opdateres med nye våben.

F-strukturen besidder som følge af modulprincip m.v. en væsentlig alsidighed og kan evt. anvendes til bla. søopmåling, indhentning E, miljøindsats, skoleskib samt andre opgaver hvor modulsystemet kan anvendes. T-strukturen vil kræve særlige enheder til sådanne specialopgaver.

Hertil kommer en række vurderinger af de 2 strukturers udholdenhed, herunder sødygtighed. Det antages generelt at F-strukturens enheder som følge af skrogformen, er mere sødygtige end T-strukturens kamp- og minerydningsenheder. Uanset at T-strukturen indeholder en attraktiv type for type erstatning, må det konstateres, at budgetmæssige hensyn ikke tillader bygning af et tilstrækkeligt antal, hvorfor konceptens grundlæggende fordele fortrænges af F-strukturens all round kapacitet. En operativ værdisætning af de 2 strukturer viser dermed, at F-strukturen er T-strukturen overlegen med det begrænsede budget som styrende faktor.

LOGISTISK COST-BENEFIT

En overordnet cost-benefit vurdering indeholder foruden de rent operative aspekter også en række logistisk relaterede forhold, som alle taler for F-strukturen. Det drejer sig om benefits vedrørende:

- støttestrukturen (reservedele/vedligeholdelse/lagerføring /lagerstyring)
- projektering
- uddannelse
- personelnormer
- standardisering
- økonomi-budgettering

I støttestrukturen vil fordelene ved " Stor-drift " gøre sig gældende i F-strukturen. Generelt sagt, er det mere fordelagtigt at arbejde på grundlag af 16 ens grundenheder fremfor henholdsvis 2,3,4 og 8 forskellige enheder i T-strukturen.

På vedligeholdelsesområdet skal benefits ved F-strukturen findes i specialiseringsgevinsten, der ikke kun findes på personelsiden, men også på værkstedssiden, uddannelsessiden m.v., hvor der generelt kan indhøstes en række rationalise-

ringsgevinster. For så vidt angår lagerføring og lagerstyring, vil F-strukturen medføre en reduktion af antal lagernumre. Måling af denne benefit kan foretages som et skøn over den eventuelle lønbesparelse sammenholdt med den frigjorte likviditet, som vil være resultatet af en sådan stramning af sortimentspolitikken.

Projekteringsforholdet henhører principielt under omkostningsrelativerne og indeholder oplagt fordele for F-strukturen. Differencen mellem projekteringsomkostning for 1 type enhed set i forhold til omkostningerne ved projektering af 4 typer, må nødvendigvis udmøntes i en mærkbar besparelse. En udviklingsproces i forbindelse med STANDARD FLEX 300 med dertil hørende forsøg skal ved valg af T-strukturen i princippet gennemføres 4 gange, omend kompleksiteten næppe er den samme for alle typer. Standardiseringsgevinsten er indeholdt i de fleste af F-strukturens enkelte elementer. Risikoen for at miste benefits ved standardisering i modsætning til en typedifferentieret løsning, er elimineret ved FLEX konceptens anvendelse af modularisering af våben m.v. ligesom anvendelse af data-bus sikrer en operativ optimering til de enkelte roller.

Ved valg af F-strukturen skal den indledningsvis beskrevne gevinst ved mindre besætning korrigeres med den personelreserve, man vælger at opretholde med henblik på vedligeholdelse og udrustning til andre opgaver i F-strukturen. Der er næppe tale om nogen numerisk gevinst, men driftudgifterne relateret til personelsiden forventes reduceret som følge af "iland" tagning af en række administrative funktioner samt det forhold, at det er billigere at have personel på land end i skibene.

Planlægning og budgettering af udgifter til eftersyn og reparation vil med en standardiseret flådestruktur blive mere sikker og rationel. Benefits kan her måles i reelle tidsbesparelser og bedre planlægning og dermed en generel effektivitetsgevinst.

De anførte forhold indikerer, at nettofordelen er størst ved valg af F-strukturen uanset om det drejer sig om operative eller logistiske parametre. Alt tyder således på, at det ved valg af F-strukturen, under de gældende budgetforhold, vil være muligt at sænke driftsomkostningerne samtidig med, at der alligevel tilvejebringes en operativ fleksibilitet med større kampkraft og udholdenhed end den tilsvarende T-struktur. Såfremt budget forholdene ændres væsentligt, må ovenstående overvejelser gentages, men de er karakteristiske for en situation med begrænset og uændret budget, og hvor søværnets opgavespektrum er uændret.

AFSLUTNING

Søværnets Materielkommando forventer at afslutte projekteringen af den ny skibstype 1984, og dermed råde over det fornødne oplæg til de bevilgende myndigheder. Under forudsætning af en positiv behandling af projektet, er det hensigten at kontrahere et mindre antal enheder hvoraf den første vil fungere som prototype og gennemgå et intensivt prøveprogram med henblik på at eliminere "ubehagelige" overraskelser i den egentlige serieproduktion.

Der er fra flere sider udtrykt interesse for de nye ideer, som her er beskrevet. Det skal tilstræbes, at dansk industri, herunder værfterne kan få fordele af et sådant program, og muligheden for kontakter til andre NATO-lande forekommer oplagt.

STANDARD FLEX-ideen er ikke tidligere set udmøntet i et egentligt projekt, til trods for, at en række lande i en årrække har beskæftiget sig med modularisering og standardisering af skibe og udstyr til deres flåder.

For god ordens skyld må tilføjes, at STANDARD FLEX 300 alene ikke løser søværnets materielproblemer. Der er fortsat behov for en afbalanceret flåde, hvori også indgår et antal større, udholdende enheder, ligesom behovet for ubåde og helikoptere ikke må overses.

Lov om søværnets ordning af 23. marts 1932 - med særlig henblik på lovens tilblivelseshistorie.

Et detailstudie.

**af
Gunnar Bo Clausen.**

Den følgende artikel er den 3. og sidste i en serie om det danske forsvars forhold 1932-1940, der har været bragt her i tidsskriftet fra 1980. Gunnar Bo Clausen, der har skrevet de 3 artikler, er en ung faghistoriker (1954), der på trods af sin civile status af interesse for forsvarshistorie har viet en væsentlig del af sin hidtidige forskning til en belysning af det danske forsvars forhold i mellemkrigstiden. Den 1. artikel "Det danske søværns kamp 1932-1940 for søværnets genopbygning" (december 1980) var et referat af hovedfagsspecialet "Danske søofficerers indlæg 1932-1940 vedr. søværnets størrelse og sammensætning" (november 1979, MaB), hvorimod de 2 sidste artikler "Forholdet mellem den danske hær og det danske søværn 1932-1934- Forhandling eller konflikt?" (november/december 1981) samt "Lov om Søværnets Ordning af 23. marts 1932 med særlig henblik på lovens tilblivelseshistorie. Et detailstudie. "(dette nr.) har været forarbejder til en magisterkonferens "Det danske forsvar 1932-1940". (Utrykt, Odense 1983).

Artiklen kan tages som endnu et tegn på den opblødning af fronterne mellem civile og militære militærhistorikere og endnu et tegn på den militærhistoriske renaissance, der har fundet sted i de seneste 10 år.

I anledning af 50-året for vedtagelsen af lov om søværnets ordning af 23. marts 1932, der er blevet karakteriseret som

”det absolutte minimum” i søværnets historie (1), vil der i det følgende blive givet en fylldig behandling af loven og dens noget usædvanlige tilblivelseshistorie.

Danmark havde i 1929 fået en socialdemokratisk-radikal flertalsregering, der var i mindretal i Landstinget. Denne regering ønskede på det forsvarspolitiske område at gennemføre en afrustning af det danske forsvar og stillede forslag herom i Rigsdagen, men opnåede ikke flertal herfor i Landstinget, hvor Venstre og det Konservative Folkeparti stemte imod. Derfor søgte regeringen både i 1930 og i 1931 et forsvarspolitisk samarbejde med det ene af oppositionspartierne, Venstre, men forgæves - Venstre var dog splittet i spørgsmålet om indgåelse af kompromis med regeringen på dette område (2).

Men i 1930/1931 var den verdensomspændende økonomiske krise imidlertid for alvor slået igennem i Danmark, og de problemer, krisen medførte for samfundet, nødvendiggjorde en opblødning af de politiske blokke og medførte nye parlamentariske konstellationer - forskellige udgiftskrævende kriselove medførte krav om besparelser, bla. på forsvaret, og medio oktober 1931 måtte Venstre se sig udelukket fra et forlig mellem regeringspartierne og de konservative omkring en kriselovspakke, der bla. indeholdt en besparelse på forsvaret på 2,3 mill. kr. Men allerede forinden havde Venstre taget indledende skridt til et forsvarspolitisk initiativ. I september havde partiet foretaget fortrolige sonderinger overfor viceadmiral Amdrup og dennes stabschef kontreadmiral Wenck samt overfor hærens chef generaløjtnant With vedr. en ny forsvarsordning på 30 mill. kr., som partiet påtænkte at fremsætte, og ledende kræfter fra partiet havde da forgæves søgt at overtale Amdrup og Wenck til at udarbejde et forslag til søværnets ordning på det givne grundlag, for søværnets vedkommende 9 mill. kr. excl. nybygningskonto (3). I begyndelsen af oktober havde Lands-

tinget på Venstres foranledning efter 1. behandling af regeringens afrustningsforslag henvist dette til Landstingets forsvarsudvalg, der derefter nedsatte et underudvalg, bestående af Steensballe og Hauch (V), C.F.Sørensen (S), Ellinger (K) og Vejstrup (R) (4).

Underudvalget arbejdede hurtigt. Den 11. november modtog viceadmiral Amdrup gennem forsvarsministeren en skrivelse fra nævnte underudvalg, indeholdende en anmodning til viceadmiralen om inden den 4/12 at udarbejde et skitse-mæssigt udkast til en søværnsordning, også omfattende det til søforsvaret knyttede flyvevæsen samt kystforsvaret, indenfor en årlig økonomisk ramme på 9,5 mill kr. excl. nybygningskonto (5). Underudvalgets direktiv, der stort set var identisk med det allerede i september fortroligt skitserede Venstre-forslag, indeholdt følgende forudsætninger: Det ønskede udkasts formål skulle være forsvar, i materielsammensætningen skulle hovedvægten lægges på torpedobåde, u-både og minevæsen, mens 2 artilleriskibe muligvis burde bevares indtil videre, personellet skulle reduceres efter materiellet, Orlogsværftet påregnedes nedlagt, København tænkes gjort til en "åben" by, hær og søværn skulle opretholde hver sit flyvevæsen, mens kystbefæstningerne - Københavns Søbefæstning og de øvrige kystbefæstningsanlæg - skulle lægges ind under søværnet. Endelig stilledes viceadmiralen frit m.h.t. organisationens udformning (6).

Allerede på et møde den 18/11 bekræftedes det, at grundlaget for underudvalgets skrivelse var angivet af Venstre, der alene hæftede for indholdet. På dette møde kritiserede viceadmiral Amdrup og dennes udpegede efterfølger, kontreadmiral Wenck, underudvalgets skrivelse. Viceadmiral Amdrup fremhævede, at flåden var blevet forfordelt og efterlyste de principper, efter hvilke forsvarrets rammebudget var blevet fordelt. Han imødegik kraftigt direktivets tanke om en flåde uden artilleriskibe - kontreadmiral Wenck frem-

hævede ligeledes nødvendigheden af disse - og han anmode-
de derfor om frie hænder indenfor den økonomiske ramme
med hensyn til flådens sammensætning samt med hensyn til
ændringer i søværnets overledelsesorganisation og -kom-
mandoforhold. Endelig fastslog han, at flåden behøvede en
beskyttet basis, hvorfor han protesterede mod at gøre Kø-
benhavn til "åben" by, mod at nedlægge Orlogsværftet
m.v.. Kontreadmiral Wenck dokumenterede, at underudval-
gets budget for søværnet var mindre end afrustningsforsla-
gets. Men kritikken gjorde intet indtryk på underudvalget
(7).



Artilleriskibet PEDER SKRAM. Søsat 1908

Da kontreadmiral Wenck som nævnt var udpeget til at aflø-
se viceadmiral Amdrup den 1/12 samt at fortsætte som fun-
gerende chef for Marinestaben, overgaves besvarelsen af
den ønskede udarbejdelse til ham. Wenck havde en meget
grundig uddannelse og var Amdrups naturlige efterfølger:
Han havde inden 1. Verdenskrigs udbrud været afdelings-
chef for Flådens Stab, under krigen stabschef ved Flådens
overkommando, fra 1919-1922 chef for Flådens Stab, derpå

for Marinestaben til sin udnævnelse til viceadmiral. I 1920'erne havde han haft udkommandoer som chef for artilleriskibet PEDER SKRAM, chef for Øvelsesdelingen, chef for Skibsdivisionen 1926-1928 samt chef for eskadren 1929 og 1930. Wenck medbragte desuden gode erfaringer fra forarbejderne til forsvarslovene af 1922, da han havde været drivkraften i arbejdet for en enig sømilitær indstilling til lovforslaget, på grund af hvilken søværnet havde opnået en bedre ordning end hæren. (8). Wencks holdning til Underudvalgets direktiv var entydig: Han anså klart den finansielle ramme som ganske utilstrækkelig, og tilskyndet heraf formulerede Wenck på et møde med generalløjtnant With sin skarpe opfattelse af Underudvalgets skrivelse: Den måtte opfattes som en anmodning fra et politisk parti, ikke som en ordre - With var uenig heri, idet han havde det indtryk, at ordningen ved vedtagelse senere ville forringes yderligere - og Wenck fandt det i sin egenskab af ansvarshavende teknisk ekspert fornuftsstridigt udarbejde og underskrive et forslag på et grundlag, han fandt teknisk uforsvarligt. Han betragtede det således som udelukket at man for flådens vedkommende kunne opstille et anvendeligt og ærligt forslag for det angivne beløb (9).

Wencks opfattelse blev formodentlig yderligere bestyrket på mødet den 18/11, hvor hans spørgsmål til underudvalget om nybygningskontoens størrelse ikke besvaredes konkret, men hvor det antydedes, at kontoen ville blive formindsket i forhold til den eksisterende ordnings utilstrækkelige nybygningskonto.

Efter at forsvarsministeren overfor Wenck havde bekræftet, at denne var frit stillet m.h.t. udarbejdelse af det ønskede udkast (10), afgav Wenck den 4/12 sit svar (11).

Wenck gav i sin fyldige besvarelse en summarisk oversigt over hvad varetagelse af neutralitetstjenesten med sandsynlighed ville kræve, idet formålet med udkastet var et for-

svar, der forudsatte aktiv og effektiv opretholdelse af neutraliteten: Artilleriskibe kunne ikke undværes, idet dansk søforsvar afhang af dem til fremføring af de lettere skibstyper. I modsat fald ville ubådenes bevægelsesfrihed være kraftigt begrænset og torpedobådene være prisgivet ved løsning af evt. forsvarsopgaver. Artilleriskibene kunne ikke erstattes på anden vis: luftvåbnets effektivitet og muligheder var forøget, men hovedvægten af sø- eller landforsvaret kunne ikke hvile herpå på grund af deres begrænsede muligheder om natten og i dårligt vejr, og motoriseret skyts i land var magtesløst overfor krigsskibe i usigtbart vejr og mere sårbart overfor luftangreb "Saafremt der ikke er Mulighed for at tilvejebringe tilstrækkelige Midler til efterhaanden at erstatte vore nuværende 4 Orlogsskibe, maa det stærkt tilraades at bevare disse (og ikke kun 2)...", og gennem et ekstraordinært beløb til modernisering og hovedeftersyn ville deres levetid og effektivitet kunne forbedres væsentligt.

Wenck vendte sig stærkt imod tanken om København som "åben" by og nedlæggelse af Orlogsværftet, da begge ting ville kompromittere krigsberedskabet. Derimod var han tilfreds med at hærens og søværnets flyvevæsener skulle forblive separate. Endelig kom han ind på viceadmiralens formelle, men ikke reelle magtstilling, og han antydede, at viceadmiralen som øverste tjenstgørende søofficer som i udlandet tillige burde være direktør for Marineministeriet og efter ministeren såvel administrativ som militær chef.

Et flådebudget på 9,5 mill kr (excl nybygningskonto, incl Kystbefæstningen) gav Wenck følgende ord med på vejen: Personellet var allerede under 1922-ordningen utilstrækkeligt, hvorfor det ikke med effektiv neutralitetssikring og forsvar som opgave kunne forsvares at reducere dette, tværtimod ville overtagelse af kystbefæstningen kræve en forøgelse af søværnets personel. En sammenligning mellem statsmarineforslagets budget og Underudvalgets budgetramme gav med fradrag for Kystdefensionen omtrent samme tal,

men da statsmarineforslagets budget var beregnet $2\frac{1}{2}$ mill kr for lavt, konkluderede Wencke, at det turde "betragtes som givet, at man ikke for de omhandlede Beløb af $9\frac{1}{2}$ Mill Kr aarligt... og en hertil svarende Nybygningskonto vil have Mulighed for at udarbejde et Udkast til en anvendelig ("ærlig") Flaadeordning paa det angivne Grundlag, nemlig Forsvar, og som Følge heraf tillige effektiv Opretholdelse af Neutraliteten paa Søterritoriet. Det, man vil kunne opstille, vil i alt væsentligt kunne betegnes som et Blændværk". Wenck påpegede, at fordelingen af Underudvalgets budgetramme for det samlede forsvar og fraset nybygningskonto og kystbefæstning gav hæren 73% og søværnet kun 27%. Han foreslog i stedet, at den finansielle ramme burde deles mellem hær og flåde; sidstnævnte ville med $15\frac{1}{2}$ mill kr, en nybygningskonto, samt ønskeligt "ekstraordinært et Beløb til Afhjælpning af væsentlige Mangler", kunne opretholde torpedo-, ubåds- og minemateriellet samt modernisere artilleriskibsmateriellet m.v.

Underudvalget var tydeligvis skuffet over, at viceadmiral Wenck i modsætning til generalløjtnant With ikke indenfor den angivne finansielle ramme havde set sig i stand til at udarbejde et udkast til en ordning for sit værn. Udvalget fandt ikke, at viceadmiral Wencks redegørelse opfyldte udvalgets anmodning om et udkast til en søværnsordning på 9,5 mill kr, og henstillede derfor, at ministeren fra Wenck fremskaffede det ønskede materiale, ledsaget af en budgetmæssig opstilling for anvendelse af de angivne beløb samt en redegørelse for de nybygningsudgifter (excl artilleriskibe), en sådan ordning ville medføre (12). Steensballe-Hauch i hvis interesse det var at få begge værnschefer til at udarbejde et udkast og dermed legitimere disse, forsøgte således at få ministeren til at beordre viceadmiralen til at foretage den af underudvalget ønskede udarbejdelse, og Wenck opsøgte derfor ministeren - forinden havde han orienteret sin forgæn-

ger, viceadmiral Amdrup, der ikke ville bebrejde Wenck, hvis denne nu efter sit egentlige svar udarbejdede det ønskede udkast - der gentog, at viceadmiralen fremdeles i sin besvarelse var frit stillet (13).

Viceadmiral Wenck gentog derpå den 23/12 sin argumentation fra den 4/12 og udtalte kraftigt, at han ikke anså det for muligt at udarbejde et udkast til en nyordning på grund af de angivne forudsætninger (14).

Den 7/1-1932 afholdt underudvalget et møde med forsvarsministeren og viceadmiral Wenck, hvor Venstres medlemmer endnu engang søgte at overtale Wenck til at udarbejde et udkast til en søværnsordning på det givne grundlag. Ifølge Hauch ville Wenck ikke bære ansvaret for udarbejdelsen, da han jo havde fremsat sine indvendinger - men han måtte hæfte for beregningernes holdbarhed og rigtighed. Wenck var totalt uenig: Opgaven var uløselig, og når nyordningen ville vise sig uholdbar til sit formål, ville skammen ramme Wenck. Da Wenck også den følgende dag overfor forsvarsministeren opretholdt sin vægring mod at udarbejde et udkast som det ønskede, henvendte forsvarsministeren sig på Underudvalgets anmodning til marineministeriets direktør, Rechnitzer der på Marineministeriets vegne erklærede sig villig til at affatte det ønskede udkast (15). Hermed var det lykkedes Wenck at undgå at udarbejde udkastet, men samtidig havde han sat sig udenfor indflydelse på det fortsatte arbejde.

Allerede den 9/1 var der møde i Marineministeriet angående udarbejdelse af udkastet under Rechnitzers forsæde og med deltagelse af chefen for Marineministeriets Admiralitetsafdeling, kommandør Topsøe-Jensen, søofficerer tjenstgørende i denne afdeling, Direktøren for Orlogsværftet, Direktør Adolf, chefen for Marinens Flyvevæsen, kommandørkaptajn Grandjean, chefen for U-bådsflotillen, kommandørkaptajn Wolfhagen, Chefen for Søminevæsenet,

orlogskaptajn Frandsen, samt viceadmiral Wencks stabshøj, orlogskaptajn Augsburg, tjenstgørende i marinestaben. Rechnitzer havde allerede udarbejdet et løst skitseret udkast til besvarelse, der omdeltes.

På mødet orienterede Rechnitzer om den stillede opgave samt om viceadmiral Wencks holdning hertil. Rechnitzer angav ikke, hvorvidt han delte Wencks opfattelse af det uløselige i at opstille en søværnsordning for det anførte beløb: Han vidste ikke, om det kunne lade sig gøre at nå til en "tilfredsstillende Løsning"; måske ville resultatet af beregningerne vise, at opgaven var uløselig sammenlignet med den nuværende ordning, ja selv med afkrævningsforslaget, så den stillede opgave håbløs ud - men Marineministeriet kunne ikke afslå at besvare anmodningen. Det skulle derfor undersøges, hvilket søværn der kunne opnås for det angivne beløb - udgangspunktet skulle være udregninger af, hvilke udgifter de faste institutioner havde under den nuværende ordning, den årlige udgift til vedligeholdelse samt den årlige udgift til skibsudrustning.

Rechnitzers politik overfor underudvalget skulle påvise, hvilke beløb de forskellige institutioners opretholdelse krævede og påpege de mange forskelligartede og vigtige opgaver, der påhvilede søværnet.

På mødet herskede der ikke udpræget enighed: Chefen for Marinens Flyvevæsen, kommandørkaptajn Grandjean, mente i modsætning til Rechnitzer, at en nyordning ikke burde bygges op på grundlag af et givet beløb. Iøvrigt var såvel Grandjean som Wencks souschef, orlogskaptajn Augsburg, kritiske overfor at udarbejde det ønskede forslag, og Grandjean konstaterede, at Underudvalget åbenbart prøvede på at få Marineministeriets godkendelse af en ordning på 9,5 Mill kr (16).

Uanset utilfredshed i Marineministeriet med den korte 3 ugers tidsfrist til udarbejdelsen, arbejdedes der i de følgende 14 dage på højtryk (17), og den 23/1 forelå en foreløbig

budgetoversigt, der angav institutionernes faste udgifter til 3,8 mill kr og de samlede udgifter ved den påtænkte ordning til ca 11 mill kr, excl nybygning samt udrustning af reserven. Kontreadmiral Rechnitzer antog dog, at man kunne reducere budgettet til ca 10 mill kr, hvorved han betragtede det som egnet til forhandling. Han anså det foreliggende forslag, der var et forsøg på at opstille et forsvarsvæsen for et rimeligt beløb som modtræk til afrustning, for at være en forbedring af den eksisterende ordning.

Kommandørkaptajn Grandjean kritiserede de foreslåede ændringer i underbefalingsmændenes organisation og aflønning samt ændringerne i overledelsesorganisationen, hvortil han stillede et ændringsforslag, der også indeholdt oprettelse af en Søværnskommando med en chef, der tillige var Direktør for Marineministeriet, men som sløjfede posten som chef for Kystflåden og som opretholdt en personadskillelse mellem afdelingschefen i Marineministeriet og chefen for Marinestaben. På trods af en massiv tilslutning vandt forslaget ikke genklang hos Rechnitzer og faldt derfor (18).

Viceadmiral Wencks argumenter for en ligelig fordeling af budgetmidlerne mellem hær og søværn havde ikke haft nogen indflydelse på udkastets beløbsstørrelser, idet Marineministeriets opgave var bundet af direktivet. Viceadmiral Wenck havde den 16/1 tilstillet Marineministeriet en redegørelse, der angav, at Underudvalgets fordeling af den økonomiske ramme ville reducere søværnets andel af forsvarsbudgettet fra 35% til 26% men skrivelsen blev blot henlagt (19).

Marineministeriets udkast til et lovforslag afleveredes til underudvalget den 29/1, dagen før kontreadmiral Rechnitzers afrejse til afrustningskonferensen i Geneve. Eftersom beregninger af de faste udgifter havde vist at der ikke indenfor den af Underudvalget angivne økonomiske ramme kunne

tilvejebringes en fyldestgørende søværnsordning, blev udkastets budget ikke de af underudvalget ansatte 9,5 mill kr, men 10,896 mill kr, incl. flyvævæsen, kystdefension samt vedligeholdelse, men excl. nybygningskonto til skibs- og flymateriel, d.v.s. en overskridelse på 1,4 mill kr (20). Hermed havde Marineministeriet løst opgaven omend ikke indenfor den angivne økonomiske ramme - og efter Rechnitzers afrejse fortsattes kontakten mellem Underudvalget og Marineministeriet, repræsenteret af chefen for ministeriets admiralitetsafdeling, kommandør Topsøe-Jensen, der den 9/2 afleverede udkast I i trykt form til Underudvalget. Udkastet (21), der var uændret i forhold til det den 29/1 foreliggende, opererede med et lineskibsmateriel bestående af 2 artilleriskibe, 9 torpedobåde, 9 ubåde, 2 mineskibe m.v., oprettelse af Søværnskommandoen, hvis chef tillige var direktør for Marineministeriet, og oprettelse af posten som chef for Kystflåden; minevæsenet og Marinens Flyvævæsen opretholdtes uændret, mens Kystdefensionen var underlagt søværnet med et årligt budget på 0,7 mill kr.

Underudvalget var som forventet ikke særlig tilfreds med et udkast, der sprængte den af Venstre angivne økonomiske ramme. Men der gik over 14 dage, før man lod høre fra sig. Den 26/2 blev Marineministeriets repræsentanter med kommandør Topsøe-Jensen i spidsen indkaldt af det samlede underudvalg. Det første udkast kritiseredes, specielt af Steensballe, der mente, der var beregnet for rigeligt personel og opstillet et alt for højt budget, og der blev givet besked om at omarbejde udkastet således at de samlede udgifter excl overledning ikke oversteg 11,5 mill kr, heri indbefattet 3 mill kr årligt til nybygning, dog ikke af artilleriskibe; 3 af de eksisterende artilleriskibe skulle opretholdes i kampdygtig stand, men kun 1 udrustes og bemandes - den 29/2 tilføjes desuden, at der i nogen grad kunne ses bort fra det i det oprindelige direktiv forudsatte forsvarsformål (22).

Den 29/2 skitserede Topsøe-Jensen overfor Steensballe og Ellinger et nyt udkast på 12,4 mill kr - 9,4 + 3,0 mill kr - der hovedsagelig var opnået ved en generel nedsættelse af udrustningstiderne, og der kunne angiveligt opnås besparelser ned til de 11,5 mill kr ved at rense budgettet for civile udgifter samt ved at undlade at vedligeholde, udruste og bemandede artilleriskibet NIELS JUEL. Udvalgsmedlemmerne ønskede imidlertid at opretholde 3 artilleriskibe i sødygtig stand og sparede i stedet et andet sted på budgettet (23). Udkast nr II, der forelå den 2/3 (24) angav uforpligtende, at skibsmateriellet bestod af artilleriskibe, torpedo- og ubåde, skibs- og fartøjsmateriel til minespærringer m.m., værkstedsskib til ubåde samt skibe til særlige formål. Det eksisterende artilleriskibsmateriel skulle ikke fornyes, men for 3 skibes vedkommende indtil videre bevares i kampdygtig stand. Nybygningskontoen på 2,8 mill kr var beregnet til opretholdelse af følgende materiel: 9 torpedobåde, 7 ubåde, 1 mineskib, 1 værkstedsskib m.v. samt flymateriel - til Kystdefensionen var der ikke afsat noget nybygningsbeløb. Udkastet fulgte således de af udvalget angivne beløb samt retningslinier og beløb.

Den 3/3 anmodede Steensballe kommandør Topsøe-Jensen om til privat brug at få det nye udkast forhøjet med 1/2 mill kr - anmodningen skulle holdes fortrolig overfor de øvrige udvalgsmedlemmer, også overfor partifællen Hauch. Udkastet af 2/3 forøgedes derfor med en u-båd, større udrustninger og forøget personel. Men allerede den følgende dag meddelte Steensballe, at forslaget ikke havde vist sig egnet til forhandling med regeringen (25). Han havde forsøgt at overføre 1/2 mill fra hærens budgetramme men generallojtnant With havde protesteret så energisk, at forslaget var frafaldet (26).

Marineministeriets forhandlere havde oprindeligt søgt at "sælge" det budget, der blev opstillet den 29/1 (27). Men

det lykkedes ikke, og i takt med at udkastet reelt blev reduceret økonomisk - og dermed det opstillede skibsmateriel tilsvarende - kom Marineministeriets repræsentanternes kritik mere og mere åbenlyst frem overfor udvalgsmedlemmerne. Det skal her erindres, at da forhandlingerne var fortrolige, kunne ingen af de berørte embedsmænd henvende sig til pressen. Den 29/2 påpegede Topsøe-Jensen, at det materiel, der da fandtes i lovudkastet, ikke kunne siges at tilfredsstille det oprindeligt angivne forsvarsformål, og den 1/3 overførtes som nævnt nogle penge fra en konto til vedligeholdelse af NIELS JUEL trods Topsøe-Jensens protest (28). Dette fik Topsøe-Jensen til i et kritisk brev til Steensballe at anføre (29), at Marineministeriets undersøgelser og beregninger på trods af de lempede direktiver af den 26/2 viste, "at den stillede Opgave ikke kan løses, da man ikke indenfor den givne økonomiske Ramme i blot tilnærmelsesvis forsvarlig Grad kan bemane og vedligeholde det Materiel, der kan bygges for den givne Nybygningskonto, plus Artilleriskibet".

Man havde derfor måtte reducere nybygningskontoen med 0,2 mill kr for i det hele taget at kunne holde sig indenfor den givne økonomiske ramme på 11,5 mill kr. Topsøe-Jensen understregede, at forslaget "i dets nuværende Form ikke paa nogen Maade kan siges at tilfredsstille Fordringerne til en blot nogenlunde effektiv Neutralitetsbevogtning, endsige til et Søforsvar" - her tænkte han specielt på det ringe artilleriskibsmateriel, der endog ville forsvinde - hvorfor "det kun bliver yderst begrænsede Opgaver, denne Søværns ordning i Fremtiden vil kunne løse, ja, i Virkeligheden kun rene Bevogtningsopgaver". Topsøe-Jensen fastslog, at hverken han eller de øvrige af Marineministeriets søofficerer ønskede at blive betragtet som sømilitær sagkundskab, og på grund af den korte tid Marineministeriet havde haft til rådighed tog han forbehold overfor rigtigheden af de foretagne beregninger og opstillinger i alle enkeltheder.

Viceadmiral Wencks holdning til at udarbejde et udkast til en søværnsordning på det af Underudvalget angivne grundlag er blevet anført ovenfor. Selv om han stod udenfor forarbejdet, holdtes han underrettet af sin stabschef, orlogskaptajn Augsburg, der havde været med ved udarbejdelsen af det 1. udkast. Den 3/2 modtog han fra Augsburg nybygningskontoen til 1. udkast - også omfattende fornyelse af 2 artilleriskibe - på totalt 4,43 mill kr, og omkring 2. udkasts tilblivelse underrettedes Wenck igen af Augsburg om de nøjagtige tal for nybygningskonto, vedligeholdelse og udrustning af skibs- og flymateriel samt for konsekvenserne heraf: Flåden ville først nå sin fastsatte størrelse i 1947! (30).

Wenck fik gennem Marinestaben, hvis fungerende chef han var, mulighed for løbende at kommentere de forskellige udkast, der tjenstligt blev tilstillet denne. Marinestaben og derigennem Wenck var langt fra tilfreds med disse. Udkastet af 9/2 afviste Marinestaben (31): Der manglede en formålsparagraf, det anførte lineskibsmateriel var ganske utilstrækkeligt til løsning af såvel forsvars- som neutralitetsopgaver - specielt var 2 artilleriskibe alt for lidt, og Marinestaben tilrådede at opretholde 4 så længe som muligt - de foreslåede aldersgrænser for de enkelte skibstyper var erfaringsmæssigt for høje, de foreslåede 2 flotiller - 18 fly - var langt fra tilstrækkeligt, nedlæggelsen af Orlogsværftet måtte stærkt frarådes, de foreslåede udrustninger var for ringe, især for ubådenes vedkommende, og endelig bemærkede man nødvendigheden af at søge en betydelig ekstrabevilling, dersom det i lovforslaget nævnte flådemateriel skulle tilvejebringes "i nær Fremtid" og ikke i ca 1950...

Overfor udkastet af 2/3 (32) gentoges den nævnte kritik, og det påpegedes, at Kystdefensionen ikke kunne opretholdes med det foreslåede beskedne personel. Der var imidlertid en tendens til at drøfte udkastet på dets egne betingelser, idet

det p.gr.af det ringe budget foresloges at gøre det angivne skibsmateriel mere offensivt ved at erstatte de foreslåede mineskibe med torpedo- og u-både.

Den egentlige politiske forhandling om lovudkastet begyndte først i slutningen af februar 1932 - indtil da var Venstres initiativ blevet betragtet med mere eller mindre passivitet af de øvrige partiers udvalgsmedlemmer. Der havde i politiske kredse ikke været nogen større tiltro til det mulige i at nå et bredt forsvarsforlig, specielt havde forsvarsminister Laust Rasmussen gentagne gange udtalt sig tvivlende heroverfor (33), og den 24/2, da Underudvalget begyndte at drøfte materielanskaffelser og nybygninger, syntes man at have nået et dødt punkt. Under et samråd den dag mellem Underudvalget og forsvarsministeren angav Ellinger (K), at forudsat der opnåedes enighed mellem de 4 gamle partier ville han anbefale sit parti at stemme for en forsvarsordning på 37 mill kr, men forsvarsministeren afviste dette beløb, og Underudvalget belavede sig derfor på at slutte arbejdet uden resultat. Dette var dog forhastet, for den følgende dag formidlede Steensballe et regeringstilbud på en forsvarsordning til 35,5 mill kr. Den minimale beløbsforskel syntes ingen hindring for et forlig, og Underudvalget mødtes den 26/2 med statsministeren, der foreslog, at man fortsatte arbejdet for at se, hvorledes en ordning kunne tilvejebringes på det givne grundlag (34). Marineministeriets repræsentanter fik derfor samme dag af Underudvalget besked om at omarbejde udkastet på et grundlag, der excl nybygning var 1 mill kr lavere end det oprindelige direktiv.

Venstre, der var toneangivende i Underudvalgets arbejde og dermed ansvarlig for den nævnte reduktion, ønskede ideelt mere til forsvaret. På et møde den 1/3 bemærkede både Steensballe (V) og Hauch (V), at såfremt udkastet ikke egnede sig til forhandling med regeringen og såfremt det derefter skulle fremsættes som et selvstændigt lovforslag,

skulle det forhøjes med 1 mill kr (35), og Steensballe fik den 3/3 til privat brug og uden Hauchs vidende lovudkastet forhøjet med 1/2 mill kr (36).

På dette tidspunkt syntes forhandlingerne mellem Venstre og regeringen at være strandet igen, og forsvarsministeren oplyste på ministermødet, at Underudvalget havde fået udarbejdet forskellige planer, der imidlertid ikke ville blive ført videre af Venstre. Dagen efter, den 4/3, var situationen påny ændret: De konservative havde tilkendegivet, at de ville stemme for forsvarslove på 35,5 mill kr, hvis Socialdemokratiet også kunne stemme herfor. Ministermødet vedtog, at svare, at regeringspartierne efter en forkastelse af regeringens afrustningsforslag ville undlade at stemme mod forslaget i Landstinget, samt overveje hvilken stilling man ville indtage i Folketinget. Men Venstre krævede, at regeringspartierne skulle stemme for ordningerne på de 35,5 mill kr(37).

Spørgsmålet om en forsvarsordning på 35,5 mill kr blev derefter behandlet i de forskellige partiers rigsdagsgrupper. I Venstre var der naturligvis enighed om at støtte partiets egne forslag, hvorimod de konservative desavouerede deres forhandler, Ellinger, og med et markant flertal forkastede at stemme for Venstres militærforslag. I Socialdemokratiets rigsdagsgruppe medførte uenighed en længere beslutningsproces, selvom Stauning aktivt opfordrede gruppen til at medvirke ved gennemførelsen af Venstres militærforslag for at opnå en besparelse, og selvom han forudsatte, at 1), regeringspartierne ville forbeholde sig ret til at genfremsætte afrustningsforslaget, samt at 2), regeringspartiernes afrustningsforslag først skulle nedstemmes i Landstinget, men først den 10/3, da de konservative var sprunget fra, vedtog gruppen at stemme for Venstres forslag, men det understregedes, at partiet og regeringen ikke ville tage noget medansvar for militærforslagenes indhold, men ville genfremsætte afrustningsforslaget - på trods heraf stemte 5, deri-

blandt forsvarsministeren, imod vedtagelsen. Sandsynligvis efter pres fra regeringspartneren vedtog det Radikal Venstre ligeledes at stemme for Venstres forslag. (38).

Der forelå således den 10/3 en overenskomst mellem Venstre og regeringspartierne om at stemme for en forsvarsordning på 35,5 mill kr, hvilket offentliggjordes samme dag (39). Den følgende dag anmodede Topsøe-Jensen telefonisk Rechnitzer om at komme hjem fra Geneve (40), hvilket han kom den 13/3. Men allerede inden Rechnitzers hjemkomst var der sket en yderligere forringelse af den foreslåede søværnsordning, idet Steensballe og Hauch krævede pensioner og ventepenge, der skulle udbetales til de dele af personalet, der ville blive afskediget på grund af den foreslåede ordning, afholdte indenfor ordningens budget på 11,5 mill kr. I de følgende dage blev de sidste ændringer indarbejdet i lovforslaget, som Venstre den 16/3 forelagde i Landstinget sammen med forslag til lov om hærens ordning.

I søofficerskorpset rygtedes den forestående økonomiske reduktion allerede den 10/3 med uro og kritik til følge (41), der bla. kom til tryk i presseindlæg: Den pensionerede kontreadmiral Cold bebrejdede Venstre, at partiet "søger at gennemføre en varig Reduktion, der umuliggør Søforsvaret, uden at det i Virkeligheden tør bekende Kulør i selve Spørgsmålet om Forsvar eller Søpoliti" (42), og den pensionerede viceadmiral Konow karakteriserede lovforslagets konsekvenser således: En flåde uden artilleriskibe ville på kort tid blive fejet bort fra søen af fjendtlige skibskanoner - forslaget ville reducere flåden in absurdum (43).

Allerede omkring den 10/3 nedsatte Søe-Lieutenant-Selskabet (SLS) et udvalg, der med kaptajnløjtnant Vedel som primus motor skulle udarbejde et udkast til kritik af søværnsforslaget. Foruden Vedel, der havde været tjenstgørende i Marinestaben under Wenck siden 1924, bestod udvalget af cheferne for Kadetskolen og Officersskolen, chefen for Ubådsflotillen, kommandørkaptajn Wolfhagen,

chefen for Flyvevæsenet, kommandørkaptajn Grandjean, samt kaptajnløjtnant Mørch, Marinestaben (44), hvoraf de 2 sidstnævnte tillige havde været med til at udarbejde Marineministeriets lovudkast af januar 1932.

Men også fra Marineministeriet var der som tidligere anført. Men også fra Marineministeriet var der som tidligere anført blevet protesteret mod ordningen under forhandlingerne, og kontreadmiral Rechnitzer fortsatte efter sin hjemkomst denne linie, omend i en mere afdæmpet form. På et møde den 14/3 med Steensballe og Hauch lagde Rechnitzer ikke skjul på, hvor dårligt søværnet ville blive stillet under den påtænkte nyordning (45), og i lovforslagets bemærkninger - forfattet den 14/3-15/3 - fastslog Rechnitzer, at "Det er ligges fra Marineministeriet...Det ligger imidlertid i Sagens Natur, at Søværnet i det foreliggende Forslag i det Omfang, hvori det fremtræder, kun vil være i Stand til at løse begrænsede Opgaver" (46).

Udover at skitsere indholdet af Marinestabens bemærkninger til de forskellige lovudkast havde Wenck intet kunnet foretage sig, idet han var bundet af sin tavshedspligt, men efter at han den 7/3 af forsvarsministeren var blevet underrettet om det evt. forlig mellem Venstre, Socialdemokratiet og de radikale, og efter at han havde erfaret, at hans besvarelser af december 1931 næppe ville blive fremlagt for Rigsdagen som bilag til lovforslaget, orienterede han Statsminister Stauning og den 15/3 kongen (47).

Wenck var imidlertid ikke i stand til at underrette pressen, så længe sagen var fortrolig. På trods heraf udarbejdedes der den 10/3 i Marinestaben formodentlig i anledning af bebudelsen af lovforslagets fremsættelse - et udkast til en artikel af viceadmiral Wenck (48). Artikeludkastet byggede på marinestabens bemærkninger til lovudkastet af 2/3: At lovforslaget budgetmæssigt var ringere end afrustningsforslaget, at det på grund af materiellets sammensætning ikke

kunne løse de påkrævede opgaver, samt at det ændrede flådens personelorganisation og dens administration uden ud-sigt til at ordningen ville blive varig.

Venstre forelagde den 16/3 sit lovforslag i Landstinget, hvor det hastedes gennem 2. og 3. behandling til vedtagelse den 19/3 (49). Venstre, Socialdemokratiet og det Radikale Venstre stemte for lovforslaget - de 2 sidstnævnte på grund af forslagets besparelse på forsvarsbudgettet på 6 mill kr, ikke på grund af godkendelse af forsvarstanken - mens det Konservative Folkeparti stemte imod. Partiets forsvarspolitiske ordfører, der havde været medlem af Underudvalget, forsvarede dog forslagets ide om at opstille en realistisk forsvarsordning, der kunne skabe en flåde til hvilken der var penge til nybygning og vedligeholdelse; men han kritiserede specielt de forringende ændringer, der havde fundet sted i udkastet efter den 10/3: At omkostningerne til pensioner, ventepenge og administrationen skulle indgå i normalbudgettet på 11,5 mill kr.

Den 21/3 indledtes behandlingen af forsvarslovene i Folketinget. Her blev forslagene ligeledes hastet igennem og blev endeligt vedtaget den 23/3 med 109 stemmer imod 17. Partierne indtog samme holdning til lovforslaget om søværnets ordning som i Landstinget, men det Konservative Folkeparti vendte sig i meget stærkere vendinger end i Landstinget mod lovforslaget. Partiets forsvarspolitiske ordfører, O. Bjørn Kraft, benyttede lejligheden til at citere fyldige uddrag af viceadmiral Wencks ikke-offentliggjorte redegørelse af 4/12 1931, og Wencks negative vurdering af søværnslovens økonomiske ramme tilsluttede O. Bj Kraft sig fuldt ud (50).

Lovens forelæggelse og behandling i Rigsdagen medførte heftige reaktioner fra søofficerskorpset generelt såvel som fra enkeltmedlemmer, heraf først og fremmest fra vicead-

miral Wenck. Da hans skrivelser til Underudvalget ikke blev fremlagt for Rigsdagen, og da han ikke fik tilstillet søværnsforslaget til tjenstlig udtalelse anså Wenck det som den eneste mulighed at henvende sig til offentligheden gennem pressen, idet han ikke alene følte sig berettiget til, men også moralsk forpligtet til at tydeliggøre, at det nu offentliggjorte lovforslag ville betyde flådens ødelæggelse. Den 16/3 affattede han derfor af egen drift en artikel, der blev optaget i Berlingske Tidende og Dagens Nyheder den følgende dag (51). Wenck anførte følgende mangler ved lovforslaget: Forsvarsformålet var ikke angivet, artilleriskibenes uddøen, utilstrækkeligt med torpedo- og u-både samt fly, utilstrækkeligt personel, problematiske ændringer af underbefalingsmændenes ansættelse samt utilstrækkeligt personel og budget til Kystdefensionen; han anmodede underudvalget om at offentliggøre hans skrivelser til dette. I forlængelse heraf imødegik han den 20/3 Steensballe, der havde udtalt, at det var viceadmiralens pligt at udarbejde en nyordning (52), med en allegori: Når der kun var afsat penge svarende til en fodgængerbro, men hvis man for denne sum beordredes til at udarbejde planer for en jernbanebro, var den ansvarlige så forpligtet til med sin underskrift at garantere et sådant projekt?

I tråd med Wencks artikel den 17. afholdtes samme dag et ekstraordinært møde i SLS i anledning af fremlæggelsen af Venstres søværnsforslag. Alle selskabets medlemmer havde allerede dagen før fået tilsendt et udkast til en i pieceform affattet fællesudtalelse fra SLS, der var blevet udarbejdet af det tidligere omtalte interne udvalg (52a).

På det usædvanligt velbesøgte møde skulle de fremmødte tage stilling til udsendelse af et særtryk af Tidsskrift for Søværnen til rigsdagsmedlemmer, til pressen og til søværnets ikke- værnepligtige personel for at søge at påvirke lovforslagets udformning ved "at paavise, hvilke Konsekvenser Lovforslagets Ophævelse til Lov vil medføre for Flaaden" (53).

Flere søofficerer frarådede en henvendelse til offentligheden, men efter at Wenck med støtte fra flere fremtrædende søofficerer havde fremhævet, at det i denne situation havde stor betydning, at SLS overfor offentligheden tog stilling til lovforslaget "Ekstraordinære situationer kræver ekstraordinære Midler" - vedtoges en offentliggørelse enstemmigt. Desuden blev bestyrelsen bemyndiget til at rette udkastet på baggrund af mødets forløb (54).



Artilleriskibet NIELS JUEL. Søsat 1918

Særtryk af Tidsskrift for Søværnen, der udsendtes den 18/3 til Rigsdagens medlemmer samt til pressen, var i overensstemmelse med viceadmiral Wencks kritik af forslaget, hvilket ikke kunne overraske, eftersom forfatteren sad i Marinestaben. Det påpegedes, at lovforslaget manglede en formålsparagraf, at det angivne flådemateriel var for beskedent, at lovforslaget medførte en flåde uden artilleriskibe, og at luftværnets materiel og Kystdefensionens budget var utilstrækkeligt. Det var yderst betænkeligt at reducere søforsvaret uden at klarlægge konsekvenserne for søværnets fremtidige anvendelse. "Lovforslagets Flaade vil paa Grund af sin Sammensætning kun i yderst begrænset Omfang kun-

ne løse Opgaver under Krigsforhold og være talmæssigt ganske utilstrækkeligt under Neutralitetsforhold" (54a). Men skønt særtrykket havde en fin gennemslagskraft i pressen og refereredes flittigt, især i den konservative presse, havde det ligeså lidt som søofficerers kritik af søværnsforslaget iøvrigt politisk gennemslagskraft. Kun det konservative Folkeparti, der var modstander af forslaget, bakkede kritikken op, og denne fik ikke nogen politisk betydning på forslagets udformning - det blev vedtaget uændret.

Lov om søværnets ordning af 23/3-1932 indeholdt først og fremmest en reduktion af søværnets økonomiske ramme på 2,3 mill kr i forhold til det reducerede budget i 1931/32 - reduktionen i forhold til budgettet 1930/31 udgjorde hele 5,8 mill kr, ca 34% (Se Fig. 1) (55).

Fig 1. Marineministeriets budget. Militær del (excl pensioner, afskrivning i mill. kr.

1930/31	1931/32	1932/33	1933/34
16,83	13,32	11,00	11,20

På grund af den ændrede økonomiske ramme fandt man anledning til at foretage en længe ønsket lovændring mht. overledelsesstrukturen (56): Marineministeriet og viceadmiralembetet sammenføjedes i en ny overbygning, der blev bundet sammen af et personfællesskab på de 2 øverste poster - ganske vist ophævedes posterne som Direktør i Marineministeriet henholdsvis Afdelingschef sammesteds; men Chefen for Søværnskommandoen, det nyoprettede centrale kommandoorgan, skulle tillige virke som direktør for Marineministeriet, det administrative organ, og chefen for Marinestaben, der var chefen for Søværnskommandoens stab,

skulle tillige virke som Afdelingschef i Marineministeriet. Loven oprettede endvidere den nye post som chef for Kystflåden, der omfattede ledelse af flådestationen - den militære del af Orlogsværftet - samt de nedenfor omtalte divisioner. Der skabtes foruden den eksisterende Skibsddivision tillige en Torpedobådsdivision, en Ubådsdivision samt en Mineskibsddivision, der hver for sig havde til opgave at holde de af den pågældende types skibe, der ikke var på togt, i kampberedt stand samt at udføre mindre eftersyns- og vedligeholdelsesarbejder. På det personelle område sløjfedes dæksofficererne, og der indførtes i stedet en ny gruppe, kvartermestergruppen. Endelig gled formålsparagraffen ud, nybygning af artilleriskibe blev udskudt på ubestemt tid - hvilket af søofficererne korrekt opfattedes som aldrig- og kystdefensionen overgik fra hæren til søværnet, men med stærkt nedskåret budget.

Især den nye lovs § 64 ophidsede gemytterne: "Søofficerer udenfor Nummer, der er ansat i Stillinger i Marineministeriet, betragtes ved Lovens Ikrafttræden som værende i overtalligt Nummer i Linjen med umiddelbar Adgang til Forfremmelse" (57).

Denne paragrafs tilblivelseshistorie var følgende: Det af kontreadmiral Rechnitzer godkendte marineministerielle udkast af 9/2-1932, der havde ophævet viceadmiral-graden og som blot havde angivet, at den foreslåede nye post som chef for Søværnskommandoen, tillige Direktør for Marineministeriet, skulle tilfalde en søofficer af admiralsklassen, var af Underudvalget i Marineministeriets 2. udkast af 2/3-1932 blevet ændret til, at den nye chefspost for søværnet skulle besættes af en viceadmiral (58). Men viceadmiral Wenck, der var udnævnt kort forinden og som havde udsigt til at skulle fungere indtil juli 1937, havde gennem sin vægning ved at udarbejde et udkast til en søværnsordning gjort sig meget upopulær hos Underudvalget, hvis formand, Steensballe, tidligt havde tilkendegivet, at Wenck havde for-

passet sin chance for at blive søværnets chef under en nyordning (59), og da Rechnitzer den 14/3 første gang efter sin hjemkomst fra Geneve mødtes med lovforslagets fædre, Steensballe og Hauch, vedrørende lovforslagets udformning - det skulle forelægges den 16/3 - understregede de, at de for enhver pris ville undgå den nuværende viceadmiral Wenck som chef for Søværnskommandoen. De befrygtede uden at blive modsagt af Rechnitzer - at Wenck ville sabotere den nye ordning ved af al magt at ville forhale gennemførelsen af de i lovforslaget forudsatte ændringer, især afskedigelserne, hvilket ville medføre en forringelse af nybygnings- og udrustningskontoen.

På grund af lovforslagets sammendragning af viceadmiralstillingen og embedet som Direktør for Marineministeriet fandt de, at Rechnitzer havde samme krav på at komme i betragtning til den nye chefspost som Wenck. Men efter det foreliggende 2. udkast var der ingen mulighed for af udnævne Direktør for Marineministeriet, kontreadmiral Rechnitzer, til viceadmiral og dermed chef for Søværnskommandoen: Såvel Rechnitzer som dennes højrehånd i Marineministeriet, kommandør Topsøe-Jensen, stod udenfor nummer og kunne efter reglerne først forfremmes tidligst 1 år efter at være genindtrådt i nummer, og Rechnitzer påpegede derfor, at i så fald måtte lovforslaget tilføjes en ændringsbestemmelse for søofficerer udenfor nummer - en sådan indførtes derpå samme dag som § 64 (60). Efter at have modtaget en ny korrektur af lovforslaget den 15/3 anførte Wenck overfor Steensballe, at § 64 var meningsløs, da den åbnede for adgang til ledelse af søværnet uden de fornødne kvalifikationer - men hvis hensigten var at erstatte ham selv med Rechnitzer, havde han intet at tilføje. Steensballe fandt det rimeligt at åbne mulighed for forfremmelse "af de pågældende" - øjensynlig Rechnitzer og Topsøe-Jensen - under nyordningen, men understregede, at udnyttelsen af § 64 udelukkende var op til forsvarsministeren (61).

Viceadmiral Wenck var herefter ikke i tvivl om, at han ville blive erstattet af Rechnitzer (62), og ligeledes betragtede flertallet af søofficerer sagen (63). Pressen, specielt de konservative aviser, svirrede med hentydninger: At meningen med § 64 var at erstatte viceadmiral Wenck med kontreadmiral Rechnitzer (64). Og Wenck forbedrede ikke sin spinkle mulighed for at forblive chef for søværnet med sine kritiske artikler den 17/3 og 20/3 om lovforslaget.

Udadtil var intet imidlertid besluttet endnu. Forsvarsminister Laust Rasmussen udtalte (65), at han kunne tænke sig, at chefen for Søværnskommandoen foreløbig konstitueredes fra den 1/4 - internt overvejede han at udnævne Rechnitzer til fungerende chef for Søværnskommandoen indtil ordningen kom i nogenlunde gænge, noget Rechnitzer selv havde tilbudt, og en korrektur herom udfærdigedes (66). Den 26/3 ordnedes personespørgsmålene endeligt på et møde mellem forsvarsministeren og direktørerne for de 2 militære ministerier (67).

Men inden udnævnelserne forelå officielt, fremkom Ellinger den 29/3 med en hvas artikel, hvis eneste formål var at få Rechnitzer til at frasige sig chefsposten (68). Han fastslog, at det nu vedtagne lovforslag med sin § 64 havde åbnet vej for udnævnelse af Rechnitzer til chef for Søværnskommandoen.

”Dette vil imidlertid næppe ske. Skete det, maatte Hr. Rechnitzer efter min Mening - og den deles vist af næsten alle-give Afkald paa Besiddelse af den Agtelse, som enhver ærekær Mand hidtil har sat Pris paa at nyde i det almindelige Omdømme; bliver Stillingen ham tilbudt, vil han afslaa Tilbuddet med Tak for den ham viste Ære og overlade Pladsen til den højtansete Mand, der nu er Viceadmiral, til hvilken Stilling denne ikke har boret sig frem, men er naaet op til ved Dygtighed og Kundskabsrigdom”.

Samme dag, den 29/3, afholdtes der et ministermøde (69), og formentlig på dette betydedes det overfor forsvarsmini-

steren, at den foreslåede ordning af ledelsesspørgsmålet ikke var politisk anvendelig. Rechnitzer måtte og skulle udnævnes til viceadmiral og udpeges til chef for Søværnskommandoen, ikke konstitueres (70). Forsvarsministeren underrettede Rechnitzer, der bøjede sig herfor, harmfuld over Ellingers "ondsindede Angreb", og udnævnelsen forelå den 31/3 ved middagstid (71), dagen før lovens ikrafttræden. Kongen havde i statsrådet fået ført en protest mod udnævnelsen til protokols, men dette var uden effekt på selve udnævnelsen (72).

Resultatet af § 64 i lov om søværnets ordning af 23/3-1932 var således, at viceadmiral Wenck, der havde set sig ude af stand til at udarbejde det ønskede lovudkast, udskiftedes som chef for søværnet med den tidligere direktør for Marineministeriet, kontreadmiral Rechnitzer, der havde udarbejdet søværnsloven og som nu udnævntes til den nye viceadmiral. Kommandør Topsøe-Jensen, der havde forhandlet med Underudvalget om lovudkastet, udnævntes samtidig til kontreadmiral og udpegedes til chef for Marinestaben.

Lovens vedtagelse blev indledningen til en kampagne mod Rechnitzer, anført af nogle pensionerede søofficerer. Ved protest-møder kort efter søværnslovens vedtagelse udtalte den tidligere viceadmiral H. Konow, der på grund af kontroverser med Rechnitzer i sin tid som viceadmiral var en svoren modstander af denne (73), at Rechnitzer hverken havde adkomst eller evner til at lede flåden (74), og omkring årsskiftet 1932/33 bevirkede en redaktionel hyldestartikel til Rechnitzer i Marineforeningens medlemsblad et antal protestudmeldelser, hvilket betød, at redaktøren måtte træde tilbage (75).

Viceadmiral Wenck, der døde året efter, blev på grund af sine kompromisløse holdning beundret i søofficerskorpset, mens Rechnitzer som ovenfor skildret blev udsat for foragt af flere søofficerer. Men det var Rechnitzer, der opnåede at

blive chef for Søværnskommandoen, hvilket han udnyttede til på sin måde at arbejde for søværnets genopbygning. Wencks udbytte blev i sammenligning hermed en uønsket martyrolle.

Lovens indhold vurderedes som nævnt kritisk. Selv en halv-autoritativ betragter som redaktøren af Tidsskrift for Søværnen, kommandørkaptajn Ipsen (76), konkluderede, at "Flaaden var blevet reduceret in Absurdum og at Kystbefæstningen - i Forvejen forældet - er blevet overdraget til Søværnet med fuldstændigt utilstrækkeligt Budget". Ordningen tog ikke hensyn til de primære strategiske krav, man lagde derimod de danske farvande og søterritorium blot. Helt retfærdig var denne kritik ikke. Organisatorisk rummede 1932-loven klare forbedringer af kommandoforholdene: Overledelsen blev centraliseret, og Kystflåden blev underlagt den person, der skulle lede den i kriser eller i krig. Men det var på den anden side åbenbart, at loven på grund af de økonomiske reduktioner, den indebar, samtidig betød alvorlige tilbageskridt; bl.a. brød lovens nye personelordning efter kort tid sammen, idet den afgang af ældre dæks-officerer, loven medførte, ikke kunne erstattes af de yngre dæksofficerer - kvartermestre - på grund af manglende uddannelse og erfaring, ligesom det faste mandskab, loven i højere grad end tidligere benyttede til skibsbemanning, hævdedes at være af for dårlig kvalitet (77). Disse forringelser skyldtes helt klart det nedskårne økonomiske fundament, 1932-loven hvilede på. Specielt Kystdefensionen, der ved ordningen blev underlagt søværnet, udviklede sig på grund heraf til søværnets smertensbarn, som af søværnets ledelse blev prioriteret til sidst - men prioritering var strengt nødvendig, da nybygnings-, vedligeholdelses- og udrustningskontoerne især i de første par år faldt væsentligt under de iforvejen lavt beregnede minimumsbeløb (78). Marinens ledelse forsøgte at udbedre lovens negative virkninger, men håndgribelige resultater lod vente år på sig (79).

NOTER.

- (1) jvf R. Steen Steensen (red) Flåden gennem 450 år, 2. udg., Kbh 1974, sl49 (l.a.) se tillige H. Chr. Bjergs Rechnitzer-biografi i Danmarks Biografiske Lexicon, 3. udg. (13) Kbh. 198, s. 82-85.
- (2) Se herom B. Nørregaard, Dansk forsvarspolitik 1929-1932 (utrykt speciale), Odense 1977, s. 27-35, 40-44.
- (3) jvf H. Wenck, Dagbog vedr. de militærpolitiske Forhandlinger i Vinteren 1931-1932 (Håndskriftsamlingen, RA), 5/9, 9/9, 11/9 og 30/9-1931. Fremstillingen, der foreligger i dagbogsform, er sandsynligvis blevet udarbejdet mellem sommeren 1932-foråret 1933 på grundlag af samtidigt, nu tabt materiale. Dagbogen, der er præget af bitterhed overfor Steensballe og Rechnitzer, er under udgivelse af H. Chr. Bjerg (WENCK DAGBOG)
- (4) jvf Rigsdagstidende 1931-1932, Forh. i Landstinget, sp. 70.
- (5) jvf Underudvalget-FM, 11/11-1931 (Marinestabens arkiv, J. nr. 1073/1933) (RA). Den fyldige journalsag indeholder en del materiale i kopi fra 1931-32, hidrørende fra MM. J. nr.933/1929 (M.A.1073/33).
- (6) jvf Underudvalget-FM, 11/11-31 (M.A.1973/33), samt Wencks dagbog, 18/1131, (RA).
- (7) jvf Wencks dagbog, 18/11-31. (RA).
- (8) jvf nekrolog over VA Wenck (TfS, 1933, s. 381-384), samt K. Larsen, Forsvar og Folkeforbund, Århus 1976, s. 335-345).
- (9) jvf Wencks dagbog, 16/11-31. (RA).
- (10) jvf Wencks dagbog, 1/12-31. (RA).
- (11) jvf Viceadmiralen-MM, 4/12-31 (M.A.1073/33)(RA).
- (12) jvf Landstingets udvalg ang. Forsvarslovene. Underudvalget-FM, 11/12-31, fremsendt MM-Viceadmiralen 12/12 (M.A. 1073/33)(RA).
- (13) jvf Wencks dagbog, 12/12, 14/12-31. (RA).
- (14) jvf Viceadmiralen-MM, 23/12-31, refereret i Wencks dagbog, 23/12-31.
- (15) jvf Wencks dagbog, 7/1 og 8/1-32. Ifølge H. Rechnitzer, Maritime og politiske Erindringer (H. Rechnitzers privatarkiv, RA) s. 27 tilsagdes han af Wenck al mulig støtte fra Marinestaben- Rechnitzers erindringer, der er affattet 1941-1944, indeholder enkelte fejldateringer vedr 1931-32, og skildringen af Rechnitzers udnævnelse til Viceadmiral er præget af en defensorisk tendens (RECHNITZERS, ERINDRINGER) Den officielle anmodning til Marineministeriet forelå først den 15/1-32, jvf Landstingets Underudvalg-FM, 15/1-32 (M.A. 1073/33) (RA).
- (16) jvf MM.Sammentrængt Referat af Møde i Marineministeriet den 9'Januar 1932 (M.A. 1073/33) (RA).
- (17) Referatet fra et møde den 13/1-32 er ikke fundet.
- (18) jvf MM. Sammentrængt Referat af Møde nr. 3 i Marineministeriet vedr ny Søværnsordning (M.A. 1073/33) (RA).

- (19) jvf Viceadmiralen-M, 16/1-32 (M.A. 1073/33) (RA).
- (20) jvf referat heraf i Chefen for SVK-Statsministeren, 16/10-33 (opr M.A. 982/33, nu M.A. 1073/33) (RA) samt Bemærkninger fremsat af Marineministeriets Repræsentanter den 3. Feb. 1932 (M.A. 1073/33) (RA).
- (21) jvf Udkast til Søværnslov af 9/2-1932 (M.A. 1073/33) (RA).
- (22) jvf Topsøe-Jensen, Vedrørende Lovudkast til Søværnet Februar-Marts 1932 (u.d.), 26/2 og 29/2-32, (MaB) Steensballe, Bemærkninger til Udkast til Søværnslov af 9/2-32 (26/2-32), samt Chefen i MMs Admiralitetsafdeling- Steensballe, 3/3-32 (M.A. 1073/33).
- (23) jvf Topsøe-Jensen, Vedr. Lovudkast..., 29/2 og 1/3-32 (MaB).
- (24) jvf Udkast til Søværnslov, 2/3-32 (M.A. 1073/33) (RA)
- (25) jvf Topsøe-Jensen, Vedr Lovudkast..., 3/3 og 4/3 (MaB), samt Udkast til Søværnslov, 4/3 (rettet ex. af 2/3) (M.A. 1073/33) (RA).
- (26) jvf Genlnt With, skrivelse til kongen, u.d. (Marts 1932), kl (E. Withs privatarkiv, pk 4, RA).
- (27) jvf Bemærkninger fremsat af Marineministeriets Repræsentanter der 3/2 ved et Møde med landstingets Underudvalg (M.A. 1073/33) (RA).
- (28) jvf Topsøe-Jensen, Vedr Lovudkast..., passim, men især 29/2 og 1/3-32 (MaB)
- (29) jvf Chefen for MMs Admiralitetsafd-Fmd for Landstingets Underudvalg, 3/3-32 (M.A. 1073/33) (RA).
- (30) jvf OK Augsburg-VA, 3/2-32. Nybygningskonto til Udkast til Søværnslov, samt ubetitlet, udateret notits (M.A. 1073/33) (RA).
- (31) jvf ubetitlet, udateret kl (VA Wencks bemærkninger til udkast af 9/2) (M.A. 1073/33) (RA).
- (32) jvf bemærkninger til Lovforslaget af 2/3-32 (10/3-32) (M.A. 1073/33)
- (33) jvf Rechnitzer, Erindringer, s. 278 (H.Rechnitzers privatarkiv, RA).
- (34) jvf Rigsdagstidende 1931-32. Forh. i Landstinget, sp. 1445-1447. Se herom V.la Cour, Paa Vej mod Katastrofen, I, Kbh 1945, s. 363
- (35) jvf Topsøe-Jensen, Vedr Lovudkast..., 1/3-32 (MaB).
- (36) jvf Topsøe-Jensen, Vedr Lovudkast..., 3/3 og 4/3-32 (MaB).
- (37) jvf T. Kaarsted (udg), Ministermødeprotokol 1929-1933, Århus 1981, s. 178-180.
- (38) jvf B. Nørregaard, Dansk forsvarspolitik 1929-1932 (utrykt speciale Odense 1977, s. 52-57).
- (39) jvf bl.a. Social-Demokraten, 10/3-1932.
- (40) jvf Wencks dagbog, 12/3-32 (RA), samt Rechnitzer, Erindringer, s. 291 (H. Rechnitzers privatarkiv) (RA)
- (41) jvf Kjølens dagbog, 10/3, 11/3 og 12/3-32 (F.A. H. Kjølens privatarkiv, RA).
- (42) jvf KA Cold, Planerne om en ny Militærordning (Berl. Tid, 12/3-32)
- (43) jvf VA Konow, Flaadens Ødelæggelse (Berl. Tid, 16/3-32, aft).

- (44) jvf G. B. Clausen, Danske søofficerers indlæg 1932-1940 vedr søværnets genopbygning.. (utrykt speciale), Odense 1979, s. 23.
- (45) jvf Rechnitzer, Erindringer, S. 291 (H. Rechnitzers privatarkiv, RA).
- (46) jvf Rigsdagstidende 1931-32. Tillæg A II, sp. 6903.
- (47) jvf Wencks dagbog, 7/3 og 15/3-32 (RA).
- (48) jvf Vort Søforsvar, 10/3-32, kl (M.A. 1073/33) (RA). KD Mørch, i 1931-32 tjenstgørende i Marinestaben under Wenck, har oplyst, at Wenck udarbejdede adskillige udkast til artikler og memoranda, der gik tabt under besættelsen, jvf Referat af samtale med KD Mørch, 6/8-1980 (eget arkiv).
- (49) jvf Rigsdagstidende 1931-32. Forh. i Landstinget, sp. 1274-1302, 1437-1482.
- (50) jvf Rigsdagstidende 1931-32, Folketingets Forh., sp. 4366-4481, 4587-4601.
- (51) jvf VA Wenck, Venstres Flaadeforslag (Berl. Tid, 17/3-32, m, samt Dagens Nyheder, s. d.). Se endvidere Wencks dagbog, 16/3-32 (RA).
- (52) jvf VA Wenck, Viceadmiralens Pligt (Berl. Tid, 20/3-32, m).
- (52a) jvf SLS-medlemmerne, 16/3-32. Udkastet findes i SLS' Forhandlingsprotokol, 1928/29-1938/39 (SLS' arkiv).
- (53) jvf note (52a)
- (54) jvf SLS'Forhandlingsprotokol, 1928/29-1938/39, s. 176-186 (SLS'arkiv)
- (54a) jvf Forslag til Søværnslov. Nogle Betragtninger til Overvejelse (Særtryk af TfS, 103. årg. 1932).
- (55) jvf Statistisk Aarbog, 1932-1935, Kbh 1932-1935, passim. Vedr. søværnets udgifter 1932-40, se tabeloversigt i G. B. Clausen, artikel (TfS, dec 1980, s. 445).
- (56) Se herom nærmere G. B. Clausen, Søværnets kamp for søværnets genopbygning 1932-1940 (TfS, dec 1980, s. 419f).
- (57) jvf Rigsdagstidende 1931-1932, Tillæg C, sp. 1329-30.
- (58) jvf MM. Udkast til Søværnslov, 9/2-1932, § 3 og § 7, og MM. Udkast til Søværnslov, 2/3-1932, § 3 og § 7 (M.A. 1073/33) samt Rigsdagstidende 1931-32. Forh. i Landstinget, sp. 1774.
- (59) jvf Pontoppidan, Dagbogsnotater, 23/2-1932 (kopi) (F. C. Pontoppidans privatarkiv, RA).
- (60) jvf Rechnitzer, Erindringer, s. 291f. (H. Rechnitzers privatarkiv, RA) Derimod understregede Topsøe Jensen i dec 1937 efter sin pensionering, at det ikke var hans, men Rechnitzers ide, jvf Topsøe-Jensen, Notat af dec 1937 (A. G. Topsøe-Jensens privatarkiv (RA), afskrift i (MaB).
- (61) jvf Wencks dagbog, 15/3-1932 (RA).
- (62) jvf Wencks dagbog, 16/3-1932 (RA).
- (63) jvf note (54).
- (64) Se bl.a. Berl. Tid, 16/3-32, aft, samt leder i Dagens Nyheder, 17/3-32.
- (65) jvf interview i Berl. Tid, 22/3-32, aft.

- (66) jvf Rechnitzer, Erindringer, s. 293f (H. Rechnitzers privatarkiv (RA)).
- (67) jvf Rechnitzer, Erindringer, s. 294 (H. Rechnitzers privatarkiv (RA)).
- (68) jvf Ellinger, Admiral Rechnitzer (Berl. Tid, 29/3-1932, aft), samt debat mellem FM og Ellinger i Rigsdagstidende 1931-32. For i Landstinget, sp. 1763-1780.
- (69) jvf T. Kaarsted (udg), Ministermødeprotokol 1929-1933, Århus 1981, s. 183f, fandt der et møde sted den pågæld. dato. Beslutningen vedr udnævnelse af Rechnitzer er hverken omtalt i referatet fra dette eller andre ministerrådsmøder.
- (70) jvf Rechnitzer, Erindringer, s. 293 (H. Rechnitzers privatarkiv (RA)).
- (71) jvf Statstidende, 2/4-1932. Udnævnelserne forelå ved middagstid den 31/3, dagen før ordningens ikrafttræden, jvf Berl. Tid, 31/3-1932, aft. Men var allerede i hovedtrækkene blevet gengivet i pressen den 29/3 jvf. Dagens Nyheder, 29/3-32.
- (72) jvf Rechnitzer, Erindringer, s. 294f (H. Rechnitzers privatarkiv (RA)).
- (73) jvf T. Kaarsted (udg), Admiral Henri Konows erindringer, II, Århus 1968, s. 299ff.
- (74) jvf Politiken, 13/4-1932.
- (75) jvf G. B. Clausen, Danske søofficerers indlæg 1932-40 for søværnet genopbygning (utrykt speciale), Odense 1979, s. 28.
- (76) jvf P. Ipsen, Nogle Forsvarsbetragtninger (TfS, okt 1932, s. 429-444).
- (77) jvf den autoritative vurdering af K. Dahl i K. Dahl (red), Danmarks Flaade, Kbh 1934, s. 47f.
- (78) jvf Rigsdagstidende 1933-34, Folketingets Forh., sp. 185f.
- (79) Se herom G. B. Clausen, Søværnets kamp for søværnets genopbygning (TfS. dec. 1980, s. 417-446) -passim
-

MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT SELSKABET

BESTYRELSE OG BEDØMMELSESUDVALG FOR DET 201. FORSAMLINGSÅR

Ved selskabets møde den 28. marts 1984 valgtes følgende bestyrelse og bedømmelsesudvalg for det 201. forsamlingsår:

BESTYRELSE

Formand	: Kaptajnløjtnant T.S.Jørgensen
Næstformand	: Kaptajnløjtnant P.L.Falmer
Regnskabsfører	: Kaptajnløjtnant H.Andersen
Suppleant	: Premierløjtnant A.Lindeblad

BEDØMMELSESUDVALG

Formand	: Kommandør J.Thorsen
Medlem	: Kommandørkaptajn P.B.Nielsen
Medlem	: Orlogskaptajn N.Rosenberg
Suppleanter	: Orlogskaptajn J.P.A.Thomsen Orlogskaptajn A.G.Bagge Orlogskaptajn P.Grooss

Henstilling vedrørende "Danske søofficerer 1933-1982"

Jubilæumsværkets redaktører har været helt klar over, at der i så mange data ikke kan undgå at indsnige sig fejl. Det gælder såvel tjenstlige data som familiedata.

Biografierne blev udarbejdet på følgende måde:

1) Bl.a. på grundlag af personelkontorets kartotekskort udarbejdede redaktøren tjenstlige data, som blev sendt ud til

godkendelse, samtidig med opfordring til at indsende foto. Efter godkendelse blev tjenstlige data videreført på grundlag af A-kundgørelser og personelbefalinger. Opstod tvivl har vi altid modtaget stor hjælpsomhed og støtte fra personalafdelingen i Vedbæk. For de, der er afgået fra tjenesten er der så vidt muligt søgt løbende kontakt for at indhente supplerende oplysninger.

2) Familiedata blev udbedt sammen med anførte godkendelse - også de er løbende søgt holdt a jour - ganske enkelte har på eget initiativ holdt redaktionen underrettet.

I værkets arkiv på Marinens Bibliotek (MAB) findes en liste, hvor alle i bogen omtalte er opført i nummerorden med angivelse af dato for udsendelse af skema og modtagelse af svar. Enkelte har påstået, at de aldrig har modtaget henvendelse, men dels står de på listen, dels har de reageret på opfordringen til at indsende foto (jvf. pkt 1).

Fejl er erfaringsmæssigt sket ved, at de udsendte data ikke er tilstrækkeligt kritisk gennemset før tilbagesendelse. Ikke alle familiedata har været korrekte - bl.a. havde redaktionen en korrekt bryllupsdag fra avisen, indsenderen en forkert. Håndskrevne data var ikke alle lige lette at tyde - et sted har red. læst datoen 16/1 som 16/11.

Redaktionen har også gjort fejl. Eksempelvis s. 104 under 1284 Frederik Cold. Samtidig med redaktionsarbejdet indsamlede jeg rettelser til "Topsøe-Jensen og Marquard" og noterede, at såvel enken efter Fr. Cold som Chr. M.T. Cold var afgået ved døden. Så blev det C.M.T Cold hustru, der kom med i bogen. Der skulle have stået: "Gerda Helene, f. Bruun, død 13/3 1943".

De udarbejdede rettelser til "T-J & M." udkommer formentlig i år i Personalhistorisk Tidsskrift, men havde man i 1935 indsamlet kritiske bemærkninger fra de i bogen omtalte - og af dem lever kun et procentvis lille antal endnu - var rettelserne formentlig blevet mere omfangsrige.

Derfor har jeg til hensigt i samarbejde med MAB at udsende

en rettelsesliste i T.f.S. i 1985. Det henstilles, at observerede fejl, hvad enten de angår egne eller andres data samt oplysninger om dødsfald efter redaktionens slutning, sendes til MAB eller til mig - Grønnevej 121, 2830 Virum.

J. Teisen

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i marts/april 1984.

BIBLIOGRAFI & BIBLIOTEKSVÆSEN, RETSVÆSEN
m.v.

Bibliographie internationale d'histoire militaire. Sélection 1978-1981. Cinquième année - Tome 5. Bern 1983. 96 s. index.

Fleischer, Carl August: Problemer om folkerett og sikkerhet i nordområderne. Jus, milliarder og storpolitikk. Oslo u.å. (1984). 44 s. kort.

Pretz, Bernhard: A Dictionary of Military and Technological Abbreviations and Acronyms. London 1983. 496 s. bibl. (kun til brug på læsesal).

Søværnets bygningsdistrikt. Aflevering marts 1960 af sager fra Søværnets bygningsvæsen. (S.V.B.'s depot i Søkvæsthuset). Summarisk designation. Kbh. 1960. 7 s.

HISTORIE.

Bredsdorff, Asta: John Byron's skibbrud ved verdens ende. Kbh. 1983. 184 s. ill. kort. bibl.

Da Costa, M.G. (red.): The Itinerário of Jerónimo Lobo. HAKLUYT SOCIETY, SECOND SERIES No. 162. London 1984. 418 s. ill. kort. index. bibl.

Ethell, Jeffrey & Alfred Price: Air War South Atlantic. London 1983. 260 s. ill. kort. index.

Grue, E.: Søetatens Syge- og Qvæsthuse gennem de sidste 350 år. Kbh. 1968. 213 s. ill. index. maskinskr. manuskript.

Hausken, Arne m.fl. (red.): Kystens historie i kart og beskrivelser. Norges Sjøkartverk 1932-1982. Stavanger 1983. 208 s. ill. kort. pers.index. bibl.

Howart, Stephen: Morning Glory. A History of the Imperial Japanese Navy. London 1983. 398 s., ill. kort. index. bibl.

Jørle, Anders & Anders Hellberg: Ubåd 137. Ti dage som rystede Sverige. Stockholm 1984. 320 s. ill. kort.

Oversigt over Søkvæsthusets historie og Udkast til Anmærkninger til Lovforslag om Opførelse af et nyt Hospital for Søværnet. København 1892. 10 + 4 s.

Petersen, Gunvor: Dragør Lodseri 1684-1984. Dragør 1984. 174 s. ill. kort.

Ryan, Paul B.: First Line of Defense. The U.S. Navy Since 1945. Stanford 1981. 224 s. ill. kort. index. bibl.

Wadtland, Jørgen: Flådekapløbet England-Tyskland før første Verdenskrig. En analyse af de indre og ydre forudsætninger. (Opg. ved Kbh.'s Universitet). Herlev 1984. 129 s. + 15 bilag. ill. index. bibl. maskinskr. 4°.

2. VERDENSKRIG.

Andersen, Steen M.: Modstandsorganisationen Ringen 1941-1945. Oplysning - Kamp - Politik. En undersøgelse af Ringens opståen, sammensætning, udbredelse, arbejde og formål. Odense 1984. 194 s. ill. kort.

Den danske Handelsflaades Stilling fra 9. April 1940 til 31. December 1942. Kbh. 1943. 188 + 272 s.

Kickey, Des & Gus Smith: Operation Avalanche. The Salerno Landings, 1943. London 1983. 380 s. ill. kort. index. bibl.

Pitt, Barrie: Special Boat Squadron. The Story of the SBS in the Mediterranean. London 1983. 212 s. ill. kort. index.

Ramsey, Winston G.: The War in the Channel Islands then and now. London 1981. 254 s. ill. kort. bibl. 4°.

Stephan, John J.: Hawai under the Rising Sun. Japan's Plans for Conquest After Pearl Harbor. Honolulu 1984. 228 s. kort. index. bibl.

Weiss-Pedersen, Morten m.fl.: En by i krig. Middelfart 1983. 16 s. ill. kort.

PERSONALHISTORIE.

Padfield, Peter: Dönitz. The Last Führer. Portrait of a Nazi War Leader. London 1984. 524 s. ill. index. bibl.

Humble, Richard: Fraser of North Cape. The Life of Admiral of the Fleet Lord Fraser (1888-1981). London 1983. 386 s. ill. kort. bibl.

Mikkelsen, Birger: Konge til Danmark. En biografi af Frederik VII. Helsingør u.å. (1984). 348 s. ill. bibl. 4°.

Petersen, Torgius: Mit levnedsløb (1766-1831). u.sted. u.å. 34 s. fotokopi. håndskr. manuskript.

POLITIK.

Adler, David Jens: Det europæiske teater. Bogen om raketterne og den nye atomvåbendebat. Kbh. 1984. 452 s. ill. index.

Andreassen, Thorleif & Gunnar Moe: Spioner og spionmål i Norge. Håndbok for folk som vil passe på landet sitt. Med eget kapittel om Treholt-saken. Oslo 1984. 368 s.

Forsvarschefens foredrag marts 1984 om forswarets situasjon. Vedbæk 1984. 30 + 4 s. maskinskr.

Howe, Ellic: The Black Game. British Subversive Operations against the Germans during the Second World War. London 1982. 276 s. ill. index.

Parliamentary Debates, vol. 28, No. 156, 19 July 1982 (spalte 41-115): The Royal Navy. London 1982. 20 s.

KRIGSKUNST.

Moineville, Hubert: Naval Warfare Today and Tomorrow. Oxford 1983. 142 s. ill. index.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Lavery, Brian: The Ship of the Line. Volume I: The development of the battlefleet 1650-1850. London 1983. 224 s. ill. index. 4°.

BJÆRGINGS- & REDNINGSVÆSEN, NAVIGATION.

Hansen, Jens Schou m.fl.: En marinearkæologisk forundersøgelse i Drogden. Kbh. 1983. 14 s. ill. kort. dupl. 4°.

Havneoplysninger for Færøerne. 1. udg. 1983. Kbh. 1983. 96 s. kort. index.

GRØNLAND.

Kanstrup, Jan: Taama allappugut Ilulissani piniartut - om Forstanderskaberne og tørveskærssagen i Jakobshavn. (Grønlandsk og dansk tekst). Pilersuiffik 1984. 96. s. ill.

Lundbye, Vagn: Omkom 79'Fjorden. Tragedien på Danmarks ekspeditionen 1906-08. u.sted 1984. 206 s. ill. kort. pers.reg.

TIDSSKRIFTER.

Jane's defence Weekly, volume I, number 1 ff. London 1984. 56 s. ill.

Kommentarer til nyanskaffelser.

David Jens Adler: *Det europæiske teater. Bogen om raketterne og den nye atomvåbendebat.* Eirene, Kbh. 1984.

Bogen var oprindeligt tænkt som en lille debatbog, men udviklede sig snart til at blive et stykke samtidshistorie med en samlet skildring af NATO's dobbeltbeslutning i 1979, de planer og den våbenudvikling, der gik forud, og de fire års udenrigs- og militærpolitiske opgør, der fulgte efter.

Jeffrey Ethell & Alfred Price: *Air War South Atlantic.* Sigdwich & Jackson, Ltd. London 1983.

Den amerikanske forfatter Jeffrey Ethell rejste efter Falklandskrigen rundt i Argentina og besøgte militære flyvestationer, hvor han interviewede og diskuterede med piloter, der havde deltaget i krigen. På samme måde foretog den engelske forfatter, Alfred Price, undersøgelser i Royal Navy, Royal Air Force og i den engelske hær.

Læseren får et godt indblik i moderne luft-operationer med de nyeste typer af våben. Herudover redegøres der for den argentinske flådes bevægelser og hensigter, for angreb med Exocet-missiler, ligesom bogen indeholder nye oplysninger om de engelske skibstab.

E. Grue: *Søetatens Syge- og Qvæsthuse gennem de sidste 350 år.* Kbh. 1968. manuskript.

Orlogskaptajn E. Grue har gennem studier af utallige bøger og besøg på Rigsarkivet, Hærens Arkiv, Det kgl. Bibliotek,

Universitetsbiblioteket, Københavns Bymuseum, Brøstes Samling m.fl. udarbejdet nærværende manuskript, som han har foræret Marinens Bibliotek.

Grue skriver i sit forord, at beretningen ikke på nogen måde skal opfattes som nogen fyldestgørende historisk redegørelse, men udelukkende som det den er - et (måske) midlertidigt concept til den endelige beretning.

Manuskriptet - som er på over 200 maskinskrrevne sider - er endvidere krydret med billeder, avisudklip, kort og skitser. Et fyldigt navne- og indholdsregister og en oversigt over beboere i Søkvæsthuset 1865-1969 gør manuskriptet til et værdifuldt kildemateriale for biblioteket. Interesserede vil normalt være henvist til bibliotekets "læsesal".

Jane's Defence Weekly. Volume 1, number 1 1984 ff. Jane's Publ. Co., Ltd. London 1984.

Et nyt tidsskrift - som for øvrigt i begrænset antal kan modtages vederlagsfrit af "eligible senior naval, army and air force officers and staff in government offices and procurement agencies concerned with military, naval and aerospace equipment or other defence-related activities" - med 40-50 sider pr. gang (hver uge).

De første 12 numre synes at indikere, at de mange og forskellige indordnes i følgende grupper:

The week
Briefing
Soviet Intelligence
Features
Defence Electronics
Industry
New Developments
Contracts og
People

Morten Weiss-Pedersen m.fl.: En by i krig. Middelfart Museum. Middelfart 1983.

En lille publikation på 16 sider udarbejdet af Middelfart Museum (modtaget som gave fra museet) i forbindelse med en udstilling om modstandsarbejdet i Middelfart-området under besættelsen.

Af særlig interesse for tidsskriftets læsere nævnes en artikel om sabotage af toldkrydserne i Lillebælt i november 1944 for at forhindre, at tyskerne overtog dem. Endvidere er omtale af Torpedostationen ved Strib eller de "Schwimmenden Batterien". Iøvrigt indeholder "folderen": "Aktion mod telefonkolonne i Kauslunde", "Den første våbenmodtagelse", "Sabotage mod fabrikker og jernbaner" og endelig "Den fynske tobak - også et krigsfænomen".

A.H.

Annoncesalg til Søværnen

01 - 58 46 00

**Tal med vores hr. Victor Johansen
om annoncer eller tryksager**



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
- CCIS-Systems
- Software

Subsidiary company in West Germany



K.G. MATZEN
KGM
INGENIØR- OG
HANDELSFIRMA

6000 METER

10.000.000 candela

NS - 200
UOVERTRUFFEN SOM ALL
ROUND LYSKASTER —
FANTASTISK TIL ISHAVS-
SEJLADS
200 W højtryksskviksølvlampe
110 eller 220 volt.

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

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

**SØE - LIEUTENANT
SELSKABET**

200 ÅR

1784 - 1984



NR. 4 - 1984 JULI/AUGUST
155. ÅRGANG

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

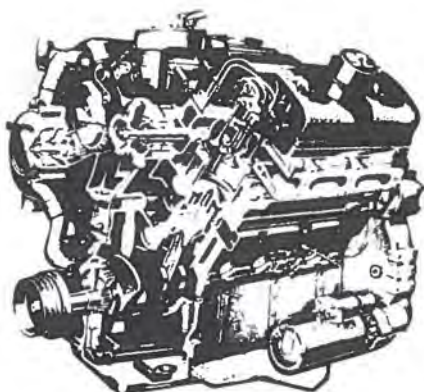
Phone : 06 - 14 13 00
Telex : 68728 navico
Cables : navitronic

**H. GERNER.
SELSKABETS MEDLEM
OG LÆRER.**



**HILS DIT SELSKAB AF UNGE OFFICERER
OG SIIG DEM. AT JEG AGTER DEM. AT JEG
PAA MIN DØDS SENG ANBEFALER DEM
AT BLIVE VED AT GAAE FREM MED
ENIGHED. SAA VILLE DE KUNNE GJØRE
NYTTE.**

(TIL H.C. SNEEDORFF)



Robust og kompakt

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

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

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

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

Forhandler Nordjylland
mekanord apS
ingeniering
Ndr. Kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. (06) 42 03 11

Forhandler Færøerne
P/F VILH. NIELSEN & SØN
Jonas Broncksgata 35
3800 Thorshavn
Tlf. Thorshavn 11140



Detroit Diesel
et General Motors produkt



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

**Dansk
Lodsforening
ønsker
til lykke**

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

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
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) 54 05 52
GIRO 11 91 96

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

Forsidebillede: Søe-Lieutenant-Selskabet logo

INDHOLD	SIDE
HENRIK GERNER	180
FLÅDE ELLER SØPOLITI- SØE-LIEUTENANT-SELSKABET OG NEDRUSTNINGSBESTRÆBELSERNE I 1920'erne af Hans Chr. Bjerg	181
NOGLE ERINDRINGER FRA 138. OG 148. FORSAMLINGSÅR af kontreadmiral F. H. Kjølsten	193
POUL DE LØWENØRN OG STIFTELSEN AF SØE-LIEUTENANT- SELSKABET 1784-90 af Hans Chr. Bjerg	195
BOGANMELDELSER	207
MARINENS BIBLIOTEK	213

Note: Tidsskrift for Søværnen,
Årsregister 154. Årgang (1983)
er indhæftet i dette nummer.

FLÅDE ELLER SØPOLITI? SØ-LIEUTENANT-SELSKABET OG NEDRUSTNINGSBESTRÆBELSERNE I 1920'ERNE

af

Hans Chr. Bjerg.

overarkivar. cand. mag.

Marinestabens historiske konsulent

Søe-Lieutenant-Selskabet har fra sin dannelse været tænkt som et sagligt og videnskabeligt organ for udviklingen af de maritime videnskaber især sådanne, som gavner søkrigeren. Endvidere har selskabet været karakteriseret af eksklusivitet og lukkethed. For det første har man skulle tilhøre en bestemt kategori af mennesker, søofficerer af linien i den danske flåde, for det andet har ikke alle i denne kategori uden videre kunnet blive optaget. Dertil kommer, at medlemskredsen ifølge disse forhold altid har været og fortsat vil være stærkt begrænset, da rekrutteringsgrundlaget er meget snævert. Ved at studere selskabets historie kan man dog se et par eksempler på, at man har forsøgt at gøre sig gældende udadtil og virke som en slags pressionsgruppe. Dette er sket når søofficererne enten har følt deres vitale interesser truet, eller at flådens eksistens ligefrem stod på spil. Disse interesse-pressioner skal bl.a. ses på baggrund af, at søofficererne - og selvfølgelig officererne i almindelighed - først i vor tid har haft egentlige faglige interesseorganisationer. En vanskelighed var det også, at man opfattede officersgeringen forlenet med et loyalitetsforhold og et tavshedpåbud, der medførte, at en officer ikke kunne udtale sig om forsvaret offentligt. I 1880'erne og 1890'erne gennemførtes

befæstningen af København på bekostning af en naturlig udbygning af flåden i takt med den tekniske udvikling og faktisk i modstrid med de strategiske kendsgerninger (1). Den landmilitære strategiopfattelse var den dominerende og den som regeringen officielt tilsluttede sig. Man tålte derfor ikke, at søofficererne offentligt hævdede et divergerende synspunkt, idet "de sagkyndige" herved fremtrådte som værende uenige, hvad der selv sagt var politisk uheldigt. Søofficererne følte sig stærkt svigtede af landofficererne i den hede forsvarsdebat, der foregik i 1880'erne. Den 27. marts 1887 blev der i Søe-Lieutenant-Selskabet stillet forslag om nedsættelsen af et udvalg, som under fortrolig form skulle behandle forskellige spørgsmål vedrørende forsvarets ordning og flådens opgaver set i relation til denne. Den 5. april s.å. meddelte viceadmiral Meldal, der var chef for sø-officerskorpset, på et møde i selskabet, at noget sådant ikke kunne tillades, "idet det ville være farligt for den militære ånd og god tone"! Søofficererne havde ganske enkelt fået mundkurv på. Begrundelsen for, at viceadmiralen kunne give dette påbud var, at man opfattede officererne som også undergivet de militære regler selv uden for tjeneste, og selv om der var tale om en lukket forening. Påbuddet var så meget mere ejendommeligt, da landofficererne samtidigt som "vandrende lirekasser" blev sendt rundt i landet af Krigsministeriet for i foredrag at agitere for befæstningen af København, en sag, der blev betragtet som værende identisk med landets "forsvarssag". Efter systemskiftet i 1901 blev forsvarsspørgsmålet atter taget op, og en kommission blev nedsat i 1902 til behandling af dette vigtige spørgsmål. I kommissionen, der sad frem til 1908, boblede den gamle uenighed mellem hæren og søværnet op. En række yngre sø-officerer, der var bange for, at uenigheden mellem de to værns repræsentanter i kommissioner generelt skulle udnyttes af forsvarsnegative politikere og derved ville komme til at skade forsvaret som sådan, søgte 1907-08 at initiere drøf-

telser om forsvarsordningen i Søe-Lieutenant-Selskabet med henblik på, når stillingen her var afklaret, at søge kontakt med landofficererne. Dette skulle f.eks. ske gennem Det krigsvidenskabelige Selskab, der var Søe-Lieutenant-Selskabets landmilitære pendent. Tanken var blandt landets officerer at opnå fælles enighed om, hvorledes forsvaret burde indrettes og dets enkelte elementer vægtes. Søværnets ledelse var - vel af taktiske årsager ikke interesseret i sådanne bestræbelser, og det hele endte i 1908 med en ministeriel mundkurv til initiativtagerne (2).

Denne mundkurv strammedes yderligere da forsvarskommissionen i 1908 fremkom med sin betænkning, ved at marineministeriet udsendte en bestemmelse den 27. juli 1908 om, at det ikke kunne tillades Søværnets personel korporationsvis eller flere i forening at fremsætte deres meninger og anskuelser om landets forsvarsvæsen (3). Selvom sporene skræmte, vovede søofficererne sig dog frem "korporationsvis" i forbindelse med nedrustningsforslagene i 1920'erne via Søe-Lieutenant-Selskabet. Det lykkedes her selskabet for første gang at virke udadtil med interessepression. Det er disse bestræbelser, der her skal beskrives lidt nøjere.

Forsvarsordningen af 1909, der var en følge af forsvarskommissionen af 1902s arbejde, gav en relativ god forsvarsordning, der i 1914 i forbindelse med etablering af mine-spærringer var med til at understrege Danmarks neutralitet, hvorved landet undgik at blive draget ind i 1. verdenskrig. Medens verdenskrigen stod på, var der stort set politisk borgfred mellem partierne i Danmark. Dette forhold gjaldt også forsvaret, der paradoksalt nok blev administreret af den notoriske forsvarsmodstander P. Munch fra partiet Det radikale Venstre, som primært på et antimilitaristisk program var blevet dannet i 1905 (4). Efter verdenskrigens ophør brød uenigheden om forsvaret atter løs. To forhold gjorde sig her gældende. Dels den som følge af krigens resultat forandrede strategiske og sikkerhedsmæssige situation for Danmark, dels uenigheden indenrigspolitisk om betydningen af sikringsstyrken og dens rolle som årsag til, at Danmark var blevet holdt uden for krigens rædsler. Var det det stærke militære forsvarsberedskab, der havde haft betydning for Danmarks neutrale stilling under krigen eller var det andre og militæret uvedkommende faktorer, der havde været bestemmende herfor? Dette spørgsmål havde naturligvis afgørende betydning ved ordningen af forsvaret efter verdenskrigens afslutning. Således udtalte P. Munch i Folketinget den 19. november 1919, at han var overbevist om, at det forsvar, som de radikale gik ind for før 1909, altså et meget reduceret forsvar, havde været tilstrækkelig til at løse de opgaver, der faktisk blev stillet forsvaret 1917-18. P. Munch havde utvivlsomt bred tilslutning i befolkningen, da han i Folketinget i december 1918 sammenfattede sit partis - og navnlig sit eget - synspunkt på landets sikkerheds- og forsvarspolitik i ordene: "Hovedformålet må være: Bevarelsen af freden for det danske rige under hvilke som helst forhold, der måtte opstå i Verden..." (5). Socialdemokratiets program lød helt klart på total afrustning. Argumentationen var begrundet i landets lidenhed, og

gik i øvrigt ud på, at jo mindre militærvæsen Danmark havde, desto mindre ville den militære fare være for Danmark. Tankegangen var altså den, at den, der agter sig igennem en mørk skov vil øge risikoen for at blive overfaldet, desto flere våben vedkommende tager med. Selv de politiske partier, der hidtil havde været forsvarsvenlige, var naturligvis stærkt påvirkede af Folkeforbundsiden og landets nye strategiske vilkår som følge af Tysklands og Ruslands eliminering som magtfaktorer (6). Venstre mente, at de nye forhold bevirkede, at der godt kunne spares nogle bevillinger på forsvaret, uden at dette behøvede at indebære, at det tabte som sådan i værdi. Det konservative Folkeparti var nok det parti, der ville give mest til forsvaret, men det mente dog, at det var muligt at reducere de stående militære styrker noget, og så til gengæld lægge vægt på reserverne. Det var Venstre og Det konservative Folkeparti, der sad på magten 1920-24, og det var som sådan dem, der gennemførte forsvarsordningen af 1922. Denne forsvarsordning, der drøftedes medens man i Washington 1921-22 gennemførte aftaler mellem de store sømagter om reduktioner og begrænsninger af flådestyrkerne, betød ikke overraskende en betydelig reduktion af de militære styrker, der fremover kun ville have en meget begrænset kampværdi. Inden for søofficerskredse så man under drøftelserne lige efter 1. verdenskrig i høj grad skriften på væggen. Den 23. november 1920 lagde en af flådens fremtrædende strateger, kommandør V. Lorck, i Sø-Lieutenant-Selskabet op til en diskussion om Danmarks militær-politiske stilling. Oplægget fulgtes i januar og februar 1921 af en række møder i selskabet om dette emne. Desværre deltog kommandør Lorck ikke i opfølgningen af den diskussion, som han selv havde været med til at igangsætte, idet han af personlige grunde trådte ud af flåden. Lorchs position som igangsætter og inspirator blev dog på udmærket vis overtaget af kommandør H.L. Wenck, den anden af flådens mest begavede strateger. Wenck var på dette tids-

punkt chef for flådens stab, og var vist nok forfatter til det interne memorandum, der i flådens ledelse blev udarbejdet i sommeren 1920, og som var det, der inspirerede Lørck til sine betragtninger. Dette memorandum er interessant ved, at lancere det synspunkt, at Danmark som medlem af Folkeforbundet de facto var medlem af en defensiv alliance. En reduktion af de militære styrker kunne efter dette synspunkt ikke foretages så længe Tyskland befandt sig uden for denne alliance. Gennem "alliancen" med England ville Sjælland være nemmere at forsvare med hjælp fra den engelske flåde, hvorfor forsvaret kunne koncentreres i Jylland. Resultatet af drøftelserne i Søe-Lieutenant-Selskabet blev, at man på et møde den 1. marts 1921 besluttede at nedsætte et udvalg, der skulle redigere et memorandum, som skulle være udtryk for søofficerernes fælles opfattelse af Danmarks militærpolitiske situation. Udvalgets formand blev kontreadmiral Garde, de øvrige medlemmer var kaptajnerne Gyldenkrone, Ipsen og Wolfhagen, samt premierløjtnanterne Jungersen og Nørgaard. Den 5. april 1921 fremlagde udvalget fællesdokumentet, der var tænkt som "en rettesnor for medlemmerne". I hovedsagen gik det ud på, at hævde, at det var betænkeligt, at flåden reduceredes, så længe man ikke var kommet til klarhed over, hvad medlemskabet af Folkeforbundet indebar rent militært. Memorandummet blev sendt til en slags urafstemning hos medlemmerne af Søe-Lieutenant-Selskabet. Af selskabets 220 medlemmer gav 187, hvoraf de 122 var aktive søofficerer, deres tilslutning. Kun én havde visse indvendinger. De resterende 22 undlod at tage stilling af forskellige grunde, bl.a. på grund af deres stillingsmæssige placering. Selskabet sendte det omtalte memorandum til Marineministeriet, og det blev senere benyttet i flådestaben til at justere de tidligere opstillede betragtninger, således at man fik koordineret den officielle og den uofficielle opfattelse inden for flåden. Tiden var imidlertid ikke moden til en mere offentlig agitation fra søofficerernes side.

Den fælles holdning var stadig kun til intern brug. I hæren havde man søgt at tilvejebringe en lignende enighed, men forsøget var mislykket, og havde nærmest resulteret i en polarisering. Fik søofficererne noget ud af disse bestræbelser? Næppe. I forbindelse med drøftelserne i forsvarskommissionen konfronteredes hærens og flådens opfattelser efter det traditionelle mønster. Dette afsvækkede helt klart den politiske styrke, der ellers lå i flådens klare holdning til sagerne. De sagkundige var atter uenige, og politikerne havde derfor let spil. På de indre linier kom bestræbelserne derimod uivlssomt til at betyde noget. Søofficererne havde fået afklaret deres egen opfattelse, og de havde, gennem den mulighed Søe-Lieutenant-Selskabet gav, vist evne til at operere "kooperationsvist". Vejen var dermed banet for den offentlige fremtræden, som selskabets medlemmer for første gang i selskabets historie besluttede nogle få år senere. I 1924 kom en socialdemokratisk regering til magten. Laust Rasmussen, der var forsvarsminister i denne regering, fremførte nu med stor styrke Socialdemokratiets tanker om afrustning af landet, således som de var blevet præsenteret i forsvarskommissionen 1919-22. Sommeren 1924 gik der en bølge af anti-forsvarspropaganda over landet. Overalt synes de politiske talere, der fremførte afrustningstanken at høste bifald. Det var socialdemokratiets tanke, at militæret skulle erstattes af et "reservepolitikorps" bestående af ca. 7.000 mand, der skulle bistå Politiet og Grænsegendarmeriet "ved bevogtningen af landegrænse og kyster samt ved tilvejebringelsen af ro og orden". Videre hed det, at "en samlet optræden overfor fjendtlige, regulære stridskræfter ligger således udenfor korpsets opgave". Styrken skulle tilvejebringes ved en kombination af fastansatte tjenestemænd med titler som direktør, overinspektør, fuldmægtig etc., samt frivillige, der fik en 4 1/2 måneders uddannelse og derefter stillede sig til rådighed i 12 år, hvis situationen krævede det. Flere officerer søgte efter bedste evne at imødegå de argumenter, der blev

fremført for afrustning, idet de mange gange direkte var forkerte, både hvad angik det strategiske og det historiske. En af disse officerer var kommandør Wenck, der flittigt skrev i Berlingske Tidende i 1924 i polemik med socialdemokratiske og radikale politikere (8). Overalt søgte disse politikere at latterliggøre officererne og militæret. Den 8. oktober 1924 fremsattes regeringens lovforslag angående afrustning formelt i Folketinget. Der var tale om et lovkompleks, der bestod af en lov vedrørende "Afrustning m.v.", en vedrørende "Statsmarinen" og en vedrørende "Oprettelsen af et vagtkorps". Ifølge disse lovforslag skulle værnepligten afskaffes ligesom udskrivningsvæsenet, hæren og flåden samt krigsministeriet og marineministeriet. Alle hærens og søværnets bygninger og anlæg skulle bortsælges. Reserverepolitikorpset blev nu benævnt vagtkorps, og til at varetage fiskeriinspektion og søopmåling skulle en statsmarine oprettes. Statsmarinen skulle ikke råde over egentlige krigsskibe. I bemærkningerne til lovforslaget hed det, at "ved gennemførelsen af nærværende lovforslag om afrustning sammen med lovforslagene om oprettelse af et vagtkorps og en statsmarine vil Danmark være i stand til at opfylde sine internationale forpligtelser, og man skaber en ordening, som ikke blot medfører betydelige besparelser, men samtidig yder os større betryggelse end den, som militærordningen af 1922 yder os."

Officererne havde nu ryggen mod muren. Den 4. november 1924 holdt formanden for Søe-Lieutenant-Selskabet, kaptein S.A. Jessen, foredrag i selskabet om "Afrustning. Vagtkorps-Statsmarine" (9). Lovforslagene blev gennemgået og dets mangler påvist set ud fra et søofficers-synspunkt. I tilslutning til foredraget fremtrådte kommandør Wenck og redegjorde for de konsekvenser vedtagelsen af lovforslagene ville få. Han foreslog rent ud, at selskabets medlemmer trådte ud af eksklusiviteten og energisk agiterede offentligt, således at landets borgere blev klar over, hvad det var, der

var ved at ske. I november-december fulgte en række møder, hvor afrustningsforslagene yderligere blev diskuteret, og hvorunder man besluttede at følge Wencks opfordring til at træde offentligt frem. Der blev nedsat et udvalg bestående af kontreadmiral Carstensen, der var formand, kommandørerne Cold, Wenck og Bastrup, orlogskaptajnerne Godfred Hansen og Ipsen, kaptajn Grandjean, kaptajnløjtnant Frederiksen og søløjtnant (I) A.H. Vedel. Udvalget skulle "overveje mulighederne for og fremsætte forslag til en aktion fra Sø-lieutenant-Selskabets side til imødegåelse af afrustnings eller nedrustningsplanerne". Selskabets hidtidige virke taget i betragtning må man nok sige, at der var tale om en ny linie. Situationen tegnede sig unægtelig ekstraordinær - og krævede vel derfor også ekstraordinære midler. På grundlag af udvalgets arbejde overvejede selskabet dels udsendelsen af en pjecce til befolkningen, dels udsendelse af foredragsholdere rundt omkring i landet. Et forsøg på at koordinere disse bestræbelser med lignende bestræbelser inden for hæren blev ikke til noget. Sø-Lieutenant-Selskabet standsede ved ideen om pjecen. En sådan blev udarbejdet af udvalget, og resultatet var en lille rustød pjecce på 36 sider med titlen: "Flaade eller Søpoliti" (10). Pjecen var dels sagligt forklarende m.h.t. f.eks. hvad neutralitet og folkeretlige forpligtelser er, dels skulle den virke som et arsenal for modargumenter- til de argumenter, der hyppigst blev fremført af afrustningstilhængerne. Grundholdningen i redegørelsen var den argumentation, der havde været anvendt i flådestaben i 1920 og i søofficerernes fællesdokument i 1921. En afrustning ville ifølge dette synspunkt ikke være foreneligt med medlemskabet af Folkeforbundet. Folkeforbundspagten lagde op til *nedrustning*, ligesom forbundet tog initiativet til nedrustningsdrøftelser. En *afrustning* ville bevirke, at vi ikke ville være istand til at deltage i de militære sanktioner, som Folkeforbundet formelt kunne igangsætte. En ensidig afrustning ville endvidere kunne

medføre ændringer i balancen mellem staterne. Pjecen var søgt holdt i et tilgængeligt sprog, men det er svært at vurdere idag, hvilken gennemslagskraft, den har haft - også rent sprogligt. Under alle omstændigheder blev den trykt i 110.000 eksemplarer, hvad der dengang var et formidabelt antal. Trykningen, der beløb sig til ca. 10.000 kr., blev finansieret ved en hurtig indsamling blandt selskabets medlemmer samt blandt tidligere søofficerer. Pjecen udsendtes den 3. januar 1925 og blev omtalt i de fleste aviser. Ialt uddeltes eller udsendtes omkring 103.000 eksemplarer svarende til, at hver 9. husstand i datidens Danmark fik et eksemplar at se. Marineforeningen har i en af sine paragraffer stående, at den ikke beskæftiger sig med politiske sager, men i 1924 skrev kommandør Hektor Kiær i Tidsskrift for Søværnen (11); "Er afrustning et politisk spørgsmål, blot fordi det er et spørgsmål, der behandles på Rigsdagen og altså af de politiske partier, eller er det et rent nationalt spørgsmål, der som sådant er hævet over politik, og bliver en hjertesag for enhver fædrelandskærlig mand?", og han besvarede selv spørgsmålet således: "Efter min mening kan man ikke kalde afrustning et politisk spørgsmål, der kan falde ind under lovens (Marineforeningens) paragraf 22". I januar fulgte Marineforeningen Søe-Lieutenant-Selskabets bestræbelser op ved i "Under Dannebrog" at optrykke pjecen. Fik Søe-Lieutenant-Selskabets pjece nogen betydning? Lovforslaget blev ganske vist vedtaget i Folketinget med socialdemokraternes og de radikales stemmer mod de konservative. Det er bemærkelsesværdigt, at Venstre undlod at stemme. Men forslaget blev standset i Landstinget, hvor de konservative og Venstre sad på flertallet. Faren var i denne omgang drevet over.

Pjecen styrkede sammenholdet og enigheden blandt søofficererne. Den af Wenck anviste vej havde vist sig farbar, og kunne måske en anden gang atter betrædes. Bemærkelsesværdigt er det i hvert fald, at udsendelsen af pjecen ikke

medførte tjenstlige efterspil af nogen art, hvilket en lignende aktion nogle år før næppe kunne have undgået at føre med sig. Der var jo tale om det, der måtte opfattes som en politisering fra søofficerernes side overfor den siddende regering, ja vel i virkeligheden en klart udtalt mistillid til den siddende forsvarsminister. Søofficererne havde følt sig tvunget til at forsøge interessepression.

I oktober 1926 fremkom regeringen atter med lovforslag der ville reducere militærudgifterne betydeligt, og i Søe-Lieutenant-Selskabet gjorde man klar til atter at aktionere, men regeringen faldt inden lovforslaget blev behandlet.

Den nye regering var en Venstre-regering. Venstre havde undladt at stemme ved afrustningsforslagets behandling i Folketinget. I 1927 fremsatte man fra denne regerings side et nyt forsvarsforslag, der ville betyde en reduktion i forhold til 1922-forsvarsordningen. Dette medførte et brud med de konservative, og fremkaldte valget i 1929, hvor socialdemokraterne og de radikale dannede regering.

Efter forsvarsordningen 1932 blev der atter brug for aktioner fra søofficerernes side svarende til "Flåde eller Søpoliti"-aktionen, men siden har selskabet ikke trådt offentligt frem (12).

(1) Se bla. Troels Fink: Fem foredrag om Danmarks Udenrigspolitik efter 1864, 1948. Hans Chr. Bjerg: Debatten om Danmarks Strategiproblem 1872-76, Historie, Ny Rk. X,1 1972. p.1-83

(2) Hans Chr. Bjerg: Søofficerernes Mundkurv 1907-08, Historie, Ny Rk. XI,3 1975 pp. 367-91

(3) Søe-Lieutenant-Selskabet 1784-1934, red. af K. Dahl, 1934 pp. 109-110

(4) Tage Kaarsted: Hvad skal det nytte? 1958

(5) Folketingstidende 1918/19 sp. 2252, 5.12.1918. Se i øvrigt Ole Karup Pedersen: Udenrigsminister P. Munchs opfattelse af Danmarks stilling i international politik, Århus 1976

(6) Knud Larsen: Forsvar og Folkeforbund, Århus 1976

(7) Knud Larsen op.cit. pp. 336-40 behandler dette memorandum

- (8) Berlingske Tidende f.eks. 8.9.1924 (aften), 9.9.1924 (aften) og 19.9.1924 (aften)
- (9) Tids.f.Søv. 1925 pp. 1-43
- (10) Pjecen findes optrykt i Tids.f.Søvæsen 1926 pp. 92-120
- (11) Tids.f.Søvæsen 1924 pp. 565-74
- (12) Gunnar Bo Clausens artikler i Tids.f.Søvæsen 1982-84 ang. diskussionen mellem søofficerene 1932-40.

Nogle erindringer fra 138. og 148. forsamlingsår af Frits Hammer Kjølse

I anledning af Søe-Liutenant-Selskabets 200-års jubilæum har selskabets ældste medlem, kontreadmiral F. H. Kjølse, på redaktionens opfordring bidraget med nogle personlige erindringer om Selskabets virksomhed i to mærkeår - 1922 og 1932.

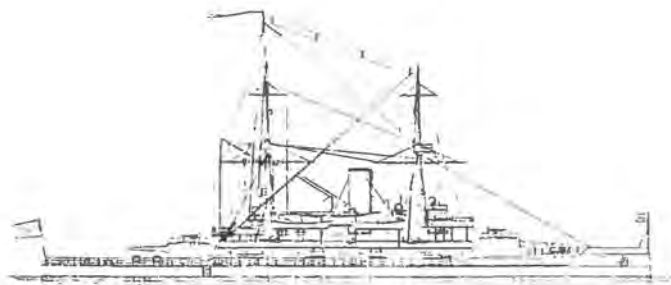
Fra det 138. Forsamlingsår 1922 i Søe-Liutenant-Selskabet, erindrer jeg hovedsagelig, at Selskabets Love blev omredigeret på flere punkter. Således blev de tidligere Loves "Lieutenanter" erstattet af "Søløjtnanter" og "Kaptajnløjtnanter", som valgbare til at sidde i Selskabets Bestyrelse. Desuden blev Statutterne for Prisspørgsmål ændret noget, ligesom Redaktøren af "Tidsskrift for Søvæsen" blev kritiseret for en Artikel om muntre Marineminder, som man fandt udenfor Tidsskriftets "Videnskabelige Rammer". Dette medførte, at Redaktøren, Kaptajn Schaffalitzky de Mucadell, tog Konsekvensen af sit Ansvar og trak sig tilbage fra sin Stilling, en efter min og andres Mening ganske fejlagtig Kritik. Endelig ændredes Aarskontingentets Størrelse, hvilket medførte, at Selskabets Love blev optrykt.

Hvad angaar det 148. Forsamlingsår i 1932 husker jeg betydeligt mere, idet jeg foruden at være Stationschef for Ubådene og Adjutant hos Kronprinsen, også fik Sæde i en Kreds af Søofficerer, som i dette Aar mødtes og konstituerede sig som "Den Sømilitære Oplysningskreds" - D.S.O.K.- for at organisere et Oplysningsarbejde til Forstaalelse af Nødvendigheden for Søværnets Rekonstruktion. D.S.O.K. havde Kommandør G. Hansen som en dynamisk Leder og bestod desuden af Kommandørerne Wolfhagen, Grandjean, Ipsen og Hammerich samt Orlogskaptajnerne

Bildsøe, Nørgaard, Kjølsen, Westermann, Vedel og Heiberg, Kaptajnløjtnanterne Dahl, Hempel-Jørgensen, Ramlau-Hansen og Mørch samt Søløjtnant Legind. Den praktiske udførelse skulde forme sig ved Foredrag af Kredsens Medlemmer samt ved samarbejde med Pressen ved at følge den praktiske Udvikling i Landets Politik. I Forsamlingsaarets November Møde blev denne Sag Behandlet i Søe-Lieutenant-Selskabet, der enstemmigt vedtog at yde et Tilskud til D.S.O.K.s Oplysningsarbejde. Desuden afholdtes i dette Aar en Række interessante Søkrigsspil, hvori også Officerer fra Hæren deltog.

Selskabet deltog i 125 Aars Mindehøjtideligheden for Linieskibet "Prins Christian Frederiks" heltemodige Kamp Ved Sjællands Odde og i Anledning af 150 Aarsdagen for Peter Willemoes Fødsel den 11 Maj 1782 nedlagde Bestyrelsen en Krands på Søheltens Grav i Assens.

Endelig kan dette Forsamlingsaar ikke sluttes uden at nævne det smærtelige Tab ved Viceadmiral Wencks Død den 10 August 1933. Selskabet, der havde udnævnt Wenck til Æresmedlem, udtalte ved hans Død, at det altid i Ærbødighed vil bevare Mindet om Viceadmiralens Personlighed og store Indsats i Selskabets Arbejde.



POUL DE LÖWENÖRN OG STIFTELSEN AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET 1784-90

af

Hans Chr. Bjerg

Stiftelsen af Søe-Lieutenant-Selskabet og selskabets første tid er hyldet i mørke. Der må siges at herske sikkerhed om selve stiftelsesåret, men selve stiftelsesdagen beror på "et kvalificeret gæt". (1)

Det hører med til selskabets traditioner, at hovedmanden bag stiftelsen var søofficeren Hans Chr. Sneedorff (1759-1824), og at denne var stærkt tilskyndet til stiftelsen af fabriksmester Henrik Gerner (1742-87). Denne tradition hviler på det forhold, at selskabet kort tid efter Henrik Gerner's død lod ophænge et maleri af fabriksmesteren, hvorunder der var gengivet de ord, som han skulle have udtalt til Sneedorff på sit dødsleje: "Hils dit selskab af unge officerer og sig dem, at jeg agter dem, at jeg på min dødsseng anbefaler dem at blive ved at gå frem med enighed, så ville de kunne gøre nytte" (2). Der findes forskellige småvarianter i overleveringen omkring denne ordlyd, bl.a. har der tidligere stået: "Hils *det* selskab...". Selve diskussionen omkring delalt 9 forskellige tekstvarianter hører da også med til selskabets mange traditioner.

Kilder til selve selskabets start og første tid eksisterer næsten ikke. Der er lidt spredt korrespondance i en protokol, der begynder oktober 1785, lovkommissionens protokol fra december 1786 samt forhandlingsprotokollen, der først begynder oktober 1792. (3) Selve kendskabet til stiftelsesåret hviler på den kendsgerning, at da man i marts 1790 gav selskabet navn, anskaffede man også et segl og på dette er anført årstallet "1784", samt på en optegnelse fra søofficeren Carl Friederich Grove (1758-1829).

I 1812 befalede kongen admiral J.B. Winterfeldt at skrive marinens historie. Alle søofficerer blev nu bedt om at udarbejde redegørelser for deres tjeneste gennem årene til brug for dette arbejde. I Groves ovennævnte bemærkninger, der blev indsendt til admiral Winterfeldt ved denne lejlighed i 1815, hedder det: "1784. Om efteråret var jeg med at oprette et selskab af søofficerer, som samledes for at udvide sine kundskaber. 1785. Om foråret foretog dette selskab evolutionsøvelser her på Rheden med joller lånt fra Holmen". (4) Traditionerne omkring stiftelsen har i selskabet længe ligget fast, men her skal det forsøges at dreje projektøren lidt for at kaste lys på andre personer end de normalt nævnte, der faktisk også befandt sig på scenen, og måske også har en rolle at spille ved dannelsen af dette nu 200-årige selskab. Der er her tale om at undersøge, hvilken rolle Poul de Lowenørn (1751-1826) spillede omkring selskabets tilblivelse, idet traditionerne normalt ikke drager denne mand ind i billedet. (5)

Omkring midten af det 18. årh. var den mest fremgangsrige flåde den franske. Det var fra Frankrig mange af tidens tekniske fremskridt kom, især fra 1770'erne oplevede man en kraftig interesse for maritime videnskaber hos de franske søofficerer. Normalt anser man den såkaldte LA FLORE-ekspedition, der fandt sted 1770-71 under ledelse af søofficeren Verdun de la Crenne, for en kraftig katalysator for denne udvikling. Det var især navigationsvidenskaben og hydrografien, man interesserede sig for. F.eks. interesserede man sig meget for metoder, hvorefter man nøjagtigt kunne måle længde til søs. Det havde indtil midten af det 18. årh. ikke været muligt, bl.a. fordi man ikke rådede over tilstrækkeligt præcise ure, der kunne virke til søs, de såkaldte kronometre.

Flådens skibskonstruktører blev i høj grad uddannet gennem studierejser udenlands. Således blev de to unge søoffi-

cerer Henrik Gerner og E.W. Stibolt (1741-96) i 1768 sendt til henholdsvis England og Frankrig. De byttede lande i 1771. Allerede året efter blev Henrik Gerner hjemkaldt for at overtage fabriksmesterposten. Han nåede derfor ikke at være ret længe i Frankrig, ligesom han forlod landet på et tidspunkt, hvor den voldsomme videnskabelige interesse endnu ikke var sat ind blandt søofficererne. 1776 blev Sneedorf tilknyttet Gerner for at blive oplært i skibskonstruktion, og der opstod utvivlsomt et varmt venskab mellem mester og discipel.

Efter at Frankrig var gået ind i den nordamerikanske frihedskrig i 1778 blev det traditionen tro besluttet i Admiralitetskollegiet at sende officerer til tjeneste hos de to stridende parter. Der blev sendt 8 officerer afsted til henholdsvis England og Frankrig, 3 kaptajnløjtnanter og 5 premierløjtnanter. Denne fremgangsmåde kan nok forekomme mærkelig idag. Det var i hvert fald en måde hvorpå vore søofficerer kunne få krigserfaring på. Danmark-Norge havde ikke været i krig på dette tidspunkt siden 1720.

Blandt de officerer, der blev sendt til Frankrig, var Poul de Løwenørn. Han havde allerede vist sig som en habil og lovende søofficer og havde været et par gange på togt til Middelhavet, endvidere talte han flydende fransk. Han var sønnesøn af den berømte general og overkrigssekretær Poul Vendelbo Løwenørn (1686-1740). Hans fader var også søofficer og endte med at være deputeret i Admiralitetskollegiet. Faderen havde også gjort tjeneste i den franske flåde 1734-39.

Ved sin ankomst til Brest i november 1778 blev Løwenørn tilkommanderet fregatten LE RENOMMÉ, hvor ingen ringere en Verdun de la Crenne var chef. Løwenørn kom derved lige ind i centrum af den franske videnskabelige debat. Mødet med Verdun de la Crenne og de videnskabeligt interesserede søofficerer og videnskabsmænd omkring denne

blev bestemmende for Løwenørns livsbane. I sine rapporter hjem afslørede han også, at han havde fået stor interesse for de maritime videnskaber. Af denne grund blev han hjemkaldt i 1782 for at lede en videnskabelig ekspedition, der skulle foretages for i praksis at undersøge nogle søure, dvs. kronometre, som en urmager ved navn Armand i Rendsborg havde forfærdiget. Problemet med at konstruere gode kronometre og derigennem opnå bedre længdebestemmelser var jo noget, der blev arbejdet meget med i Frankrig. Løwenørn kom direkte fra overvejelsernes centrum, og var derfor et godt valg som leder af denne ekspedition, som var blevet foreslået af Videnskabernes Selskab, og hvortil man fik assistance af Admiralitetet.

I 1752 var i Frankrig blevet grundlagt L'Académie de la Marine, hvor man videnskabeligt - som i Videnskabernes Selskab - beskæftigede sig med maritime forhold. Umiddelbart inden sin afrejse blev Løwenørn optaget som korresponderende medlem. Han havde under sit ophold i Brest indsendt flere små afhandlinger til dette akademi.

Løwenørn var blevet "vakt" efter sit ophold i Frankrig. Han havde suget til sig og var besluttet på at arbejde for at få indført alle de gode ting, som han havde set i Frankrig med hensyn til at forbedre forholdene for skibsfarten og de søfarende. Det gjaldt således forbedring af søkortene, der på denne tid generelt var meget mangelfulde, ligesom det gjaldt mere præcise navigationsmidler.

I Frankrig havde man - som eneste land - 1720 oprettet Dépôt des Cartes de la Marine, der udover at samle og sammenligne oplysninger af hydrografisk interesse lod foretage opmålinger af farvandene.

Mens Løwenørn i 1782 forberedte sø-ur-ekspeditionen, der skulle foregå med skibet PRØVEN, indsendte han et forslag til admiralitetet om, at der skulle oprettes det han med en oversættelse af den franske institutions navn kaldte et søkortarkiv. Admiralitetet anbefalede sagen, men der var in-

gen penge til det, selv om udgiften primært skulle bestå i det tillæg, som man skulle give den søofficer, der skulle være leder af institutionen. Først i 1784, da et tillæg blev ledig ved en admirals død, oprettede man Søkortarkivet, der således blev det næstældste hydrografiske institut, som er oprettet. Oprettelsen af Søkortarkivet er således ikke, som det er blevet hævdet, en følge af, at den senere Frederik 6. som kronprins overtog magten i april 1784. Ideen lå klar fra 1782. LA FLORE-ekspeditionen blev utvivlsomt brugt af Løwenørn som mønster for PRØVEN-ekspeditionen, der blev gennemført 24. november 1782 - 21. oktober 1783. Foruden at prøve søurene fik Løwenørn tilladelse til at drive hydrografiske og navigatoriske studier på togtet, der bl.a. gik til Vestindien. Løwenørn havde fået tilkommanderet officererne C.F. Grove, P.J. Wleugel (1766-1835), samt kadetterne H. Meyer, C.L. Bille (1764-98) og M. Braëm (1762-1834). Desuden deltog Løwenørns søstersøn J.F. Bardenfleth (1772-1833), der senere blev søofficer.

Det var en lille men videnskabeligt interesseret og entusiastisk kreds, som Løwenørn havde fået samlet om sig. Der er næppe tvivl om, at Løwenørn netop på dette tidspunkt må have virket kolosalt inspirerende på de unge søofficerer. Kredsen foretog under ledelse af Løwenørn vidtgående studier bl.a. hos den astronomiske professor Th. Bugge for at forberede sig til ekspeditionen.

Følgende 7 søofficerer anses normalt for alle at have spillet en rolle ved dannelsesprocessen af Søe-Lieutenant-Selskabet:

C.L. Bille
C.F. Grove
J.D. van Osten
H.C. Sneedorff
H.C.C. von Thun
P.J. Wleugel
Hans J. Zimmer

Som det kan ses var 3 af disse 7 med hos Løwenørn med PRØVEN 1782-83, et forhold som Th. Topsøe-Jensen tidligere har peget på (6). Denne forfatter skriver i denne forbindelse, at "det ligger da nær at antage, at der på dette lange togt med en meget intelligent chef og udsøgte officerer og kadetter er sket noget, der kan have haft forbindelse med dette selskabs stiftelse.." (7)

I 1801 udsendte den tyske astronom og matematiker von Zach en biografi af Løwenørn (8). V. Zach kendte Løwenørn godt og korresponderede med ham. I denne skildring hedder det "at medens skibets (PRØVENs) fuldførelse og udrustning varede benyttede Løwenørn tiden til på det kongelige observatorium under den berømte astronom Bugges vejledning at gøre sig end mere skikket til at forestå en så ærefuld ekspedition. Dette virksomme eksempel fulgtes snart af de officerer, som på dette togt skulle tjene under Løwenørn, som opmuntrede dem til en lignende teoretisk forberedelse og der opstod således en rosværdig kappelyst iblandt dem, hvilken havde vigtige og herlige følger, *idet man fra dette tidspunkt af kan ligesom regne en ny epoke og en gavnlig revolution i den danske marine* (udhævet her'), i det der nu udbredte sig en hidtil ukendt stræben efter større videnskabelig kundskab og teoretiske indsigter iblandt officerskorpset...". Dette har man næppe, selv inspireret af Løwenørn, turdet skrive mens flere af stifterne, bl.a. Grove og Sneedorff, levede, hvis ikke der var noget om snakken.

I sommeren 1783 blev der - iøvrigt efter fransk forbillede gennemført evolutionsøvelser ved eskadren. Det havde været populært blandt de yngre søofficerer, og Admiralitetet besluttede, at der fremover årligt skulle gennemføres den slags øvelser. I den eskadre, der var etableret i sommeren 1784, var Løwenørn næstkommanderende på orlogsskibet WAGRIEN, hvorpå tillige befandt sig C.F. Grove og M.

Braëm, der havde været med på PRØVEN-ekspeditionen. H.C. Sneedorff tjenestegjorde på orlogsskibet OLDEN-BORG.

De bestræbelser, der i 1784-85 danner grundlag for det, der senere bliver til Søe-lieutenant-Selskabet, kom tilsyneladende to forskellige steder fra eller rettere er udtryk for to forskellige intentioner. Disse to forskellige bestræbelser kan godt tænkes at have været repræsenteret af henholdsvis H.C. Sneedorff og C.F. Grove. Stod Gerner bag Sneedorff, stod Løwenørn bag Grove i dennes intentioner.

Det er bemærkelsesværdigt, at Henrik Gerner og Sneedorff havde arbejdet sammen siden 1776, uden at de på et tidligere tidspunkt havde fået den idé at stifte et videnskabeligt selskab. Derimod ville det ligge helt i tråd med Løwenørns intentioner efter hjemkomsten fra Frankrig at få dannet et dansk marineakademi, der dyrkede de maritime videnskaber ligesom det tilsvarende i Frankrig. Løwenørn må utvivlsomt have lanceret denne idé over for den kreds af unge officerer, som han levede tæt sammen med ombord på PRØVEN 1782-83. Allerede året efter var Grove i gang med at stifte et sådant selskab af søofficerer, "som samledes for at udvide sine kundskaber", men først det følgende forår foretog selskabet evolutionsøvelser på Rheden. Ønsket om at etablere et videnskabeligt selskab er smeltet sammen med ønsket om også teoretisk at dyrke evolutionsøvelser. Under alle omstændigheder har det sikkert været meget løst i begyndelsen.

Sommer-eskadren strøg kommando den 16. september 1784, og allerede 22. september afsejlede Sneedorff med et skib til Norge, hvorfra han først kom hjem omkring 1. november. Det er derfor meget usikkert, om han overhovedet har kunnet være med til at stifte et selskab i efteråret 1784. Måske er han først kommet til i foråret 1785, hvor de to sæt

bestræbelser sammen har antaget en lidt fastere form. I december 1785 ved vi fra et brev, at Sneedorff er formand for "selskabet", som det blot benævnes.

I de ældst kendte vedtægter ses det da også, at der er sket en sammensmeltning af Groves videnskabelige intentioner i retning af hydrografien og navigations- og styrmandskunst med Sneedorffs evolutionsøvelser og praktiske søkrigsvidenskab. I disse beskrives selskabets formål som: "1. Selskabets formål er, indbyrdes blandt dets ordentlige medlemmer, at udbrede ved fælles hjælp alle de kundskaber, hvilken kunne nytte den danske søofficer. 2. Sømandskabet, styrmandskunsten, søartilleriet, evolutionen, konstruktionen, den skandinaviske hydrografi, blive især de videnskaber hvilke selskabet såvel praktisk som teoretisk agter at dyrke."

Da denne sammensmeltning har været afklaret, har man i 1786 påbegyndt udarbejdelsen af egentlige vedtægter, og i 1787 lukkede så denne snævre kreds af unge officerer op for tilgang ude fra.

Der er tidligere gjort en del ud af selskabets påbud om tavshedspligt fra medlemmernes side i denne første tid. Men sådanne ordninger var ikke ualmindelige på denne tid, hvor klubberne begyndte at vinde indpas i Danmark. Der var dels tale om unge officerer, der gerne ville have lov til frit at kunne diskutere faglige emner, dels understregede det jo også eksklusiviteten i medlemskabet, der ikke skulle være for alle og enhver. Man lagde stærk vægt på, at alle medlemmer til stadighed ydede en indsats i form af afhandlinger, foredrag o.lign. M.h.t. tavsheds-påbuddet er der også den mulighed, at man i selskabet har villet have mulighed for at kritisere marinens ledelse uden at komme i vanskeligheder. Forholdene var nemlig 1784-88 ikke de bedste i marinen mellem ledelsen og mange yngre officerer. Den faktiske leder af marinen var overkrigssekretær F.C. Rosenkrantz, der netop kom til i 1784. Han var en svoren modstander af landbore-

formerne og blev anset for at være en af de reaktionære kræfter, der søgte at hindre de mange reformvenlige tendenser, der var i tiden. Dette forhold bevirkede bl.a. at han kom i et skarpt modsætningsforhold til Henrik Gerner, der var meget reformivrig og bl.a. sad i landhusholdnings-selskabet. Henrik Gerners begravelse i januar 1788 blev således benyttet af søofficerskorpset til at demonstrere mod Rosenkrantz. Sneedorff, der stod Gerner nær, kan have arbejdet for at få gjort selskabet til en kærne i reformbevægelsen, men at selskabet ligefrem har kunnet sammenlignes med en jakobinerklub, er der absolut ingen dækning for (9). Rosenkrantz blev afskediget 1788 og forholdene bedrede sig på disse punkter. Men det vil være forkert at sige, at perioden 1784-88 var en fremgangstid for marinen. Ledelsen kan ikke have støttet et sådant selskabs dannelse i denne periode, og faktum er da også, at der ikke i marinens arkivalier findes et ord om dannelsen af selskabet.

Da der efter 1787 kom nye medlemmer ind i selskabet, opstod der tilsyneladende et skisma mellem groft taget de oprindelige medlemmer, kaldet "det ældre selskab", og de sidst ankomne, betegnet som "det yngre selskab". Det ældre selskab ville fortsat lægge stor vægt på, at alle medlemmer skulle gøre en indstas, og at der så at sige skulle være tale om et "arbejdende selskab", mens de nytilkomne og vel også nogle af de oprindelige medlemmer ville gøre selskabet til et lidt friere selskab, hvor medlemmerne, hvis de havde lyst og tid, kunne påhøre foredrag og diskussioner. Muligvis har der også kunnet spores en forskellighed mellem de synspunkter, som Grove stod for oprindeligt, altså "kundskabs-selskabet", kontra Sneedorffs "evolutionsselskab". Sagen var nemlig, at en del af de nytilkomne officerer var ældre officerer, der ikke havde de samme evolutionsinteresser som løjtnanterne, men dog var videnskabeligt interesserede. Blandt de oprindelige medlemmer var man nu indstillet på, at de medlemmer, der ikke ville arbejde, skulle køres ud på

et sidespor. De kunne deltage i forhandlingerne, men ville ikke kunne få stemmeret og ikke kunne vælges til selskabets embedsmænd.

En sprængning af selskabet, der endnu ikke havde fået navn, var uundgåelig. Den 31. oktober 1788 samledes en gruppe ældre og yngre officerer på Gammelholm og stiftede

DET SØ-MILITAIRE KAART-, ARCHIV- OG
BIBLIOTHEKS-SELSKAB (10)

Dette selskabs formål var stort set det samme som det andet selskabs. Man ville dyrke de maritime videnskaber. Derudover ville man som noget nyt anskaffe en samling af søkort, farvandsbeskrivelser og nautiske instrumenter, som medlemmerne kunne låne i forbindelse med udkommandoer og togter.

Dette selskab var så at sige en privat pendant til Søkortarkivet, og det var et selskab mere efter Løwenørns intentioner. Har han stået ude i kulissen før dannelsen? I hvert fald står Løwenørn som medlem nr. 3 i dette selskab, og han blev et meget aktivt medlem af "søofficersselskabet", som han betegner det, når han skriver til det. I 1824 blev han overordentligt medlem, altså en slags æresmedlem. Løwenørn fik først forbindelse med Søs-Lieutenant-Selskabet efter han på et møde den 19. marts 1807 - iøvrigt sammen med Sneedorff blev valgt til overordentligt medlem af dette selskab. Løwenørn tilsendte derefter Søs-Lieutenant-selskabet en række udenlandske afhandlinger, som han kommenterede, og som ofte blev oplæst på møderne.

Allerede i 1790 søgte man at sammenslutte de to selskaber, der jo arbejdede for det samme, men resultatet mislykkedes. Fasting, arkivselskabets første formand, søgte 1789 Admiralitetet om at få tildelt et par værelser i Nyboder. I indstillingen til kongen beskrives selskabet sådan: "en del af Deres kongelige majestæts søofficerer have forenet sig til et selskab for ved conversation, læsning m.m. at cultivere deres videnskab". Den 19. august 1789 fik selskabet tildelt værel-

serne, i hvilket selskabet holdt til indtil det blev ophævet i 1927 og dets formue blev overdraget Søe-Lieutenant-Selskabet.

Hvorfor kunne Søe-Lieutenant-Selskabet ikke også søge Admiralitetet om plads? Der skulle gå mange år før dette selskab optræder i søetatens officielle dokumenter.

Forsøget på sammensmeltningen i 1790 var vist nok betinget af, at arkivselskabet havde fået lokaler. Da Søe-Lieutenant-Selskabets lokaleforhold var dårlige, var tanken nærliggende. Men bestræbelserne lykkedes altså ikke. Et lokalefællesskab måtte også opgives, da Arkivselskabet kun kunne tillade, at medlemmer af dette selskab havde adgang til dets værelser, og da Søe-Lieutenant-Selskabet på sin side ikke kunne tillade andre end medlemmer at benytte dets manuskripter, der forudsås at blive opbevaret i de samme lokaler. Der hviler fortsat mørke omkring stiftelsen af Søe-Lieutenant-Selskabet, fordi kilderne til belysning af forholdene ikke synes at eksistere. Det er dog blevet sandsynliggjort her, at Grove må have spillet en lige så stor rolle ved stiftelsen eller rettere i løbet af dannelsesprocessen som H.C. Sneedorff. Grove var stærkt inspireret af Løwenørn, og når dannelsesprocessen begyndte i 1784 skyldtes det formentlig denne meget videnskabeligt instillede søofficer. I 200-året for Sø-Lieutenant-Selskabets stiftelse fortjener Poul de Løwenørn at blive mindet på linie med Henrik Gerner for den inspiration, også han var for den danske flådes officerer.

NOTER

(1) Der findes følgende litteratur om Søe-Lieutenant-Selskabets historie: H. Degenkolv og B.W. Jordening: Meddelelser af "Sølieutenant-Selskabets" Arkiv. Kbh, 1884

L. Dornonville de la Cour: Sølieutenant-Selskabets Historie og Virksomhed gennem 125 år. Tidsskrift for Søvæsen 1909 pp. 505-73

J.H. Schultz: Historiske Meddelelser om Sølieutenant-Selskabet. Tidsskrift for Søvæsen 1923 pp. 422-36 og 363-91.

Th. Topsøe-Jensen: Ved Søe-lieutenant-Selskabets 150-Aars Jubilæum 17. september 1934. Tidsskrift for Søvæsen 1934 pp. 463-77

Søe-lieutenant-Selskabet 1784-1934, Kbh. 1934.

(2) Se om dette spørgsmål G. Honnes de Lichtenberg: En rekapitulation af oplysningerne om Søe-lieutenant-Selskabets Henrik Gerner-portræt. Tidsskrift for Søvæsen 1954 pp. 15-35.

(3) Søe-lieutenant-Selskabets ældste arkiv opbevares fortsat af selskabet selv.

(4) Søe-lieutenant-Selskabet 1784-1934, Kbh. 1934 p.1. Groves optegnelser, som skulle have været i marineminister N.F.Ravns besiddelse kan ikke findes idag.

(5) Vurderingerne i denne artikel bygger på nyere undersøgelser, som forfatteren har foretaget i forbindelse med publiceringen af bogen "Poul de Løwenørn 1751-1826. Farvandssikringens organisator i Danmark", udkommer oktober 1984.

(6) Topsøe Jensen op. cit.

(7) ibid. p. 427

(8) F. von Zach: Über Paul von Løwenørn, Monatliche Correspondenz zur Beförderung der Erd- und Himmelskunde, 1801.

(9) J.H. Schultz op. cit. p. 432

(10) Stavemåden kan være lidt forskellig i dette meget besværlige navn, bl.a. ses bindestregerne anbragt på forskellig måde. Den her gengivne må anses for den mest korrekte. Selskabets dannelse er beskrevet i Søe-lieutenant-Selskabet 1784-1934, Kbh. 1934 og af F.H. Kjølens i Tidsskrift for Søvæsen 1926 pp. 145-67. Selskabets arkiv findes i Rigsarkivet.



BOGANMELDELSER

Anders Jörle & Anders Hellberg: UBÅD 137 - Ti dage som rystede Sverige. Chr. Erichsens Forlag. 318 sider.

De to svenske journalister Anders Jörle og Anders Hellberg har i en blanding af dramatiseret og dokumentarisk fremstilling beskrevet, hvad de opfatter som en mulig optakt til og forløb af episoden omkring den russiske ubåd U.137's grundstødning i den svenske skærgård den 27. oktober 1981.

Bogen bygger på en række kendsgerninger som ved hjælp af egen fantasi og et stort antal interviews er stykket sammen til en absolut læseværdig stemningsberetning og beskrivelse af denne verdensbegivenhed.

Specielt er det lykkedes at fremhæve, hvorledes det uventede og næsten utænkelige kan blive til virkelighed, og hvorledes først skepsis og derefter en stigende grad af erkendelse med krav om handling med nogen forsinkelse breder sig op igennem systemet.

Da først bevidstheden om hændelsens betydning er trængt igennem, lykkedes det imidlertid forholdsvis hurtigt at få iværksat forskellige foranstaltninger, som kan bringe situationen under kontrol og give tid til at få truffet de "rigtige" beslutninger.

I virkeligheden er bogen en udmærket gennemgang af det vi forstår ved en krisesituation, som er kendetegnet ved elementer af overraskelse, ved en fornemmelse af at vitale interesser står på spil, en fornemmelse af krigsfare, usikkerhed i fortolkning af situationen og krav om beslutninger. På journalistisk vis søger forfatterne at afdække svaghederne i krisestyringsevnen dels med hensyn til beredskabsforholdene og beslutningssystemet, men hvad der måske er aller vigtigst med hensyn til at have midler til rådighed til at kunne træffe og gennemføre de ønskede beslutninger.

Forfatterne sætter nogle alvorlige spørgsmålstegn ved de grundlæggende opfattelser af Sveriges sikkerhedspolitiske situation og krav til de militære styrker og beredskabet. Trangen til at afsløre og afdække det pinlige overskygger lidt de militære foranstaltninger, der trods alt blev gennemført hurtigt og i muligt omfang, da situationen var erkendt, men det ændrer selvfølgelig ikke ved den kendsgerning, at de begrænsede militære foranstaltninger, der var til rådighed, indskrænkede de svenske myndigheders muligheder for at løse krisen med sikkerhed på Sveriges betingelser.

Der er næppe tvivl om, at myndighederne var indstillet på at anvende våbenmagt, hvis det skulle blive nødvendigt. Hvorvidt denne vilje, og en omend begrænset demonstration af evne har haft betydning, må overlades til spekulation, men det diplomatiske spil, som det beskrives, er præget af militære kendsgerninger og afhængig af de militære foranstaltninger, der kan gennemføres.

Den dramatiserede beskrivelse af indtrængningen i den svenske skærgård og grundstødning er næppe blevet forringet ved oversættelsen til dansk af en tidligere ubådsofficer. Man fornemmer stemningen som naturligvis har været præget af den højst specielle opgave og af de særprægede kommandoforhold, som også kommer til udtryk ved de efterfølgende begivenheder. Der synes dog at være en tendens til at beskrive besætningen og chefen som noget "tunge" og handlingslamme. Samtidig får man en fornemmelse af, at det er noget af et vrag, de sejler rundt med. Det rimer ikke rigtigt med den særdeles dristige og meget vanskelige operation, de er sat på. Det er vanskeligt at forestille sig, at en atombevæbnet ubåd, der bliver sendt på en så krævende og risikabel opgave ikke skulle være bemannet med en veltrimmet besætning og have en acceptabel materielstandard. Russerne spiller imidlertid på, at udstyret ikke har fungeret og har medført den "uheldige" fejlnavigation. Dette fasthol-

des stædigt under de lange afhøringer på trods af kendsgerninger og bevidstheden om, at hele verden ved, hvad der er foregået.

Det er måske den væsentligste lære fra episoden, at i forholdet til russerne er kendsgerninger det eneste troværdige.

Herudover demonstreres den betydning løsning af militære opgaver tillægges. Det må nok siges, at den dristighed der udvises, og risiko for politisk prestigetab, som accepteres for at opnå det militære formål ved en sådan operation og de fortsatte operationer i den svenske skærgård, udover at overgå vestlig forstand og fantasi, understreger prioriteringen af militære opgaver i det sovjetiske system.

Bogen forsøger at beskrive alle aspekter af episoden og får også meget med, men på bekostning af en overskuelig gennemgang af hændelsesforløbet. Det er lidt vanskeligt at bevare overblikket og fornemme tidsforløbet for de forskellige situationsbeskrivelser. Det understreger det fundamentale i en krises karakter, at den er præget af usikkerhed og netop er vanskeligt at overskue.

H. Fink-Jensen

Peter Patfield: "Dönitz - The last Führer" 523 s, ill. Gollancz, London 1984

Forfatteren har gennem et grundigt studium af relevant litteratur formået at tegne et på mange måder afslørende billede af "The last Führer", storadmiral Karl Dönitz, de tyske ubådes energiske chef og fortaler i to Verdenskrige.

Medens det indtryk, man gennem Dönitzs maritime selvbiografi samt hans tidligere bøger har fået af admiralens person og virksomhed, er tiltalende og viser os en meget dygtig og energisk søofficer, kaster nærværende værk nogle mørke skygger over det smukke portræt.

Selvbiografien søger at fastslå, at Dönitz var så helt og holdent optaget af sin tjeneste, at han aldrig har haft tid til at rette kritiske blikke mod det politiske system, som Nazismen velsignede Tyskland med.

Forfatteren beretter loyalt om admiralens smukke karriere og hans kamp for at gøre ubåden til Det tredje Riges mest effektive våben. Dönitz var tidligt modstander af storadmiral Raeders Z-plan der tilsigtede bygningen af en mægtig "balanced fleet", som skulle være kampklar omkring 1946. Dönitz anså det for håbløst at ofre enorme beløb i et rustningskapløb med Royal Navy, når man langt billigere og hurtigere kunne skabe verdens største og bedste ubådsflåde, der ville være i stand til at stoppe al tilførsel til de britiske øer og dermed tvinge England til at kapitulere.

Som bekendt begyndte Hitler sin angrebskrig så tidligt, at kun en brøkdel af Raeders flåde var sejlklar, og selv om Krigsmarinen i det første krigsår opnåede forbløffende resultater, måtte Dönitz konstatere, at ubådsvåbnet langt fra var stærkt nok til at løse sin hovedopgave: at hindre forsyningerne til England i at nå frem.

Selv om Dönitz fik fuld anerkendelse for sin ledelse af ubådene var hans forhold til storadmiralen ikke videre hjerteligt. Han anså Raeders filosofi om en ny "Hochseeflotte" for helt forældet, og efterhånden som krigens forløb gav Dönitz ret med hensyn til ubådenes overvældende betydning, steg hans stjerne hos Hitler. Dönitzs beundring for Førereren kendte ingen grænser, og han udtalte sig aldrig kritisk om de nazistiske metoder. Det er svært at tro på, at han skulle være komplet uvidende om masselikvideringen af jøder, om koncentrationslejrene og om krigsfangers anvendelse som slavearbejdere.

I januar 1943 afløste Dönitz den trætte og desillusionerede storadmiral Raeder, og til Førerens overraskelse bad han om at måtte give de store skibe, som i høj grad var i unåde, et halvt år til at vise, hvad de duede til. Beslutningen om at

indsætte SCHARNHORST mod en konvoj til Rusland i julen 1943 blev katastrofal, idet slagkrydseren blev sænket efter at være blevet helt udmanøvreret af admiral Frazers styrker. Dönitz påtog sig her et tungt ansvar ved at give ordrer hen over hovedet på admiralerne Schniewind, Kummert og Bey. De herskende vejrforhold var så ugunstige, at operationen burde have været afblæst.

I sin tid som storadmiral blev Dönitz i stigende grad knyttet til Hitler, der i ham så den mest loyale af sine militære chefer. Han vedblev til det sidste at fastholde troen på den endelige sejr eventuelt ved et af Føreren fremkaldt mirakel. Da dette udeblev og Hitler tog sit liv i Berlins Ragnarok, stod Dönitz uventet som Førerens arvtager - en lidet misundelsesværdig opgave.

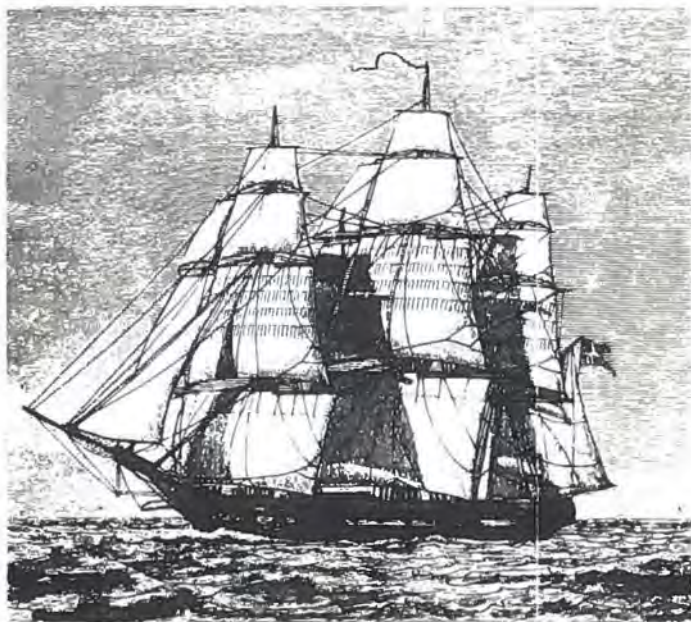
Forfatteren beskriver ret indgående Nürnberg-processen og de afsagte domme. Dönitz fik 10 års fængsel men betragtede dommen som meget uretfærdig, idet han kun kunne erklære sig delvis ansvarlig for et enkelt af de mange folkeretstridige ubådsangreb på passager-og handelsskibe, medens han vedblev at hævde uvidenhed om de grove forbrydelser mod jøder og krigsfanger. Da Dönitz blev frigivet nøjagtig 10 år efter domsafsigelsen, fik han tilkendt admirals pension og kunne derfor leve under tålelige økonomiske kår. Han gik straks i gang med at skrive sine krigserindringer, der to år senere udkom under titlen "10 Jahre und 20 Tage", et interessant men meget subjektivt værk. Særlig typisk i denne henseende er skildringen af SCHARNHORST-affæren i Nordhavet, hvor han tilsyneladende ikke føler sig tyngt af noget ansvar.

Under omtalen af attentatet mod Hitler 20 juli 1944 foregiver Dönitz at være helt uvidende om de forhold, som havde tilskyndet de sammensvorne til deres desværre mislykkede operation.

I de første år efter løsladelsen nærrede "den sidste Fører" et spinkelt håb om at blive opfordret til påny at påtage sig

hvervet som statsoverhoved. Dönitz blev i sit lange liv ikke sparet for personlige sorger, hans to sønner, der begge var søofficerer, omkom som tjenstgørende i ubåde, og 1962 mistede han sin hustru. Hans datter Ursula var gift med søofficiren, Gustav Hessler, som assisterede sin svigerfader med at skaffe dokumenteret materiale til erindringsbogen. Det kan anbefales at læse denne bog umiddelbart efter "10 Jahre und 20 Tage", hvorved linierne i storadmiralens portræt bliver trukket skarpere op.

E.J.S.



MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i maj/juni 1984

BIBLIOGRAFI & BIBLIOTEKSVÆSEN, SPROG m.v.
Christensen, Benny (red.): Litteratur vedr. danske lodserier og dansk lodsvæsen. Kbh. u.å. 6 s. bibl. maskinskr. 4°. *Petersen, Pia Riber (red.):* Nye ord i dansk 1955-75 Kbh. 1984. 678 s. registre. (kun til brug på læsesal).

HISTORIE.

Berg, Ejner: Kaserner, baracker och hydder. Svenska soldatbonningar under fyra århundraden. Stockholm 1981. 186 s. ill. index. 4°.

The Devonshire Magazine being the Magazine of the Cadet Training Cruiser - Summer Cruise 1949. Torquay u.å. (1949). 72 s. ill. kort.

Fillmore, Stanley & R.W. Sandilands: The Chartmakers. The History of Nautical Surveying in Canada. Toronto 1983. 256 s. ill. kort. index. bibl.

Hastings, Max & Simon Jenkins: The Battle for the Falklands. London 1983. 384 s. ill. kort. index.

Holmes, R.W.: The semaphore. The story of the Admiralty-to-Portsmouth Shutter Telegraph and Semaphore Lines 1796 to 1847. Devon 1983. 224 s. ill. kort. bibl.

Holst, Johan Jørgen: Ubåten i fredens hav 1981: Ubåt 137, U-238 og Vi. (Atlantehavskommiteens serie nr. 69). Oslo 1982. 16 s. ill. kort.

Jacobsen, Sv.: Mineuskadeliggørelsesholdet etableret i Rødvig d. 7. okt. 1939. (dagbog 7/10 1939 - 27/7 1941). u. sted u.å. 58 s. håndskr. manuskript. 4°.

Kraft, Hannes & Christian Jenssen (red.): Die Schiffsglocke. Ein Lese- und Erzählbuch für frohe und ernste Stunden an Land und auf See. Postdam u.å. (1943). 624 s. ill. index. Københavns Søbefæstning. u.sted (Kbh:) 1918. 2 + 23 s. fotokopi. 4°.

Lahrmann, Henning (red.): Fra Flyvermath til konstabel. Flyvevåbnets teknikere og specialister i perioden 1947-1984. Kbh. 1984. 224 s. ill. index.

Muller, David G.: China as a Maritime Power. Boulder, Colorado 1983. 278 s. ill. kort. index bibl.

Spies, M.H.: Veteran Steamers. A Story of the Preservation of Steamships. Humlebæk 1965. 140 s. ill. index.

Taylor, Gordon: London's Navy. A story of the Royal Naval Volunteer Reserve. London 1938. 176 s. ill. index. pers. index.

Villar, Roger: Merchant Ships at War. The Falklands Experience. London 1984. 192 s. ill. index.

Wetern, Desmond: The Decline of British Seapower. London 1982. 452 s. ill. kort. index.

1. VERDENSKRIG.

Goldrick, James: The King's Ships Were at Sea. The war in the North Sea August 1914 - February 1915. Annapolis 1984. 356 s. ill. index. kort bibl.

Hough, Richard: The Great War at Sea 1914-1918. New York 1983. 354 s. ill. kort. index.

2. VERDENSKRIG

Montgomery, Michael: Who sank the Sidney? London 1983. 242 s. ill. kort. index. bibl.

Owren, Nils: Scharnhorst skal senkes. u.sted (Oslo) 1983. 214 s. ill. kort. index.

Pope, Dudley: Convoy. London 1980. 352 s.

Schmidt, Palle: Flyveblade nedkastet over Danmark under anden verdenskrig (2. udgave). Esbjerg 1983. 360 s. ill. 4°.

PERSONALHISTORIE

Irmingier, C.L.C.: Levnedsbeskrivelse, dagbogsblade og skriveøvelser fra Søecadet-Academiet, u.sted 1822-24. 65 s. håndskr. fotokopi.

Sudida, Jon Tetsuro (ed.): The Pollen Papers. The Privately Circulated Printed Works of Arthur Hungerford Pollen, 1901-1916. Navy Records Soc., Vol. 124, London 1984, 400 s. ill. index.

POLITIK m.v.

Correspondence between the Chairman of Council of Ministers of USSR and the Presidents of the USA and the Prime Ministers of Great Britain during the Great Patriotic War of 1941-1945. Vol. 1: Correspondance with Winston S. Churchill and Clement R. Atlee (July 1941 - November 1945). Vol. 2: Correspondence with Franklin D. Roosevelt and Harry S. Truman (August 1941 - December 1945). Moscow 1957. 2 bd. 404 + 292 s.

Gården, Hugo: Atomvåben-debatten. En analyse af opinionens rolle - Kan vi leve med atomvåben? Kbh. 1983. 172 s.

Levie, Howard S.: The Status of Gibraltar. Boulder, Colorado 1983. 258 s. index. bibl.

Møller, J. Ørstrøm: EF's fremtid. Resultater, problemer og fremtidsperspektiver. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER, Serie 16 nr. 4. Kbh. 1984. 32 s.

Plan for forswarets virksomhed 1984. Vedbæk 1984. 56 s.

SKIBE, BYGNING m.v.

Friedman, Norman: Submarine Design and Development. London 1984. 192 s. ill. index. 4°.

Ireland, Bernard: Navies of the West. London 1984. 192 s. ill. index.

Landström, Bjørn: Regalskeppet Vasan från böjan till slutet studier i danskt, engelskt och holländskt skeppsbyggeri under förste hälften av 1600-talet.Stockholm 1980. 158 s. ill. index. bibl. 4°.

Lavery, Brian: The Ship of the Line. Vol. II: Design, Constructions and fittings. London 1984. 192 s. ill. index. 4°.

BJÆRGNINGS- & REDNINGSVÆSEN, NAVIGATION. Betænkning II om "RF.2"'s forlis. Afgivet af den af industriministeren den 20. maj 1983 nedsatte kommission. Kbh. 1984. 268 s. ill. kort.

Cahill, Richard A.: Collisions and their Causes, London 1983. 172 s. ill. index. kort. bibl.

Vragregister for Nordjylland. Frederikshavn 1984. 31 + 7 s. kort. index. maskinskr. dupl. 4°.

VÅBENTEKNISKE o.a. HÅNDØGER.

Artilleri-Skydereglement for Flaaden. Kbh. 1929. forsk. pag. (202 s.).

Reglement for Klargøring og Undersøgelse af Materiel til Søminer. Kbh. 1931. 94 s. + plan I-IV. ill.

Vejledning i Skibsartilleriets Organisation og Anvendelse. Kbh. 1930. 94 s. + I-XII.

("Guns"): Whitehead Torpedo, the Autobiography of a. London u.å. 128 s. ill.

GRØNLAND.

Retningslinier for Grønlands-ekspeditioner. (På dansk og engelsk). Kbh. 1984. 16 + 16 s. kort.

Walther, Kaj: Dagbøger fra ophold i Østgrønland og fra sejladser med Søværnets skibe Færøerne/Grønland.

1. Østgrønland, slædepatruljen SIRIUS 1969. 11 s. maskinskr.
2. Østgrønland, slædepatruljen SIRIUS 1970. 54 s. maskinskr.
3. Flådestationen GRØNNEDAL 1973. 15 s. maskinskr.
4. Slædepatruljen SIRIUS' Øst- og Vestgrønland 1976. 11 s. maskinskr.
5. Inspektionsskibet VÆDDEREN, Færøerne/Vestgrønland 1978. 88 s. ill. maskinskr.

6. Inspektionsskibet VÆDDEREN, Vest- og Østgrønland 1980. 111 s. il. maskinskr.
7. Inspektionskutteren AGPA, Vestgrønland 1981. 82 s. ill. kort. maskinskr.
8. Inspektionsskibet INGOLF, Vest- og Østgrønland 1983. 126 + 15 s. kort maskinskr.

TIDSSKRIFTER.

Forskning i Grønland nr 1/1977 ff. Kbh. 1977. ill. kort. 4°.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Michael Montgomery: Who sank the Sidney? Leo Cooper, Secker & Warburg, London 1983.

Forfatteren har efter 4 års undersøgelser, interviews m.m. forsøgt at finde en løsning på de hidtil ubesvarede spørgsmål omkring det, som den amerikanske historiker Hanson Baldwin har beskrevet som "The most curious incident of the seas".

Hvorfor var der ingen overlevende fra Sidney og hvordan forsvandt alle spor af krydseren så hurtigt? Hvordan var hjælpekrydseren i stand til at nedkæmpe den meget større og bedre armerede krydser? Var en japansk u-båd involveret? Hvorfor ville Marinen ikke vedkende sig et lig, der 3 måneder efter blev fundet på en Carleyflåde fra krydseren? Pearl Harbour fulgte 2 uger senere. Var Sidney således den 2. Verdenskrigs "Lusitania"?

Nils Owren: Scharnhorst skal senkes! Hjemmenes Forlag, Oslo 1983.

Forfatteren er tidligere kontreadmiral i den norske marine. Han var elev på Sjøkrigsskolen den 9. april 1940 og var ombord på Heimdal, da det gamle kongeskib forlod Tromsø ved kapitulationen den 7. juni 1940. Under krigen blev han specialuddannet som artillerist og var om bord i jageren Stord under eskortetjeneste i Murmansk-konvojerne. Stord

deltog i sænkningen af Scharnhorst og senere i invasionen. I 1964 udgav han bogen "Klar til at åbne ild" om jageren Stord.

I nærværende bog giver han et rids af Tysklands maritime planlægning helt tilbage fra 1922 og beskriver meget levende Scharnhorsts deltagelse i invasionen i Norge, slagskibets senere virke - bl.a. Kanal-gennembruddet og opholdet i Norge og norske farvande, der til sidst førte til dets endeligt. Ind imellem får læseren indblik i de intriger og sammenstød, der opstod indenfor den tyske maritime ledelse, og - modsat - admiral Frasers planlægning af tilintetgørelsen af slagskibet. Forfatteren tegner også et smukt billede af jageren Stord's chef, orlogskaptajn/ kaptajnløjtnant Storheill. En velskreven og let læselig bog, lidt i stil med admiral Saabye's bøger om "Krigen til søs".

Torgius Petersen: Mit levnesløb (1766-1831). fotokopi, håndskr. manuskript.

Som gave har biblioteket modtaget en fotokopi af Torgius Petersen's håndskrevne levnedbeskrivelse. Han blev født i Norge 1766 og kom ud at tjene som 10-årig, blev senere "udkommanderet som indrulleringsmatros". Den 25. november 1788 blev han "indpræsenteret i Kongens tjeneste og kom udi 3^{die} Divisions 2^{det} matroskompagni og fik nummer 21". I 1793 blev han overført til et artillerikompagni, og havde iøvrigt fra 1788 skiftende tjeneste om bord og på Holmen, hvilket han gør nøje rede for, med skibsnavne og chefer m.m.

Hans første tjeneste som underofficer var i 1800 med fregatten "Frederiksværn" som vagtskib i Helsingør. Under slaget på reden var han om bord i defensionsskibet "Cronborg".

Senere kom han til kanonflotillen i Holsten, som artilleri- og proviantregnskabsfører, og man følger ham videre i årene på Sylt - Amron - Pellworm og Glückstadt, indtil han i juli 1814 afskediges efter mere end 25 års tjeneste.

Erindringerne er angiveligt nedskrevet efter 1831, og de vidner om en god hukommelse hos den gamle søkriger.

Kaj Walther: Dagbøger fra ophold i Østgrønland og fra sejladser med Søværnets skibe Færøerne/Grønland. 8 bd. maskskr.

Maleren og tegneren Kaj Walther har tabt sit hjerte til Grønland. I 1958 og årene derefter tog han job under Fyrvæsenet og var med til at bygge Loran-stationer i Østgrønland. Senere besøgte han slædepatruljen Sirius i Daneborg og har siden regelmæssigt besejlet/besøgt Grønland (og Færøerne) med Søværnets skibe og Flyvevåbnets transportfly.

Under turene har han flittigt brugt såvel pen som pensel. Den 3. december 1982 overdrog han som gave til Søværnet mere end 400 akvareller og tegninger, som er registreret i Marinens Bibliotek, og som tænkes anvendt bl.a. til udsmykning af flådens skibe og landetablissermenter.

De 8 dagbøger, som nu er modtaget som gave, er kunstnerens personlige refleksioner over livet om bord, ophold i land, samvær med mennesker, Grønlands befolkning m.m. Med kunstnerens evne til at se udover sin egen næsetip, med spredte citater rækkende fra klassikere over Aarestrup til Nis Pedersen og nyere lyrikere og med megen god livsfilosofi presset ind i dagligdagens oplevelser, vil dagbøgerne være opbyggelig læsning for mange.

Desmond Wettern: The Decline of British Seapower. Jane's Publ. Company, Ltd., London 1982.

En næsten måned for måned beskrivelse af begivenheder i Royal Navy siden 1945. Hvert år har sit kapitel i bogen. Små og store begivenheder hjemme og udenlands, forsvarslove og bevillinger, lån, uniformer med meget mere redegøres der for.

Udover et omfattende index er der som bilag oversigter over fåldens størrelse og sammensætning år for år. A.H.



Stornophone 800U

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



Storno

RADIOTELEFONER

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

Svitzer suveræn service til søs

Verdensomspændende bjergnings-, bugserings- og offshore service

Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise A/S

Kvæsthusgade 1 1251 København K Telefon (01) 15 51 95 efter kontortid (01) 15 51 75
Telex no 15983 Telegram SVITZERSALVAGE (24 timers service)

Agenter: _____

London: LOWNDES LAMBERT GROUP LTD (Marine Claims and Salvage Division)

Telegram Eielgee - Telex 887370/886994 - Telefon 01-283 2000

New York: Moller Steamship Co. Inc. Suite 3527 One World Trade Center

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



DET NORSKE VERITAS

DANMARK



**Til
lykke!**



SCANTER MIL SYSTEM

Advanced Radar Systems

- Navigation
- Surveillance



TERMA Elektronik AS

Højsmøgen 4, DK-8520 Lystrup, Denmark
Telephone 061 222000, Telex 68009 Terma dk, Cable Terma

Annoncesalg til Søværnenet

01 - 58 46 00

Tal med vores hr. Victor Johansen
om annoncer eller tryksager



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
- CCIS-Systems
- Software

Subsidiary company in West Germany



57 mm allmåls pjäs Mk 2

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

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



BOFORS
FÖRSVARSMATERIEL

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

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

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**

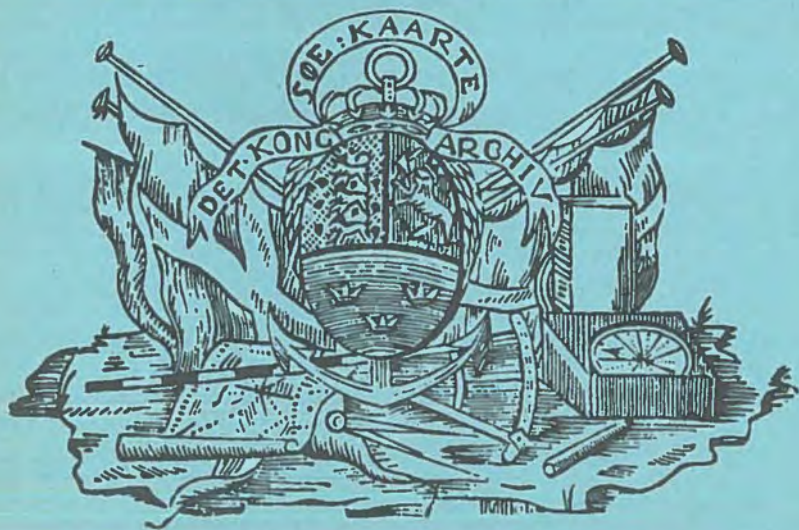
ERICSSON RADIO SYSTEMS AB, S-163 80 STOCKHOLM, SWEDEN
PHONE: 46 8 752 10 00, TELEX: 135 45 ERICRA S

Tidsskrift for Søværnen



UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn K. H. Winther



NR. 5 - 1984 SEPTEMBER/OKTOBER
155. ÅRGANG

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

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

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
Sø-Lieutenant-Selskabet
overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon (01) 54 05 52
GIRO 11 91 96

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

Forsidebillede: DET KONG. SØE:KAARTE ARCHIV LOGO

INDHOLD	SIDE
DET KONGELIGE DANSKE SØKORT ARKIV 1784 - 22 OKTOBER - 1984	
af orlogskaptajn J. M. Kilt	221
NEKROLOG	266
BOGANMELDELSER	268
MARINENS BIBLIOTEK	271
RETTELSE TIL MAJ - JUNI NUMMERET 1984	278



Søværnets Askebæger 1984

Årets motiv er Søværnets første undervandsbåd:

"DYKKEREN"

Det store askebæger er udført i fajance med blå kant. Det koster kr. 64,50 incl. moms. Det mindre er udført i porcelæn og forsynet med en guldkant og koster kr. 56,00 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 1. november 1984, og levering vil ske inden jul.



DEN KONGELIGE PORCELAINSFABRIK

Amagertorv 6 · 1005 København K

Tlf. (01) 13 71 81

DET KONGELIGE DANSKE SØKORT-ARKIV

22. OKTOBER 1784/1984

Orlogskaptajn J. M. Kilt,
Sektionschef, Søopmålingen.



INDLEDNING

I begyndelsen af det 17. århundrede sejlede danske navigatører og "Søe Capitainer" næsten kun efter udenlandske, især hollandske, søkort. Disse kort var på ingen måde nøjagtige og beskrev de danske farvande på en mangelfuld måde. Der blev dog gjort flere forsøg på at forbedre søkortene. Det ældste eksisterende danske søkort er sandsynligvis et søkort fra 1655 over den sydlige del af Øresund fremstillet af Bagge Jensen Wandel (1622-1684). I 1688 kom den første virkelige igangsætning af søopmåling i de danske farvande, og med Jørgen Dinesen Oxendorph (1641-1712) som navigationsdirektør kom der samme år et håndtegnet kort: "Accurat Sø- og Landkort over Amager, Saltholm, Hven, og langs kysten fra København til Helsingør, efter kgl. Majestæts al-

lern. Befaling indrettet Anno Christi 1688 paa ny Vis og geometrisk maade”.

Den 11. juni 1689 blev Jens Sørensen (1646-1723) udnævnt til ”Søcart-Directeur”. Jens Sørensens opmålingsarbejder var meget omfattende og meget nøjagtige. Han kæmpede en brav kamp for offentliggørelse af de gode danske søkort. Det var dog almindeligt, at man på Jens Sørensens tid opbevarede farvandsoplysninger som fortrolige papirer, for at fremmede magters søkrigsstyrker ikke skulle gøre brug af disse. Jens Sørensens liv og levned er beskrevet af Johannes Knudsen i to bøger, som udkom i 1918 og 1921. Jens Sørensen har med rette fået tilnavnet: Den danske hydrografis fader.

Efter Jens Sørensens død overgik opmålingsarbejderne og korttegningen igen til navigationsdirektøren. Enkelte personer fik dog som privilegium ret til udgivelse af søkort, men det var kun ganske få nye kort, der fremkom i den følgende periode. Ja, det ser endda ud til, at man kopierede og anvendte landkonturerne fra gamle hollandske kort, hvilket var et stort tilbageskridt i sammenligning med Jens Sørensens nøjagtige landkonturer. Men på grund af det tidligere nævnte hemmelighedskræmmeri lå disse kort gemt og glemt i Admiralitetet.

Kartouchen fra Andreas Lous. kort over Øresund (1775): Special Retvisende Siöe Kaart fra Cronborg til Höjerups Kierke paa Stevens optaget ved en akkurat Land Opmåling paa Siøllandske Wallen og indrettet med sin tilhörende Brede Skale, som begynder fra Kiöbenhavns Pole höjde, hvilken er antagen for 55°-40,45 og overensstemmende i henseende til visse Hoved-Stationers beligenhed med Hr. Picards i sin Tid gjorde og nyligen af Hr. Schenmark confronterte Observationer. Fahr vandet er med al muelig Flid Opkrøydset, og er betegnet med Favne for ved Prikken og Fod bag ved i Dansk maal, hvortil ere brugte nye opfundne akkurate



*Compasser og Instrumenter. Den heele Svenske Kyst fra Helsingborg til Falsterboe er rigtig aflagt; Merkerne ved Pe-
 yling, og landstrekningen efter nøye Gissning, alle Kirke-
 Taarn og andre til Söes Kiendelige Objecter ere med Flid
 aftegnede saaledes som de ere, paa det de disbedre Kand tie-
 ne til mærker, og Kiendes fra hverandre. De sejlede Cour-
 ser bör efter den Misvisning, man befinder, reduceres til det
 retvisende Compass for at af-settes her i Kaartet/: hvilken
 i disse Aaringer, da dette Arbejde er forfærdiget, har Været
 15° Nordvestring, efterdi det sande Synder og Nord er be-
 standig da derimod det Magnetiske forandrer og forykker
 sig efter haanden betydelig. Optaget efter det høye Söe-
 Etatens Admiralitets Collegies Ordre i Aarene 1768 og 1769.
 Underdanigst indleveret og forfærdiget til Trykken 1775 i
 Februarÿ af Andreas Lous Commandeur-Capitain i Siöe-
 Etaten og Cheff over Dragöe Lodserie.*

SØKORT-ARKIVET

Poul de Løwenørn blev optaget på Søkadetskolen 1765. Under sin tjeneste som søofficer blev han i 1778 sendt til den franske marine, hvor han bl.a. gjorde tjeneste under Kaptajn Verdun de la Crenne. Kaptajn Crenne, der havde en stor interesse i alt, som kunne tjene til en forbedring af søkort og sejlbeskrivelser, prægede den unge danske søofficer. Efter sin hjemkomst skrev premierløjtnant Løwenørn til Admiralitetet og foreslog oprettelsen af en institution i lighed med det franske Depot des Cartes de la Marine. Dette forslag blev indsendt den 14. marts 1782. I første omgang blev forslaget af økonomiske årsager henlagt, men den 19. oktober 1784 indstillede et kollegium under Geheime Statsminister Rosenkrantz til Hans Majestæt Kongen, at 300 Rdl., som var blevet frigjort på anden måde, blev anvendt til Løwenørns forslag. Ved kongelig resolution af

22. oktober 1784

blev det kongelige Søe:Kaarte-Archiv stiftet. Løwenørn havde i sit forslag anmodet om et beløb på 760 Rdl. årligt, så det blev en start med et meget stramt budget. De 300 Rdl. blev givet som tillæg for direktørvirksomheden, men så skulle han også selv anskaffe skrive- og tegnerekvisitter! Med stiftelsen blev der også meddelt Løwenørn en instruks, i hvilken han blev pålagt mange opgaver. Han skulle først og fremmest samle alle de i landet værende søkort over såvel danske som fremmede farvande, heri også medregnet havneplaner, landtoninger og sejlanvisninger. Når disse kort var "bragte i behørig Orden, skal hans første Omsorg være, at aftrække et, og naar tiden tillader, flere Copier af de Søkaart, især particulære over Havne eller andre til Søfarten henhørende, som kan komme til brug, paa det, naar noget af Hans Majestæts Skibe udgaaer, paa nogen Expedition, og vi det skulle tillade eller befale, samme da kunde med-

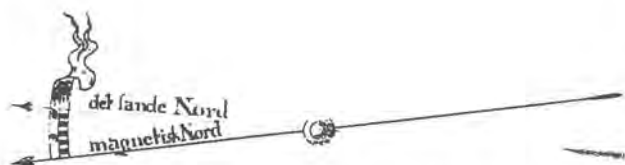
gives Copierne af saadanne Kaart (thi Originalerne skal stedse forblive ved Archivet) til Brug og nøjere Under-søgelse...".

Løwenørn fik "til andet bequemt Værelse kan blive udseet og indrettet" stillet to værelser til rådighed. Det ene værelse havde han dog kun rådighed over, når "Reglerings-Commisionen" ikke var samlet.

Ved stiftelsen af Søkort-Arkivet skete det glædelige, at Jens Sørensens kort, som havde ligget bortgemt i Admiralitetet, Geheimearkivet og andre steder, blev reddet for eftertiden. Disse kort var også blevet bragt til Søkort-Arkivet, og den store brand i 1795 skånede Arkivet, der i ca 1786 var blevet flyttet til en grundmuret bygning bag Reberbanen på Gammelholm.

Det lykkedes for Løwenørn i kraft af sit forretningstalant at få det meget stramme budget til at holde. I 1776 havde fregatten Kiel et togt til Island. Under dette togt blev der foretaget en del opmålinger af såvel øens østkyst som flere havne på denne kyst. Kobberstikker Flindt fik tilladelse af Admiralitetet til at trykke 100 eksemplarer af hver havneplan og sælge dem for egen regning. Løwenørn var af den mening, at havneplanerne var uden betydning, hvis ikke der samtidig blev udgivet et kort over hele kysten. Han anmodede derfor om et lån i Admiralitetet på 100 Rdl. til at finansiere trykningen af kortet over Islands østkyst samt til opkøb af kobberstikker Flindts restoplæg af havneplanerne. Lånet blev bevilget, og det lykkedes for Løwenørn at få Den kgl. islandske Handel til at købe 50 sæt islandske kort til en pris af 9 Mark pr. sæt. Hvert sæt bestod af kortet over den islandske østkyst samt havneplanerne.

De første år af Søkort-Arkivets eksistens brugte Løwenørn først og fremmest til at samle alle de eksisterende søkort. Dernæst arbejdede han ihærdigt på at få iværksat en søopmåling af de danske farvande. I anordningen for Dragør Lodseri af 1760 var det bestemt, at "Navigationsdirektøren



En tegnet beskrivelse af den magnetiske misvisning.

skal være paa Raad med, hvorledes Opmaalingen i Farvandede skal foretages i Henseende til Planen for Kaartenes Indretning". Navigationsdirektøren, professor C.C. Lous og Løwenørn indsendte i fællesskab et forslag til opmålingen, som først og fremmest drejede sig om Store Bælt, Farvandet Nord for Fyn, Lille Bælt og Østersøens vestlige del. Denne plan kom aldrig til udførelse. Men de danske opmålinger kom til at dække mindre områder i Kattegat, farvandet omkring Samsø, indsejlingen til Isefjorden og andre mindre områder.

Der herskede endnu en del hemmelighedskræmmeri, da det ikke var meningen, at de påtænkte opmålinger skulle resultere i kort til almindelig offentliggørelse, men kortene skulle alene være til Marinens brug.

Ved Norges kyst, Færøerne og Island blev der foretaget en del opmålinger, som efter bearbejdelse blev stykket i kobberplader. Disse kort var ikke egentlige søkort, da der kun fandtes enkelte lodskud, men Løwenørn udarbejdede sejlbeskrivelser over de pågældende farvande. Således udkom i årene 1791-1803 syv hefter med "Oplysende Beretninger for de søefarende til de Specielle Kaarter over den Norske Kyst".

Krigen mod England i 1807-14 afbrød alle igangværende opmålingsarbejder, og det varede en rum tid, før disse arbejder blev genoptaget. Dette skyldtes både den økonomiske depression i landet efter krigen og den kendsgerning, at Løwenørn nu var engageret i mange forskellige arbejder og

derfor måske ikke koncentrerede sig fuldt og helt om Arkivets arbejder.

Løwenørn døde den 16. marts 1826 og havde i næsten 42 år ledet Søkort-Arkivet med stor dygtighed og energi.

Ved Løwenørns død forelå endnu et bevis for hans finanstalant og organisationsevne: Hans afløser overtog Arkivet med en kapital på 27.000 Rdl.

Den 10. september 1826 blev Christian Christopher Zahrtmann (1793-1853) udnævnt til Direktør for Søkort-Arkivet. Med Zahrtmann indledtes en ny epoke i de danske søkorts historie, idet han med Kongens tilladelse først og fremmest afskaffede hemmelighedskræmmeriet omkring kortene. Nu blev alle danske kort tilgængelige. Zahrtmann fik endvidere indført, at de originale kort blev tegnet på særlig svært papir i modsætning til tidligere, hvor en tegning var ødelagt, når stikningen af kobberpladen havde fundet sted. Det første kort, der blev udgivet af Søkort-Arkivet under Zahrtmanns ledelse, var et oversejlingskort over Nordsøen. Dette kort viste sig at være så pålideligt, at det svenske nordsøkort blev omarbejdet efter det danske kort, ligesom det russiske søkort-Arkiv kopierede kortet direkte.

Der blev nu for alvor lavet en plan for opmålingen af de danske farvande - eller for at bruge et af Zahrtmanns egne udtryk: "Den danske Øgaard". I årene fra 1830 til 1850 udkom ti kort over danske farvande, og i 1865 (altså efter Zahrtmanns død, udkom et elvte kort. Nu var der kortdækning over alle de danske farvande, og kortenes pålidelighed blev forbedret ved, at lodskuddene var pladsbestemt ved vinkelmåling til trigonometriske punkter i land. De benyttede landområder var "de af Videnskabernes Selskab publicerede trigonometriske Kaart med senere Rettelser".

Zahrtmann havde i de første år som Direktør for Søkort-Arkivet forsøgt at få anerkendt én - og kun én førstemeridian, men i 1835 kom der en bestemmelse om, at kortene skulle indeholde to meridianangivelser, nemlig regnet fra Green-

wich og København. Dette var dog en forbedring, idet der indtil da i nogle kort var helt op til 4 forskellige førstemeridianer. Zahrtmann fik til sidst udvirket, at Kongen udstedte en befaling, dateret 14. juli 1843, hvorefter længden i alle kort, der blev udgivet af Søkort-Arkivet, skulle henføres til Greenwich-meridianen. Herefter forsøgte han at få Sverige-Norge til også at acceptere denne meridian som den eneste førstemeridian i kortene.

Det var ligeledes hans fortjeneste, at søofficererne blev undervist i opmålingsteori.

Zahrtmanns samarbejde med Admiralitetet var ikke det bedste. Foruden økonomiske uoverensstemmelser var der også spørgsmålet om kortets indhold. Zahrtmann ville gerne udgive kort, som havde flest mulige oplysninger. Admiralitetet var af den overbevisning, at for mange oplysninger om de indre danske farvande kunne være farlig for statens sikkerhed. Søkort-Arkivet blev således tilskrevet den 19. februar 1835: "at der i kaartene maa aflægges Mærker, som kan være de søfarende til Nytte fra Søen at søge nærmeste Lodsstation, hvorved i den Henseende er gjort alt, hvad der fra Søfartens Side efter Omstændighederne kan med Billighed forlanges". Tre år senere fik Zahrtmann ved kgl. resolution bevilget tilladelse til udgivelse af et kort over København med løbene dertil med alle lodsmærker indtegnet, dog måtte specialkortene ikke være forsynet med lodsmærker.

Den 16. november 1843 lod Zahrtmann det første eksemplar af "Den danske Lods" udkomme. I denne bog var alle lodsmærker og landtoninger i de indre farvande medtaget, og Admiralitetet blev meget fortørnet over denne udgivelse. I kgl. resolution af 19. januar 1844 blev det pålagt Admiralitetet at gøre Zahrtmann opmærksom på, at han havde "misforstået" den af ham påberåbte frihed til at offentliggøre lodsmærker og landtoninger, idet han havde "overset" forbudet om at bekendtgøre mærker i lodsfarvand.

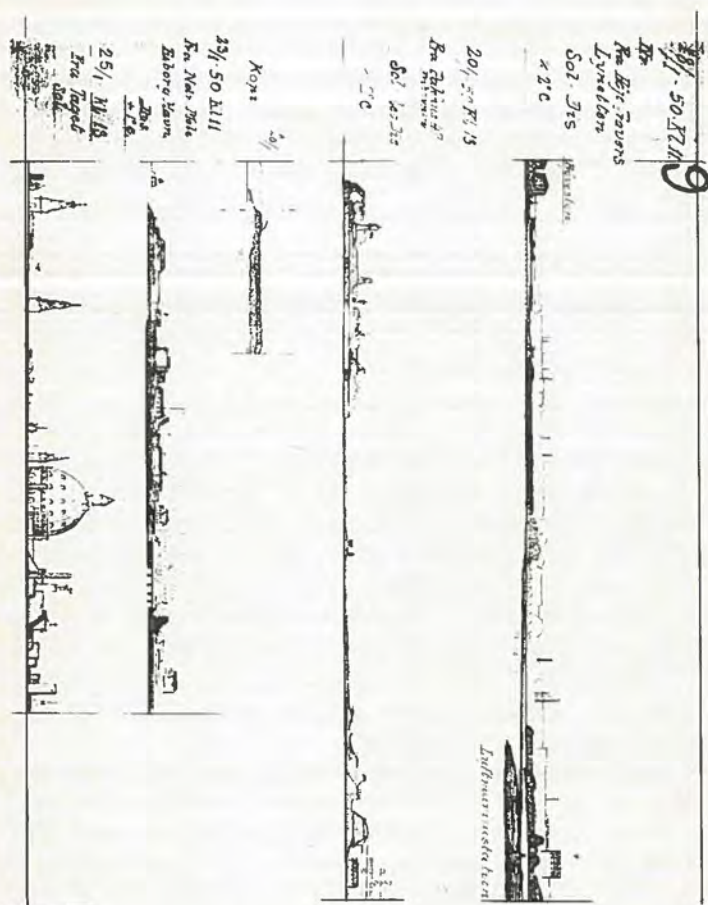
Denne langvarige kamp mellem Søkort-Arkivets Direktør og Admiralitetet blev først bragt ud af verden, da Zahrtmann blev Marineminister i 1848, medens han forblev Direktør for Søkort-arkivet.

Zahrtmann var Direktør i 27 år, og selv i de sidste år, hvor han havde mange ansvarsfulde poster, forblev han meget aktiv som den ledende og inspirerende person i et arbejde, han satte meget højt.

Zahrtmann blev efterfulgt af H. P. Rothe (1813-1905). Der har siden været yderligere 7 direktører for Søkort-Arkivet. I de første år under Løwenørn havde Søkort-Arkivet til huse på Gammelholm, men da lokalerne var for små, fik man i 1820'erne anvist nogle værelser i Frederik den 8.s palæ på Amalienborg. Da dette blev bolig for medlemmer af Kongehuset, besluttede man at opføre en ny bygning til Arkivet. Denne blev bygget uden for Gammelholm tæt ved Holmens Kirke og stod færdig den 1. juni 1829. Her boede man indtil september 1874, da Søkort-Arkivet flyttede til den nyopførte bygning på Esplanaden, som man dog måtte dele med det nystiftede Meteorologiske Institut. Pladsforholdene for begge de voksende institutioner blev i årenes løb meget dårlige, og først da meteorologerne efter sidste krig flyttede til Ordrup, fik Søkort-Arkivet nogenlunde tilfredsstillende lokaleforhold. Siden blev pladsen igen for trang, så nu har Søkort-Arkivet lejet lokaler af Københavns Havnevæsen. Foruden i det nu ethundredeogti år gamle hus - Esplanaden 19 - foregår Søkort-Arkivets rentegningsaktiviteter, kortfremstilling og - vedligeholdelse samt trykning også på adresserne Ndr. Toldbod 27 og Esplanaden 15.

SØOPMÅLING I DANSKE FARVANDE

Opmålingen af de danske farvande blev i begyndelsen udført fra sejskibe af forskellig størrelse. Først i de sidste år af Zahrtmanns tid som Direktør blev der taget dampskibe i brug til opmåling. Rothe indsendte i 1855 et forslag om,



Et elevarbejde i toningstegning. Tegninger er udført af kaptajnløjtnant Eigil Løvgren Aagesen i januar 1950.

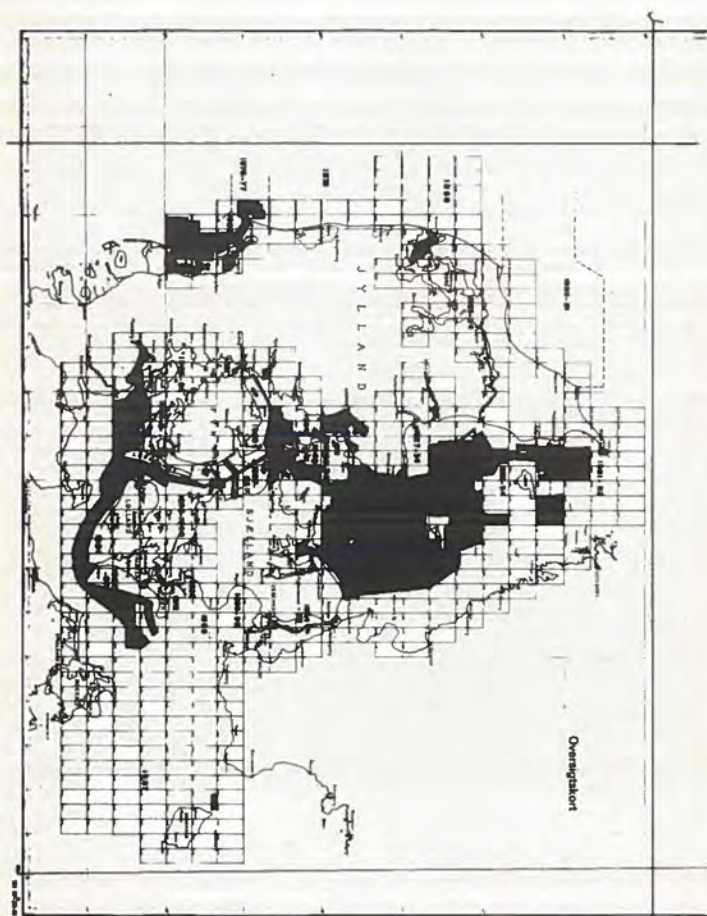
at opmålingen af Kattegat blev fortsat ved anvendelse af dampskibe. Han foreslog, at en af Sundtoldens slæbedamper fra Helsingør blev udrustet til opmåling assisteret af en mindre jagt. Rothe mente, at opmålingen kunne færdiggø-

res på 4 år. Denne tidsramme kunne ikke overholdes. Faktisk er opmålingen af Kattegat her i 1984 - året for Arkivets 200 års jubilæum - endnu ikke fuldført. Dette skyldes især, at kravene til opmålingens nøjagtighed og tætheden af lodskuddene op igennem tiderne er blevet skærpet i takt med skibenes voksende tonnage og øgningen af trafikens intensitet.

Omkring århundredeskiftet blev der foretaget en - efter den tids formåen - grundig undersøgelse af de danske farvande. Dybdemålingerne blev foretaget med håndlod, loddessværd eller det dobbelte loddessværd.

Denne grundige opmåling blev bl.a. udført ved, at opmålingsskibet blev opankret for flere ankre og visuelt positionsbestemt ved dobbeltvinkelmåling. Mindre fartøjer sejlede derefter i linier på begge sider af opmålingsskibet. Fartøjernes positioner blev bestemt ved en horisontalvinkel målt om bord i opmålingsskibet samt en vertikalvinkel (afstandsvinkel) målt i fartøjet. Vertikalvinklen blev målt mellem opmålingsskibets vandlinie og en kugle monteret på en hjælpemast ved skibets stormast. Denne form for opmåling - fartøjsstikket - blev anvendt så sent som i slutningen af 1960'erne. Kuglen er senere indgået som et symbol i opmålingsfartøjernes våbenskjold.

Loddessværdet og det dobbelte loddessværd blev anvendt i områder, hvor der skulle garanteres en mindstedybde f.eks. ved indsejlinger eller i gravede render. I 1911 blev der efter finsk model konstrueret en "tralle", som kunne bruges til afsøgninger på 20 meters bredde. Senere udvikledes et "wiresweep" og et "rørsweep". Disse sweep bestod af sammenkoblede wirer eller rør, som blev holdt i bestemt dybde af vægte anbragt i nogle bøjler. Dybden af sweepet kunne justeres, og man var således i stand til at afsøge farvandsområder for mindstedybder ved at lade to skibe slæbe dette sweep gennem vandet. Det var dog en langsommelig affære, idet slæbefarten ikke måtte være større end 3-4 knob.



På dette oversigtskort er vist, hvad der betegnes som den moderne opmåling siden 1952. Det fremgår af kortet, at gennemsejlingsruten - Rute T - i de danske farvande havde første prioritet. Derefter gik Søkort-Arkivet i gang med den arealbetonede opmåling. De anførte årstal henviser til den sidst gældende opmåling i de pågældende farvande.



Opmålingsskibet FREJA. Skibet ligger forøjet i Slipshavn. FREJA indgik i Flådens tal i 1938 og blev kondemneret efter opmålingssæsonen i 1965.

Bemærk opmålingsskuglen, som blev anvendt ved fartøjsstik.

De nævnte sweep kunne garantere en mindstedybde, hvor dybderne ellers var rigelige. Man måtte således regne med, at wiresweepet skulle slæbes i en dybde på 21 meter for at garantere dybden til 18 meter, idet wiren havde tendens til at opføre sig som et sjippetov.

Omkring 1935 kom de tørste ekkolodder til den danske opmåling. Hermed var begyndelsen gjort til en ny æra inden for søopmåling. Ekkoloddet viste dybden ved at måle den tid, en lydbølge var om at bevæge sig fra skibets bund til havbunden og tilbage. Ved at koble en skriver til ekkoloddet kunne opmåleren få tegnet en profil af havbunden i den linie, som skibet havde gennemsejlet.

Efter 2. verdenskrig, hvor positionering ved hjælp af radiobølger var blevet udviklet, kom en ny fase i opmålingsarbejdet. Fra begyndelsen af 1950'erne kunne man måle profiler af havbunden i forudbestemte linier. Man kunne få en mere ensartet dækning af et bestemt område.

I løbet af 1970'erne blev de digitale ekkolodder taget i brug ved søopmåling. Da opmålingsskibene samtidig blev udstyret med bordkalkulatorer, opstod der mulighed for opsamling af opmålingsdata. Disse data var positioner, dybder og klokkeslet. De indsamlede data blev i begyndelsen indlæst på papirtape, senere på magnetisk tape. Med klokkeslettet som reference kunne vandstandskorrektioner fra selvregistrerende vandstandsmålere påføres dybderne, og man kunne producere maskintegnede rentegningskort.

I 1966 og -68 blev der bygget 8 opmålingsmotorbåde. Det var motorbåde på 6,3 meters længde og en vægt på ca. 2,5 tons. Disse både var udstyret med ekkolod. Et inspektions-skib af HVIDBJØRNEN-klassen kunne medføre 6-8 både, som under opmåling sejlede parallelt med inspektionsskibet. Herved kunne et opmålingsskib trække flere lodskudsprofiler med en forudbestemt fast afstand og en opmålingsfart på 8-10 knob.

I slutningen af 1960'erne udvikledes et paravanegrej til anvendelse under opmåling. En af Søværnets minestrygere blev bygget om til opmålingsbrug og forsynet med det nye paravanegrej. Opmålingsskibet kunne derefter med seks knobs fart opmåle 5 profiler. To slæbewirer blev forsynet med to paravaner på hver wire. Disse paravaner havde ind-



Opmålingsskibet HEIMDAL. Indgæet i Flådens tal i 1935. Anvendt til opmåling både i danske og grønlandske farvande.



Opmålingsskibet THETIS. Indgæet i Flådens tal 1946 og anvendt til opmåling både i danske og grønlandske farvande.

bygget en ekkolodssvinger og var elektrisk forbundet med skibet gennem ledninger indslået i wirerne. Da slæbewirerne havde både skæredrager og dybdedrager kunne man få paravanerne til at sejle i meget konstant afstand fra opmålingsskibets egen profillodning.



Ministrygeren/opmålingsskibet GULDBORGSUND. Blev ved ombygning i 1973 anvendelig til opmålingsbrug. Det paravanegrej, som Søopmålingen havde udviklet igennem nogle år, blev forstærket og anvendt om bord i GULDBORGSUND. Med to wirer og fire paravaner var skibet i stand til at trække fem parallelle profillodninger. De sidste to år har man også slæbt en sidescansonar til kontrol af mellemrummene mellem de opmålte profiler.

Da Søværnet på grund af andre opgaver ikke mere kunne stille et inspektionsskib af HVIDBJØRNEN-klassen til rådighed til opmålingsopgaver, blev der indgået aftaler om lån af en isbryder til opmåling i danske farvande. Isbryderne har vist sig at være fortrinlige platforme til opmåling, hvor man anvendte små opmålingsmotorbåde som sidebåde.

I 1982 blev den automatiske dataindsamling udvidet med en datalink, hvorved det blev muligt via radio at overføre sidebådenes dybdedata til opmålingsskibet. Dermed havde man de samme forhold for dataindsamling som ved paravanegrejet.



Ministrygeren/opmålingsskibet GULDBORGSSUND med sit paravanegrej sat. I hver af de fire paravaner er der monteret en ekkolodssvinger. Trækwiren indeholder de elektriske ledninger, hvorfor paravanernes profilodning kan præsenteres om bord i GULDBORGSSUND. Wirerne er dimensioneret og paravanerne placeret på en sådan måde, at der vil være 50 m mellem de opmålte profiler. Opmålingsfarten er ca. 6 knob. GULDBORGSSUND har været anvendt til søopmåling i årene fra 1973 - 1984 med undtagelse af 1982, hvor skibet fik et hovedeftersyn.

I 1981 fik opmålingsskibene installeret sidescansonsars. Nu kunne man - samtidig med dybdemålingerne i forudbestemte linier - også undersøge de områder, som befandt sig imellem disse profiler. Med det nye instrument var man i stand til at konstatere sejladshindringer, som ellers ville have været ubemærkede imellem profilodningerne. Disse sejladshindringer kunne f.eks. være vrage eller stenrøser.

I 200 året for Søkort-Arkivets eksistens er opmålingen koncentreret om Samsø Bælt og Store Bælts nordlige del. Der er opstillet 9 referencestationer til positionsbestemmelse og

3 selvregistrerende vandstandsmålere. Fire grupper af opmålingsskibe og -fartøjer nyopmåler disse farvande. Denne opmåling er et led i den nyopmåling af danske farvande, som påbegyndtes i 1952. Profillodningerne vil blive udført med maksimalt 50 meters mellemrum. Nogle områder vil samtidig blive afsøgt med sidescansonar.



Opmålingsfartøjerne SKA 1 og SKA 2 under forlægning agten for opmålingsskibet FREJA. I baggrunden ses inspektionskibet LØWENØRN, som giver forsyninger over til fyrskibet.



Inspektionsskibet/opmålingsskibet HVIDBJØRNEN. Inspektionsskibene blev anvendt til opmåling i danske og grønlandske farvande. Endvidere blev skibene anvendt under tyngdemålinger foretaget under Geodætisk Instituts deltagelse i Nordsøen og den nordlige del af Atlanterhavet. Her ses HVIDBJØRNEN i grønlandske farvande.



Inspektionskutteren MAAGEN. Kutterne blev anvendt som opmålingsskibe og tenderfartøjer under opmåling i grønlandske farvande.



Opmålingsfartøjet SKA 6 er her henne for at kontrollere en selvregistrerende vandstandsmåler opsat i den grønlandske skærgård.



Tre opmålingsfartøjer agterfortøjet i en grønlandsk fjord.



Isbryderen ELBJØRN blev i årene 1972 og 1974-77 udlånt til søopmåling i danske farvande. Her er skibet til ankers i Lille Bælt. ELBJØRN kunne medføre 4 opmålingsmotorbåde af O-bådstypen. Disse O-både blev anvendt som sidebåde under parallellodning.



Isbryderen/opmålingskibet ELBJØRN under opmåling med fire sidebåde. Afstand mellem profilodningerne er her 50 m. Opmålingsfart 10 knob.



En opmålingsmotorbåd af O-bådstypen under opmåling i danske farvande. Båden her er specielt udrustet med en bambusmast, hvorpå er anbragt en antenne til positionsbestemmelsessystemet.



Isbryderen DANBJØRN blev udlånt til opmåling i årene 1978-80. DANBJØRN kunne medføre 6 stk O-både, men der blev kun anvendt 4 både under parallellodning.



*Opmålingsfartøjet SKA 11.
Dette er et af de nyeste opmålingsfartøjer udstyret med moderne opmålingsudstyr til automatisk dataindsamling.*



Isbryderen THORBJØRN er bygget såvel til isbrydning som til søopmåling. Endvidere kan skibet også deltage i olieopsamling ved en eventuel truende olieforurening. Skibet medfører seks O-både til parallellodning. Man anvender kun fire både ad gangen, og disse både har hver sit david-sæt. THORBJØRN er endvidere udstyret med dobbeltror og analogstyring.

DANSK SØOPMÅLING I ANDRE FARVANDE

Opmålingerne og udgivelse af søkort har ikke alene drejet sig om de hjemlige farvande.

Søkortene over de tidligere dansk-vestindiske øer var i de første mange år af Søkort-Arkivets eksistens baseret på udenlandske, især engelske, kilder. Indtil 1911 var der fra dansk side kun foretaget enkelte havne- og kystopmålinger. I årene 1911-13 blev farvandet omkring St. Thomas og St. Jan opmålt af det danske stationsskib, og i 1914 (3 år før øerne blev amerikanske) blev der udgivet et nyt kort over disse øer.

I Løwenørns tid som Direktør blev der foretaget en fuldstændig trigonometrisk opmåling af Islands kystområde. Men nogen egentlig søopmåling blev det ikke til af mange forskellige årsager. Først omkring 1900 blev der gjort noget ved såvel søopmålingerne som kortudgivelserne. Dette skyldtes især den stadigt stigende aktivitet inden for trawlfiskeriet. Søkort-Arkivet havde ansvaret for søopmåling og kortudgivelse, indtil Island i 1944 blev en selvstændig republik. Efter 2. verdenskrig fik Island overdraget alle trykplader til søkortene.

En triangulation og opmåling af Færøerne foretaget i 1791-95 dannede i mange år grundlaget for kortene over disse øer og de omkringliggende farvande. En fejl måtte dog have sneget sig ind i disse målinger, idet øernes indbyrdes placering var drejet ud af azimut omkring Thorshavn. Generalstabens topografiske afdeling foretog i 1895-99 på Søkort-Arkivets foranledning en nyopmåling af øerne. På grundlag af denne opmåling blev der i årene 1899-1903 og i 1908 foretaget en søopmåling af de færøske farvande. Med ganske få nye opmålinger som supplement er den nævnte opmåling stadig basismateriale til de færøske søkort.

Grønland har altid haft en særstilling i både historie, opmåling og kartografi. Søkort-Arkivet udgav i 1825 et søkort over den grønlandske nordvestkyst. Dette var nærmest et skitsekort optaget af W. A. Graah (1793-1863). Kortet var ledsaget af nogle havnebeskrivelser fra det samme område. Da den kongelige grønlandske Handel havde statsmonopol, var sejladsen på kolonierne ikke givet fri. Det vil sige, at kort over kolonihavnene og sejlløbene dertil ikke var offentligt tilgængelige helt op til ca. 1930.

Opmålingen af Grønlands kystfarvand blev først rigtigt organiseret efter fremkomsten af radiostedbestemmelsessystemerne. Fra slutningen af 1940'erne til 1984 har der hvert år - med enkelte undtagelser været udrustet opmålingsskibe i grønlandske farvande.

Omkring 1960 begyndte man at nytegne de grønlandske søkort. Man udnyttede luftfotograferingerne af kysten og en moderne teknik i kortfremstillingen. Dette sammen med en skyggelægning af fjeldene gav en ny serie søkort, som både havde et smukt udseende, samtidig med at denne "plastiske" fremstilling var til stor hjælp for navigatørerne.

Mange områder - såvel udenskærs som indenskærs - er blevet opmålt gennem de sidste 30 år, men stadig fremstår store områder kun med enkelte lodskud, som er optaget under passagesejlads. Opmålingen af de grønlandske farvande er jo foruden at være afhængig af vejret også afhængig af isforekomster, som til tider kan lægge store hindringer i vejen for sejladsen.

KORTPRODUKTION

Kortproduktionen har i Søkort-Arkivets eksistens gennemgået en kolossal udvikling. De ældre kort fandtes kun som håndtegnede kort. Før Søkort-Arkivets oprettelse var man begyndt at overføre de håndtegnede kort til kobberstik. Det vil sige, at man overførte et tegnet kort til en kobberplade. Tegningen blev lagt spejlvendt på kobberpladen og landkonturer, navne samt lodskud og andre oplysninger af betydning for navigatørerne blev derefter stukket - graveret - i kobberet. Dette var et meget tidskrævende arbejde, og stikningen af et søkort kunne sagtens tage mere end to år. Og så var dette jo kun den egentlige trykplade. Rettelser til et kort skulle udføres på kobberpladen. Dette kunne lade sig gøre enten efter udbankning af det allerede graverede eller efter galvanisk udfældning af nyt kobber i et større udskåret område.

Der er eksempler på, at en kobberstikker er kommet til at slette en forkert note i en kobberplade. Kobberstikkeren valgte selv at meddele Direktøren om fejltagelsen og tilbød at stikke den note, han var kommet til at slette, efter arbejdstid

Trykning af søkortene fra en kobberplade var en ligeså stor kunst som stikningen af pladen. En dygtig og forudseende kobbertrykker kunne trykke cirka 50 kort på en arbejdsdag. Søkort-Arkivet anvendte kobbertrykning helt op til 1951. I begyndelsen af 1900-tallet udvikledes litografien. Dette medførte i første omgang, at man tegnede kortene i over størrelse for ad fotografisk vej at fremstille trykpladerne i korrekt målestok, den såkaldte fotoalgrafi. Udviklingen i produktionsteknikken begyndte nu for alvor: fra de håndtegnede originaler til de litografiske trykplader og gravureteknik med trykte tekster befinder vi os her i jubilæumsåret i den computerassisterede kortfremstilling.

Søkort-Arkivet fik sin første offsettrykmaskine i midten af 1950'erne. Nu kunne man præstere et væsentligt større antal trykte kort. Samtidig begyndte man at trykke kortene i flere farver. Før denne mulighed opstod, havde Arkivet ansat kvinder til at farvelægge de forskellige fyrvinkler. Disse damer blev antaget med titlen: Illuminatorer populært kaldet "Illuminøser".

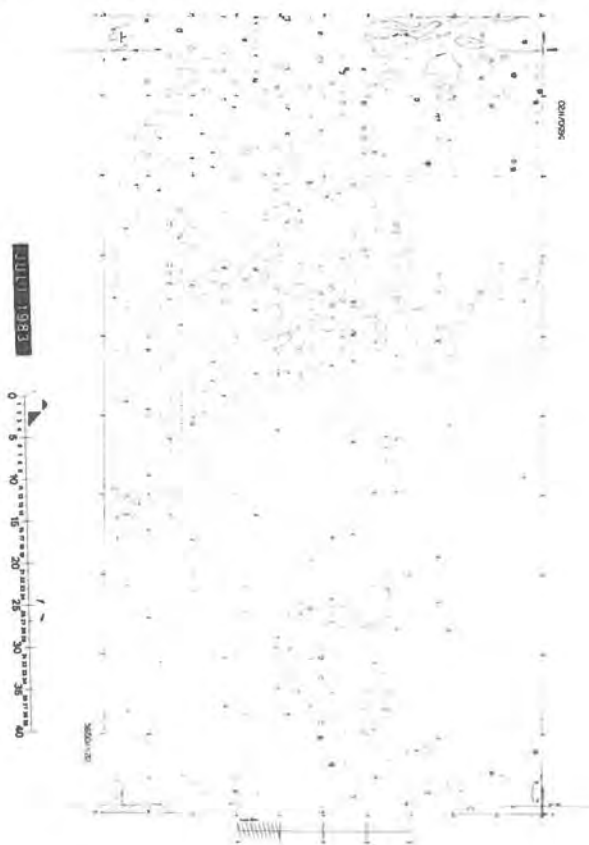
I 1967-68 fik Søkort-Arkivet offsettrykmaskine nr. 2. Ny anvendelse af raster i trykpladerne medførte, at man blev i stand til at nedsætte de mange gennemkørsler under trykningen på grund af de forskellige farver. Et kort skulle trykkes op til 6 - 7 gange for endelig at fremstå som et færdigt kort. Nu klarer man sig med kun 4 trykninger. Til sammenligning med det tidligere nævnte antal dagligt fremstillede kobbertryk kan her nævnes, at såfremt man gjorde et kort færdigt, d.v.s. med alle fire gennemkørsler, ville Søkort-Arkivets offsetmaskiner i dag kunne præstere 300 søkort pr. dag. Dette ville dog kræve, at man skulle omstille maskinerne til fire forskellige farver på samme dag. Normalt vil man trykke et eller flere oplag færdigt i en bestemt farve, før man skifter til en anden farve.

Søkort-Arkivets beregningsafdeling har siden midten af 1960'erne gennemgået en helt fantastisk udvikling. Det be-

Et eksempel på lodskudstætheden ved en opmåling fra omkring år 1900. Atlasbladet, som var det håndtegnede opmålingskort, blev afleveret på papir opklæbet på lærred. Her er dybderne overført til et herculeneark - et såkaldt A-blad. Det fremgår af billedet, at afstanden mellem de målte dybder kunne være omkring en halv sømil svarende til 900-1000 meter.



Et eksempel på et A-blads udseende efter en moderne opmåling. Det skal bemærkes, at opmålingen til dette kort er foretaget med sidebåde. Der vil således være dybdeinformationer fra yderligere 4 profillodninger end det umiddelbart fremgår af de nord/sydgående lodskudslinier i kortet. Det vil sige, at der maksimalt er 50 meter mellem hver profillodning. Før den automatiske udtegning har et udtyndingsprogram valgt de mest beskrivende lodskud.



gyndte med et par enkelte maskiner til beregningsbrug og digitalisering, men i 1971 fik Arkivet sin første automatiske tegnemaskine. I årene der fulgte, blev et nært samarbejde med Geodætisk Institut grundlaget for udviklingen af den automation, der i dag ligger i den automatiske korttegning. I 1979 opstod der mulighed for udskiftning af den allerede forældede tegnemaskine, og bevillingsmyndighederne gjorde det muligt, at der samtidig med anskaffelsen af en ny tegnemaskine også blev installeret en moderne computer af dansk fabrikat.

De sidste knap fyrré år har også medfórt en stor udvikling inden for tegnematerialer. Tegne- og trykpapir blev meget mere stabilt, og papiret blev tildels afløst af plastik. Dette materiale kan fås med forskellig coating, hvorved den kan passes ind i den nye udvikling inden for korttegning og litografi.

Et væsentligt fremskridt inden for kortproduktionen blev indførelsen af de internationale symboler. Gennem flere år havde man gennem International Hydrographic Organization arbejdet på at skabe internationale specifikationer og standardisering af søkort i lille målestok. Det lykkedes endeligt for en arbejdsgruppe, som blev nedsat i 1967, at finde frem til nogle forslag, som kunne accepteres af IHO-medlemmerne. Disse nye kort fik - foruden et nationalt nummer - et internationalt nummer og blev kaldt for INT-kort.

I 1980 indførtes et internationalt afmærkningssystem i danske farvande. Det var det såkaldte IALA system A. Gennem forhandlinger landene imellem var det blevet besluttet, at alle europæiske lande skulle bruge det samme afmærkningssystem. Kortproduktionen benyttede denne ændring - som medførte en gennemgribende revision af alle danske søkort - til samtidig at indføre de internationale symboler. Der bliver nu også produceret søkort over indre danske farvande efter de internationale standarder. Tilbagemeldinger fra de

udenlandske søkortforhandlere viser, at disse nye danske søkort er meget efterspurgt.

I 1982 blev der solgt 175.726 søkort, hvilket alene var en fordobling siden 1972. Dette antal svarer til et salg på ca. 600 søkort pr. dag! Da de fleste af kortene som tidligere nævnt, skal trykkes 4 gange af hensyn til farver og indhold, og da Søkort-Arkivet kun råder over de to offsettrykmaskiner, ser man tydeligt, at Søkort-Arkivets trykkeri ikke kan klare denne efterspørgsel, og ca. 50 pct. af kortene må derfor trykkes på andre trykkerier.

En årsag til det væsentligt forøgede salg af søkort er den stigende efterspørgsel efter søsportskort. Disse kort er nedfotograferede søkort holdt i en størrelse, der gør dem anvendelige om bord i de mange fritidsbåde.



Sammenligning af antal søkort udgivet af Søkort-Arkivet:

	1934	1984
Danske farvande	56	68 (32)*
Færøske farvande	4	9
Islandske farvande	20	0
Grønlandske farvande	6	93 (3)*
Andre farvande	0	2 (Atlantehavet)
Søkort til særlige formål	0	19 (Søsportskort)
		47 (Skærgårdskort - Grønland)
		5 (1)* (Oversigtskort)
		5 (Undervisningskort)

*) Tallet angiver kort med stedlinier.

Bøger og publikationer udgivet af Søkort-Arkivet:

Den danske Lods, Bind I. 1974. 14. udgave. (Udkom første gang i 1843)

Den danske Lods, Bind II. 1983. 15. udgave. (Udkom første gang i 1843)

Den danske Havnelods. 1981. 21. udgave. (Udkom første gang i 1892)

Den færøske Lods. (Udkom første gang i 1891)

Havneoplysninger for Færøerne. 1983. 1. udgave.

Den grønlandske Lods I. Vestgrønland 1966. 2. udgave

Den grønlandske Lods II. Østgrønland 1968. 1. udgave.

Havneoplysninger for Vestgrønland. 1970. Foreløbig udgave.

Radartoningeringer for Vestgrønland.

Tidevandstabeller for Danmark. Udkommer årligt.

Tidevandstabeller for Færøerne. Udkommer årligt.

Tidevandstabeller for Grønland. Udkommer årligt.

Dansk Fyrliste. 1980. 27. udgave.

Kort A. Tegn og forkortelser.

Rute T, 17 m transitrute.

IALA afmærkning.

Efterretninger for Søfarende. Udkommer ugentligt. (Udkom 1. gang 1. juli 1885)

EFTERSKRIFT

Den 25. januar 1972 blev der på et ministermøde taget principbeslutning om en sammenlægning af Fyrvæsenet, Lods-væsenet, Redningsvæsenet og Søkort-Arkivet til et samlet Farvandsvæsen. Den 31. marts 1973 nedlagdes Søkort-Arkivet efter mere end 188 års virke som en selvstændig institution.

Det kongelige danske Søkort-Arkivs ånd lever dog stadig videre. Fremstillingen af søkort bliver også nu - som ved Arkivets oprettelse - udført med den største akkurate, idet alle er interesserede i at skabe det bedst mulige grundlag for en sikker sejlads for alle skibe - store som små - i de danske, færøske og grønlandske farvande.

EFTERRETNINGER FOR SØFARENDE 1984



UDGIVET AF FARVANDSDIREKTORATET KØBENHAVN

SØKORT-ARKIVETS DIREKTØRER

Poul de Løwenørn. Født 11/8 1751. 1765 Kadet. 25/1 1770 Sekondløjtnant. 23/12 1776 Premierløjtnant. 1778-81 i fransk tjeneste under den amerikanske frihedskrig. 18/10 1781 Kaptajnløjtnant. 30/7 1783 Generaladjutant. 22/10 1784 Direktør for Søkort-Arkivet ved dets oprettelse og forblev i denne stilling til sin død. Blev i denne virksomhed grundlæggeren af det moderne danske Fyr- og Vagervæsen og skabte mange betingelser for en lettere og sikrere besejling af vore farvande, ligesom det første spejl- og blinkfyr, der blev opstillet på Christiansø, skyldtes ham. 1786 leder af en videnskabelig ekspedition til Grønlands Østkyst, blandt andet med det formål at finde Østerbygden, men nåede imidlertid ikke i land på grund af isforholdene. 1788 ansat på den russiske flåde under krigen med Sverige. 13/11 1789 Kaptajn. 1791-92 sendtes som ambassadør til Kejseren af Marokko med foræringer. Blev i 1794 som chef for fregatten Cronborg sendt til Bergen for at dæmpe urolighederne der. 23/12 1796 Overlods for Sjælland og organiserede Lodsvæsenet i Danmark. 22/12 1797 Kommandørkaptajn. 16/5 1800 medlem af Kommissionen angående et fyr ved Trindelen. 17/8 1802 medlem af Kommissionen angående Navigationsvæsenet. 28/12 1804 Kommandør. 21/4 1808 beordret til at organisere et kystudkigsvæsen af Lodserierne. 28/1 1809 R*. 28/1 1812 Kontreadmiral og DM. 31/7 1815 K. af D. 10/5 1818 medlem af kommissionen til at forfatte udkast til en almindelig lodsordning. 16/5 1824 SK*. Fra 1784 medlem af Videnskabernes Selskab. Død 16/3 1826.

Christian Christopher Zahrtmann. Født 21/12 1793. 1805 Kadet. 1808 Månedsløjtnant. 1808-09 ved Auxiliærstyrken på Schelden. 21/10 1810 Sekondløjtnant. 6/7 1812 deltog i kampen ved Lyngør og fik kommandoen over de derværende kanonbåde. 28/1 1813 R*. 4/1 1818 Premierløjtnant.

1819-25 ansat ved Gradmålingen. 10/9 1826 Kaptajnløjtnant og Direktør for Søkort-Arkivet samt Generalinspektør for Sæetatens Kronometre, i hvilken stilling han forblev til sin død. 1/11 1828 DM. 18/4 1830 medlem af Konstruktions og Regleringskommissionen. 28/10 1836 Kaptajn. 14/2 1838 kgl. anerkendelse for hans bestyrelse af Søkort-Arkivet. 12/12 1839 - 3/3 1848 Adjudant hos Kongen. 10/6 1841 K. af D. 26/3 1843 Kommandørkaptajn. 18/9 1845 Kammerherre. 18/3 1846 karakteriseret Kommandør. 4/4 1848 - 10/8 1850 Marineminister. 3/8 1851 Kontreadmiral. 2/4 1852 Flådeinspektør. 9/11 s.å. Viceadmiral og Overkvpagemeister. Død 15/4 1853.

Hans Peter Rothe. Født 29/3 1813. 1824 Kadet. 23/12 1829 Sekondløjtnant. 28/7 1839 Premierløjtnant- 1839-40 leder af opmålingerne i danske farvande. 30/5 1844 - 19/5 1845 og 2/9 1847 - 27/3 1848 subaltern officer ved Søkort-Arkivet. 20/9 1847 R*. 27/1 1848 Kaptajnløjtnant. 27/3 1848 Vicedirektør for Søkort-Arkivet. 12/5 1853 Direktør for Søkort-Arkivet og Generalinspektør for Sæetatens Kronometre. 24/9 1855 Kaptajn. 24/3 1858 Orlogskaptajn. 21/4 1860 medlem af Kommissionen angående Orlogsværftet. 6/10 s.å. DM. 1864 chef for panserbatteriet Rolf Krake. 21/4 s.å. K2*. Tiltalt ved Generalkrigsret i anledning af panserbatteriets virksomhed under overgangen til Als og frikendt. 27/11 s.å. afsked af Søofficerskorpset. 16/9 1869 karakteriseret Kommandør. 17/1 1883 K1*. 31/12 1888 afsked fra stillingen som Direktør for Søkort-Arkivet. Død 18/1 1905.

Carl Frederik Wandel. Født 15/8 1843. 1857 Kadet. 19/8 1863 Løjtnant med Kongens æressabel. 1865-67 i fransk tjeneste og deltog herunder i ekspeditionen til Mexico. 28/5 1868 Premierløjtnant. 1876-78 fører af skonnerten Diana som postskib på Island. 19/11 1878 R*. 1880 deltog i en amerikansk havundersøgelsesekspedition om bord i Blake.

23/8 1880 Kaptajn. 1881-86 chef for Marineministeriets Sekretariat- og Kommandokontor. 1886-88 leder af opmålingerne i danske farvande. 1/1 1889 - 2/1 1899 Direktør for Søkort-Arkivet. 1889 chef for skonnerten Fylla og 1890 og 91 for skonnerten Ingolf, på hvilke tre togter der foretoges havundersøgelser og opmålinger i færøske, islandske og grønlandske farvande. 26/5 1892 DM. 21/11 s.å. Kommandør. 1895 og 96 chef for skonnerten Ingolf på videnskabelig ekspedition til farvandene omkring Island og Grønland. 10/9 1896 FM1. 24/4 1897 K2*. 2/1 1899 Kontreadmiral. 28/2 s.å. chef for den flydende defension på Københavns Red. 17/1 1900 K1*. 1901-08 tilforordnet ved Forsvarskommissionen af 1901. 9/3 1905 Viceadmiral og chef for Søofficerskorpsen samt Flådeinspektør. 1908-11 formand i Overkrigsretten. 11/10 1909 kommanderende Admiral og Generalinspektør for Søværnet. 18/10 s.å. SK*. 30/9 1911 afsked af tjeneste. 1890-1902 formand i Kommissionen for videnskabelige undersøgelser af den danske farvande. 1890 til sin død medlem af Kommissionen for ledelsen af de geologiske og geografiske undersøgelser i Grønland, fra 1895 som formand. Død 21/4 1930.

Gustav Frederik Holm. Født 6/8 1849. 1863 Kadet. 31/3 1870 Sekondløjtnant. 27/1 1873 Premierløjtnant. 1876 deltog i Steenstrups geologiske undersøgelser i Julianehåbs distrikt. 1880 og 1881 leder af undersøgelsesekspeditioner i Sydgrønland. 1883-85 leder af konebådsekspeditionen langs Grønlands Østkyst til Angmagssalik. 21/9 1885 Kaptajn. 22/10 s.å. R*. 14/1 1889 sulbaltern officer ved Søkort-Arkivet. 30/11 1889 - 2/1 1899 chef for Søkort-Arkivets 1ste afdeling. 1894 anlagde missions- og handelsstationen Angmagssalik på Grønlands Østkyst. 1898 chef for skonnerten Diana som opmålingsskib ved Island. 2/1 1899 Kommandør. 2/1 1899 - 6/8 1909 Direktør for Søkort-Arkivet. 15/2 1899 DM. 10/1 1905 K2*. 1908-09 medlem af Over-

krigsretten. 6/8 1909 afsked af Søofficerskorpset. 26/8 s.å. FM1. 1/11 s.å. Overlods i østlige distrikt. 1/7 1912 Lodsdirektør. 17/1 1919 K1*. 1/8 s.å. afsked som Lodsdirektør. 1896-1931 medlem af Kommissionen for ledelsen af de geologiske og geografiske undersøgelser i Grønland. 1/6 1929 æresdoktor ved Københavns Universitet. Æresmedlem af Det grønlandske Selskab. Indehaver af Det kgl. danske geografiske Selskabs Guldmedaille og La Roquette-Medailen fra Societe de Geographie i Paris. Død 13/3 1940.

Jacob Christian Demant Bloch. Født 6/8 1859. 1877 Kadet. 22/8 1881 Sekondløjtnant. 8/2 1883 Premierløjtnant. 1886 leder af en undersøgelsesekspedition i Grønland. 1892-95 skoleofficer ved Søofficerskolen. 1895-98 Fyrinspektør. 20/4 1899 Kaptajn. 1899-1903 næstkommanderende ved Søofficerskolen. 18/4 1901 R*. 19/4 1905 - 23/4 1909 afdelingschef ved Søkort-Arkivet (Flådens Mærkevæsen). 19/8 1909 Kommandør. 1/10 s.å. Direktør for Søkort-Arkivet. 21/1 1910 DM. 21/1 1916 K2*. Som Danmarks delegerede deltog han i 1919 i den internationale hydrografiske konference i London, hvor der blev taget bestemmelse om internationalisering af søkort og farvandsbeskrivelser m.m., og hvor oprettelsen af det international-hydrografiske bureau, der fik sæde i Monaco, blev vedtaget. 15/10 1919 afsked og udnævnt til Kommandant i Nyboder. 29/1 1926 K1*. 30/9 1930 afsked som Kommandant i Nyboder. Død 5/3 1944.

Henrik Olufsen Ravn. Født 13/11 1868. 1886 Kadet. 27/8 1890 Sekondløjtnant, 1893-95 gennemgik Officersskolens ældste klasses geodætiske kursus. 24/1 1895 Premierløjtnant. 1895 og 96 deltog i skonnerten Ingolfs videnskabelige ekspedition til farvandet omkring Island og Grønland. 1898-1903 underbestyrer ved Meteorologisk Institut. 1900 leder af en landopmålingsekspedition i Island. 1900-1909 lærer i navigation ved Kadetskolen. 1905-13 lærer i opmåling ved Søværnets Officersskole. 19/7 1907 Kaptajn.

1909-14 leder af opmålingerne i danske farvande. 1/1 1910 chef for Søkort-Arkivets 1ste afdeling. 3/6 1911 R*. 1915-17 Fyrinspektør. 15/10 1919 Kommandør og s.d. Direktør for Søkort-Arkivet. 2/4 1920 DM. 2/4 1923 K2*. 4/11 1931 IF.2*. 2/4 1932 K1*. 30/11 1933 afsked. Danmarks delegerede i det internationale hydrografiske Bureau i Monaco, medlem af bestyrelsen i det kgl. geografiske Selskab, medlem af Stednavneudvalget. Har skrevet Lærebog i Opmåling I og II, Kbhvn. 1908 og 11. Død 23/10 1949.

Peder Carl Sophus Jensen. Født 17/7 1891. 1907 Kadet 1911 Sekondløjtnant. 18/5 1912 Premierløjtnant. 1920-21 gennemgik Officerssskolens ældste klasses geodætiske kursus. 1/1 1921 Kaptajn, 1921-26 lærer i navigation ved Kadetskolen. 25/5 1923 hårdt såret ved eksplosion af et tågeudviklingsapparat i krydseren Gejser. 1925-26 chef for flådens mærkevæsen. 1/1 1927 chef for Søkort-Arkivets 1ste afdeling. 24/12 1929 Orlogskaptajn. 2/4 1930 R*. 1/12 1933 Direktør for Søkort-Arkivet og samtidig sat i overtallig nummer i Søværnet. 1933-56 Danmarks delegerede ved det internationale hydrografiske Bureau i Monaco. 1/4 1936 Kommandørkaptajn i o.nr. 29/1 1939 DM. 1/4 1940 Kommandør i o.nr. 29/1 1947 K2. 31/7 1953 afsked som Kommandør. 31/7 1956 afsked som Direktør for Søkort-Arkivet.

Carl Henrik Axel Madsen. Født 6/2 1898. 1915 Kadet. 19/9 1919 Sekondløjtnant. 1/10 1920 Premierløjtnant. 1924-26 gennemgik Officerssskolens ældste klasses geodætiske kursus. 1926-33 om vinteren ved Søkort-Arkivet, om sommeren på opmåling i danske farvande. 24/12 1929 Kaptajnløjtnant. 1932 deltog som astronomisk observatør i 7. Thuleekspedition. 4/11 1931 IF.3. 1934-38 lærer i søopmåling ved søofficerssskolen og s.d. chef for Søkort-Arkivets 1. afdeling og leder af opmålingen i danske farvande. 8/10 1938 - 2/5 1942 chef for Søkort-Arkivets 4. afdeling. 29/1 1941 R*.

1/6 1942 - 1/9 1943 Fyrinspektør. Fra medio 1943 til befrielsen medlem af den danske brigades stab og i ledelsen af den danske flygtningeadministration. 1/6 1945 - 15/2 1946 Fyrinspektør. 1/9 1945 Kommandørkaptajn. 1946-63 Marineattaché. 1/9 1950 - 13/2 1952 chef for fregatten Galathea på første del af jordomspændende dybhavs-ekspedition. 24/9 1952 - 15/6 1956 midlertidig Kommandør. 1/8 1956 afsked af linien ved ansættelsen som Direktør for Søkort-Arkivet. 1956-68 Danmarks delegerede ved det internationale hydrografiske bureau i Monaco. 1958-68 formand for Nordens hydrografiske Forbund. 5/3 1958 Kommandør i Reserven. 9/5 s.å. K*, 28/2 1963 afsked af reserven. 29/2 1968 afsked som Direktør. Død 30/1 1980.

Knud Sørensen Kærgård. Født 12/12 1922. 1942 Kadetaspirant. Deltog i modstandsbevægelsen og blev 27/2 1945 arresteret af det tyske sikkerhedspoliti. Kadetuddannelsen genoptaget AUG 1945. 1946 udnævnt til Kadet med tilbagevirkende kraft fra 1/4 1944. 14/6 1947 udnævnt til Søløjtnant II med tjenesteadlder fra 1/10 1947. 1/12 1947 Søløjtnant I. 1948-49 opmåling i danske farvande. 1949-52 gennemgik geodætisk kursus ved Forsvarsakademiet. 1/12 1951 Kaptajn-løjtnant. 1952 opmåling ved Vestgrønland. 1952-68 lærer i navigation ved Søværnets Officersskole. 1956-62 ved Søkort-Arkivet med opmåling i danske, vest- og østgrønlandske farvande. 1/2 1957 Orlogskaptajn. 1962-64 ved Søværnsstaben. 1964-67 ved Søkort-Arkivet med opmåling i danske og vestgrønlandske farvande. 1/10 1967 Kommandørkaptajn. 29/2 1968 afsked af linien. 1/3 s.å. Direktør for Søkort-Arkivet. 1/10 1968 R*. 1/4 1973 Underdirektør i Farvandsvæsenet og chef for Farvandsdirektoratets nautiske afdeling. 4/10 1974 R1. 4/10 1982 K*. Fra 1968 Danmarks delegerede ved det internationale hydrografiske bureau i Monaco.



1784~22 OKTOBER~1984

Opmålingstogter og skibe

1783-92	Adskillige opmålinger omkring København og i norske farvande. Kaptajnernes navne er oplyst, men ikke skibenes.	Garde: Den da. -no. Sømagt IV. Fra s. 285: 1783 + Officerer i Søetaten div. sider
1783-84	Kapt. O.A. Kierulff: Ingen oplysn. om kommando d.å., opmåling o. København	
1786/87-1790	KL L.H. Fisker: oplysn. om opmålingsopg.*, intet navn på fartøj Opmåling o. Norge. PL C.F. Grove oplysn. om opmålingsopg.*, intet navn på fartøj	
1791	KL C.W. Runge: oplysn. om opmålingsopg.*, intet navn på fartøj Opmåling o. Kiel.	
1792	KL O.F. Stub: 1791-93 og -95 chef for kongebåden VILDANDEN (1789). På opmåling	
1792-93	KL F.C.L. Harboe: opmåling m. kongebåd (u. navn) i Kattegat. PL B. Kaas: opmåling m. kongebåd (u. navn) i Kattegat.	
1795	Kongejagten HELLEFLYNDEREN (1789) i Kattegat.	
1796	Kongejagten HELLEFLYNDEREN (1789) og kongejagten Makrelen (1789) i Kattegat.	
1797-98	HELLEFLYNDEREN i Østesøen.	
	*Oplysninger i Admiralitetets Kopibøger og I.S.Adm. (?)	

1801	Kapt. F.C.L. Harboe: opmålingsopgave, intet navn på fartøj, o. Kbh. Desuden kongejagten MAAGEN (1767) på Middelgrunden, VILDANDEN og EGELYKKE (1789) i Bælterne.	
1802	EGELYKKE og VILDANDEN i Lillebælt. Pl. U.A. Schönheyder og Pl. O.C. Budde (f. 1802 ingen oplysning) m. to lodsbåde ved den jyske kyst.	
1803	EGELYKKE og to lodsbåde i Lillebælt og ved den jyske østkyst.	
1804	Kl. H. Munch: oplysning om opmålingsopgaver 1803-06, intet navn på fartøjer. VILDANDEN, lodsbådene WÆDELOBEREN (1804) og GRIMSTADT (nævnt 1809) i Bælterne.	
1805	VILDANDEN OG SØEORMEN (1789) på den jyske vestkyst og Holstens østkyst.	
1806	Lodsbåden HØGEN (1805/06) på den jyske vestkyst, SØEORMEN og lodsbåden TERNEN (1805) i den vestlige Østersø og i Storebælt.	
1807	SØEORMEN og lodsbåden SVALEN (1806) og TERNEN i Bælterne. Lodsbåden HØGEN på Slesvigs vestkyst.	
	Herefter ingen oplysninger før 1827	
1827	Kl. H. Aschehoug m. fragtede fartøjer o. Trindelen.	
1827-31	Kl. H. Aschehoug m. nordbåd u. navn i Kattegat.	
1829	Kl. C.C. Paludan m. nordbåd u. navn i Bælterne	
1837	ST. THOMAS (1827) v. de vestindiske øer. ST. CROIX (1835) v. de vestindiske øer.	TS 1949:280 TS 2
Ingen oplysninger 1843-73 (TS gennemgået)		
1872-75	MARSTRAND (1861) kanonbåd og WILLEMOES (1861) kanonbåd	HÅNDBOG F. SØVER- NET, efterf. år
1876	MARSTRAND (1861) kanonbåd og WILLEMOES (1861) + dampskibet ZEPHYR (udrustet til opmåling 1876)	
1877-78	Som 1876	
1879	MARSTRAND og skonnerten FYLLA (1862)	
1880	MARSTRAND og WILLEMOES	
1881	MARSTRAND og WILLEMOES, FYLLA og opmålingsekspektion (u. navne).	
1882	MARSTRAND og KRIEGER (1861) og FYLLA	
1883-85	MARSTRAND og KRIEGER og WILLEMOES	
1885	Herfra benævnes MARSTRAND, KRIEGER og WILLEMOES som opmålingsfartøjer; desuden nævnes HAUCH (1862) som sådan, i hele perioden dog udrustet til fiskeriinspektion.	

1886	MARSTRAND + GRØNSUND (1883) kanonbåd
1887	MARSTRAND + GRØNSUND + KRIEGER
1888	MARSTRAND + WILLEMOES + KRIEGER + SCHRÖDERSEE (1859) kanonbåd
1889	MARSTRAND + WILLEMOES + KRIEGER + GRØNSUND
1890	MARSTRAND + WILLEMOES + KRIEGER + SCHRÖDERSEE + MARGRETHE KNUTH (1881)
1891	MARSTRAND + WILLEMOES + KRIEGER + GRØNSUND
1892	MARSTRAND + WILLEMOES + KRIEGER + GRØNSUND + DIANA (1863) krydser
1893	MARSTRAND + WILLEMOES + KRIEGER
1894-98	Som 1893
1899	Som 1893 + DIANA
1900-02	Som 1893 + DIANA
1903	Som 1893 + DIANA
1904	Som 1893 + BESKYTTEREN (1900) dampminebåd
1905	Som 1893
1906-07	Som 1893 + GRØNSUND
1908	Som 1893
1909	Som 1893 + BESKYTTEREN
1910	Som 1893
1911-13	Som 1893 + INGOLF (1876)
1914-18	Udrustet til sikringsstyrken hele året.
1919-24	MARSTRAND + WILLEMOES + KRIEGER
1925-32	MARSTRAND + WILLEMOES
1933	MARSTRAND + WILLEMOES (1. halvdel af året)
1934	MARSTRAND + DIANA (19167)
1935	MARSTRAND + HEIMDAL (1935)
1936	Som 1935
1937	HEIMDAL + TERNEN (1936/37)
1938	Som 1937

Herfra skel-
nes ml. mili-
tær og alm.
opmåling

Opmålingstogter i danske farvande efter 1940

1941	Heimdal	KL H. Madsen
	Freja	OK E.J. Saabye
1942	Freja	OK E.J. Saabye
1947	Freja	OK M. Schmidt
1949	Heimdal	OK M. Schmidt
	Freja, SKA 1, SKA 2	KL H. Johs. Jørgensen
1950	Freja, SKA 1, SKA 2	KL H. Johs. Jørgensen
1953	Lualand	OK H. Johs. Jørgensen
1954	Freja, SKA 1, SKA 2	OK H. Worm Leonhard
1955	Freja, SKA 1, SKA 2	OK H. Worm Leonhard
1956	Freja, SKA 1, SKA 2	OK H. Worm Leonhard
1957	Freja, SKA 1, SKA 2	OK H. Worm Leonhard
1958	Freja, SKA 1, SKA 2	OK K. S. Kærgård
1960	Freja, SKA 1, SKA 2	OK K. S. Kærgård
1961	Freja, SKA 1, SKA 2	OK J.E. Christensen
1962	Freja, SKA 1, SKA 2	OK I. Engelmann
1963	Freja, SKA 1, SKA 2, Lyø, Båge	OK P. E. Mosbech
1964	Freja, SKA 1, SKA 2, Lindholm, Fyrholm	OK K. S. Kærgård
1965	Freja, SKA 1, SKA 2, Lindholm, Ertholm	OK I. Engelmann
1966	Fylla, SKA 1, SKA 2	KK H. Worm Leonhard
1967	Fylla, SKA 1, SKA 2	OK I. Engelmann
1968	Hvidbjørnen, O-både	OK P. E. Mosbech
1969	Hvidbjørnen, O-både, SKA 7, SKA 8	OK P. E. Mosbech
1970	Fylla, O-både, SKA 7, SKA 8	OK P. E. Mosbech
1971	Fylla, O-både, SKA 7, SKA 8	OK P. E. Mosbech
1972	Elbjørn, Ingolf, O-både, SKA 7, SKA 8	OK P. E. Mosbech
1973	Vædderen, Guldborgsund, SKA 7, SKA 8	KL E. Monnerup
1974	Elbjørn, O-både, Guldborgsund, SKA 7, SKA 8	OK P. E. Mosbech
1975	Elbjørn, O-både, Guldborgsund, SKA 7, SKA 8	OK J. M. Kilt
1976	Elbjørn, O-både, Guldborgsund, SKA 7, SKA 8	OK J. M. Kilt
1977	Elbjørn, O-både, Guldborgsund, SKA 7, SKA 8	OK J. M. Kilt
1978	Danbjørn, O-både, Guldborgsund, SKA 7, SKA 8	OK J. M. Kilt
1979	Danbjørn, O-både, Guldborgsund, SKA 5, SKA 6, SKA 7, SKA 8	OK J. M. Kilt
1980	Danbjørn, O-både, Guldborgsund, SKA 7, SKA 8	OK J. M. Kilt
1981	Thorbjørn, O-både, Guldborgsund, SKA 7, SKA 8, SKA 11, SKA 12	OK J. M. Kilt
1982	Thorbjørn, O-både, SKA 11, SKA 12, SKA 13, SKA 14	OK J. M. Kilt
1983	Guldborgsund, SKA 11, SKA 12, SKA 13, SKA 14, O-både	OK E. Hansen
1984	Guldborgsund, SKA 11, SKA 12, SKA 13, SKA 14, O-både	OK E. Hansen

Opmålingstogter til grønlandske farvande efter 1945

1947	Heimdal (Etablering af deccustationer)	OK K. H. Seehusen
1948	Heimdal	KK A. Schmidt
	Ternen	KL R. Andersen
1950	Heimdal	KK A. Schmidt
1951	Heimdal, Terneren	KK I. Tegner
1952	Heimdal, Mågen, SKA 1, SKA 2	KK I. Tegner
1953	Heimdal, Mågen, SKA 1, SKA 2	KK I. Tegner
1956	Teisten, Malia Dan	OK K. S. Kærgård
1957	Teisten, Malia Dan	OK K. S. Kærgård
1958	Teisten, GLM-båd	OK H. Worm Leonhard
	Noona Dan	OVFR G. M. Rasmussen
1959	Teisten, Skarven, SKA 3, SKA 4	OK M. Worm Leonhard
	Noona Dan	OK K. S. Kærgård
	Thala Dan (Loranstationer, havneoplysninger)	KL J. E. Christensen
1960	Thetis, SKA 3, SKA 4, Teisten	OK H. Worm Leonhard
	Rapport fra rederiet J. Lauritzen vedr. Noona Dan	OK K. S. Kærgård
1961	Thetis, SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, Teisten	OK K. S. Kærgård
1962	Thetis, SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, Skarven	KK H. Worm Leonhard
1963	SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, Skarven	OK I. Engelmann
1964	Fylla, SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, Teisten	KK H. Worm Leonhard
1965	Hvidbjørnen, SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, Teisten	OK K. S. Kærgård
1966	Hvidbjørnen, SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, Teisten	OK K. S. Kærgård
1967	Hvidbjørnen, SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, Mallemukken	OK P. E. Mosbech
1968	Ingolf, SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, O-båd	OK I. Engelmann
1969	SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, Mallemukken	OK J. M. Kilt
1970	SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, Mågen	PL. E. Monneerup
1971	SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, Mågen	PL A. Nissen
1972	SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, Mågen	KL F. Lage
1973	SKA 3, SKA 6, Mågen, Mallemukken	KL A. Nissen
1974	SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, Mallemukken	KL C. Fjord Christensen
1975	SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, Agdle	KL E. Hansen
1976	SKA 3, SKA 4, SKA 5, SKA 6, Agdle	KL E. Hansen
1977	SKA 5, SKA 6	LT S. Brolykke
1978	SKA 5, SKA 6	KL S. E. Eskildsen
1980	SKA 5, SKA 6, Agpa, O-både	KL C. Fjord Christensen



BENYTTET LITTERATUR

H. Ravn. Det kongelige danske Søkort-Arkiv. 1784 22. oktober 1934. København 1934

Th. A. Topsøe-Jensen. Det danske Søofficerskorps 1801-1919. København 1919

S. E. Pontoppidan og J. Teisen. Det danske Søofficerskorps 1933-1982. København 1983

C. F. Bricka, P. Engelstoft, S. Dahl. Dansk biografisk leksikon. København 1932-43.

NEKROLOG

Admiral, hans kongelige højhed prins Galavarnadit Diskul blev født den 5 marts 1910 i Bangkok som søn af general, hans kongelige højhed prins Damrong Rajanubab og Mom Ob Damrong. Diskul afsluttede sin skolegang i Thailand i 1924 og ankom til København den 5 januar 1925. Han kom her i privat pleje hos lektor A. Bricka og frue i deres hjem "Villa Siam" på Callisensvej i Hellerup og modtog hos disse privat undervisning indtil sommeren 1929 som forberedelse til gymnasieskolen. I august samme år optoges han på Gammel Hellerup Gymnasium og gennemgik dettes matematisk-naturvidenskabelige linie indtil juni 1932, da han tog studentereksamen med fint resultat. I juli 1932 indtrådte Diskul i den danske marine som frivillig lærling, og han blev efter øvelsestogt med inspektionsskibet ISLANDS FALK i Nordsøen og ved Færøerne optaget som aspirant på Søofficersskolen i december 1932. Efter vintersemester på skolen og øvelsestogt med inspektionsskibet FYLLA til Island udnævntes han til søkadet i september 1933. De følgende år gik vekselvis med vintersemester på Søofficersskolen og togter med øvelsesskibe: i 1934 med inspektionsskibet INGOLF til Belgien, Portugal, New Foundland og Grønland; i 1935 i skoledeling (dels i torpedobåden MAKRELEN, dels i minestrygeren HAVHESTEN) i danske farvande samt til Gotland, Estland og Polen; i 1936 med inspektionsskibet ISLANDS FALK i Nordsøen og ved Færøerne (selvstændig tjeneste som dæksbefalingsmand), og i 1937 med inspektionsskibet INGOLF til Frankrig og Grønland. Den 25 september dimitteredes Diskul fra Søofficersskolen med rang af søløjtnant af anden grad. I endnu nogen tid blev han dog i Danmark med studieophold ved Søkortarkiv-

et og Kystdefensionen. Derefter rejste han til Sverige, hvor han bl.a. gennemgik stabskursus på Kungl. Sjökrigshögskolan.

I 1939 vendte han hjem til Thailand og forrettede i de følgende år indtil 1955 skiftende tjeneste i den thailandske marine, og han avancerede gradvist til kommandør. I årene 1955-58 var han atter i Skandinavien, idet han gjorde tjeneste som forsvarsattaché ved de thailandske ambassader i København, Stockholm og Oslo med residens på Lindegaardsvej i Charlottenlund.

Efter hjemkomst til Thailand var han i 1958-59 chef for Sat-tahib flådebase og siden som kontreadmiral chef for Thailands Marinekorps. Fra 1961 til 1970 var han overadjutant hos hans majestæt kongen af Thailand, og han avancerede i denne periode til admiral.

Den 23 april 1981 blev han medlem af bestyrelsen for det under Det Østasiatiske Kompagni oprettede East Asiatic Company (Thailand) Ltd. - en post, som glædede ham meget, da den gjorde det muligt for ham at vedligeholde forbindelsen med Danmark. Diskul var særdeles velbegavet og opnåede fra første færd fine bedømmelser og placeringer under sin uddannelse. Han var en munter personlighed med fine karakteregenskaber, og han blev både afholdt og respekteret under sine ophold i Skandinavien. Her vandt han sig en stor vennekreds, og til det sidste holdt han trofast forbindelse med de nærmeste af vennerne. Den uddannelse, han modtog, de venskaber, han knyttede, og de observationer, han fik lejlighed til at anstille, medførte, at han nærede stor agtelse for de nordiske marinere, og han udvirkede derfor, at flere unge Thailændere som kadetter eller officerer også kom til uddannelse i Skandinavien.

Gennem årene bevarede Diskul kendskabet til det danske sprog, som han talte og skrev flydende, og mange har kunnet glæde sig over lange og fornøjelige breve fra hans hånd, lige til sygdom for et par år siden satte en stopper derfor.

Admiral Diskul var benådet med mange thailandske og adskillige udenlandske dekorationer, herunder storkors af Dannebrog, af svensk Sværdorden og af norsk St. Olavsorden. Han afgik ved døden den 21 januar 1984 i Bangkok.
1542

BOGANMELDELSER

**Kystartilleriforeningen. Kystartilleriet/Kystdefensionen/
Kystbefæstningen gennem 75 år
Udgivet af Kystartilleriforeningen.**

**Forhandles af: Kystartilleriforeningen
Fuglebækvej 3
2770 Kastrup
Telf.: (01) 50 80 11**

**Pris: Kr. 285,- +
forsendelsesomkostninger Kr. 40,-**

Kystartilleriforeningen har taget et værdifuldt initiativ ved at udgive en jubilæumsbog hvori der udover foreningens historie gives en samlet fremstilling af kystartilleriets historie. Der gives i det indledende afsnit om den jubilerende forening en indgående redegørelse for livet i foreningen i de 75 år den har bestået, herunder de enkelte afdelinger, Kystartilleribladet m.v.

Jubilæumsbogens vigtigste afsnit er imidlertid helliget Kystartilleriets historie og består foruden af artikler, der belyser dette emne ud fra såvel militære som politiske synspunkter, blandt andet af en gennemgang af samtlige de 27 forter og batterier, der har henhørt under Kystartilleriet/Kystdefensionen/Kystbefæstningen siden oprettelsen i 1867 af 1. artilleribataillon - det senere Kystartilleriregiment. Der gives her en beskrivelse af de enkelte værkers historie, indretning og bestyknings m.v., hvortil kommer samlede skytsoversigter og bemandsingstal. Det er lykkedes forfatterne af dette af-

snit af jubilæumsbogen på udmærket vis at give en både overskuelig og dækkende fremstilling af Kystbefæstningernes historie. Det skal dog i denne forbindelse anføres, at det formentlig ville have været af værdi, om beskrivelserne af de enkelte forter og batterier var blevet suppleret med en skitse af det pågældende værks indretning med angivelse af placering af skyts, projektører m.v. - der bortses her naturligvis fra de få værker, der stadig er under kommando.

En række bidrag fra gamle kystartillerister, der fortæller om oplevelser fra deres tjeneste som sådanne, afslutter jubilæumsbogen. Mange af disse gamle kystartillerister formår på en levende og ofte humørfyldt måde at beskrive livet gennem tiderne på de forskellige forter og batterier, således som mandskabet oplevede det.

Jubilæumsbogen er forsynet med et væld af interessante fotografier. At en del af gengivelserne ikke fremtræder med den ønskelige skarphed kan i visse tilfælde skyldes, at reproduktionen er sket på grundlag af 70 - 80 år gamle fotografier.

For andre indenfor de sidste årtier optagne fotografier skulle en bedre gengivelse dog nok have været muligt.

Denne indvending kan dog ikke ændre ved, at jubilæumsbogen må betegnes som et vellykket værk, som det tjener Kystartilleriforeningen til ære at have udgivet.

Flemming Larsen

"Danmarks FLÅDE fra bue og pil til missil"

Under denne titel har den flittige skribent og redaktør af bogen om de danske søofficerer 1932-82 KK J. Teisen skrevet en redegørelse for vor flådes opgaver og virke fra vikingetiden til vore dage. Når man efter opfordring skal skrive en anmeldelse af denne bog, er man, skønt afgået fra aktiv tjeneste noget hemmet af, at den af Inspektøren for Søværnet er forsynet med et varmt anbefalende forord. Der foreligger her en let læst og fængslende fremstilling af den af tit-

len angivne udvikling, idet det dog kan påpeges, bue og pil kun nævnes i forbifarten før sværd og skjold. Missilet møder man i bogens slutning i en billedtekst til affyring af Harpoon - missil fra NIELS JUEL (der uheldigvis er blevet understyret med et ekstra 1). Nu skal en anmelder jo imidlertid ikke rette Dansk Stil, men bortset fra nysnævnte forekommer der flere eksempler på dårlig korrekturlæsning, således er Absalon i billedteksten s. 14 angivet at være fosterbroder til Valdemar SEJR i teksten s. 14 korrekt til Valdemar den STORE, sådanne åbenlyse fejl kan måske for den opmærksomme læser svække den overbevisende virkning af bogens helhed. Der er i fuld overensstemmelse med moderne tendenser indenfor historieskrivning lagt vægt på at skildre besætningernes forhold o/b og i land, således at de sociale vilkår får al den opmærksomhed, der tilkommer dem, men også de mænd, der som flådeførere har haft en afgørende indflydelse på flådens betydning og virke omtales. Det skal beklages, at der ved beskrivelsen af forsvarrets omorganisering i 1950/51 bruges udtrykket et selvstændigt våben om flyvevåbenet, det korrekte her ville være værn. Der er til strækelig usikkerhed i den almindelige omtale af disse forhold, uden at militært personel behøver at medvirke til at øge den. Henimod bogens slutning redegøres der klart for Søværnets problemer m.h.t. uddannelse, materiel m.m. under de begrænsede økonomiske omstændigheder, der har præget de senere år og man må håbe at denne bog må medvirke til at åbne øjnene for større forståelse i befolkningen af disse problemer og for nødvendigheden af at Danmark råder over et effektivt søforsvar, selvom tidligere bestræbelser i samme retning, bl.a. af KD Barfoed i 40'erne kun i ringe grad synes at have båret frugt. Bogen fremtræder i et meget smukt udstyr og med et godt billedmateriale og må anses som velegnet som gave til personer, der trænger til indsigt i søværnets forhold og disses baggrund.

H-H. W

MARINENS BIBLIOTEK.

Erhvervelser i juli/august 1984.

BIBLIOGRAFI & UNDERVISNINGSVÆSEN.

Nevald, Anna-Lise (red.): Dansk sikkerhedspolitisk bibliografi 1945-1983. Kbh. 1984. 134 s. (kun til brug på læsesal). Forsøgsordning for kvinder i søværnet (2. delrapport). u.sted (Vedbæk) 1984. II + 24 + 4 s. bilag. 4°.

HISTORIE.

Gay, Vitus: Træk af Kystbefæstningens politiske historie i det 20. århundrede. u.sted (Kbh.) u.å. (1957). 19 s. maskinskr. fotokopi. 4°.

Les Grandes Batailles Navales de l'Histoire. (Historama Special Hors Serie N° 7). Saint-Quen u.å. 162 s. ill. kort.

Hansen, Søren Ellekær: Dan danske Marine 1880-1901. (Semesteropgave til HF). Randers 1983/84. 42 + 4 s. maskinskr. 4°.

Inspektionsskibene INGOLF 30 april 1934 - 30 april 1984. Inspektionsskibet INGOLF 1984. 10 s. ill.

Kehling, Jørgen m.fl. (red.): Kystartilleriforeningen. Kystartilleriet/Kystdefensionen. Kystbefæstningen gennem 75 år. Kbh. 1984. 336 s. ill. kort. index. 4°.

Melsæter, Arne J.: Norsk brukte Marineblankvåpen i den Dansk/Norske Fellesflåte og Den Norske Marine. Utvikling og katalog 1550-1940. (Forsvarsmuseets Småskrifter Nr. 1). u.sted (Oslo) 1983. 84 s. ill.

Militærhistorisk konference 1981, 1983. (Rapporter fra den 4. og 5. militærhistoriske konference). u.sted (Kbh.) 1983. 32 + 58 s. ill. kort.

Ortzen, Len: Stories of Famous Submarines. London 1973. 170 s. bibl.

Pack, A.J.: Nelson's blood. The story of naval rum. Annapolis 1982. 200 s. ill. index. bibl.

Preston, Antony: Sea Combat off the Falklands. London 1982. 144 s. ill. kort. index.

Skrydstrup, H.: Københavns Søbefæstning under 1. Verdenskrig. (Hovedopgave fra seminarium). Haderslev 1970. 207 s. ill. kort. bibl. maskinskr. fotokopi, 4°.

Søe-Lieutenant Selskabet 200 år 1780-1984. Kbh. 1944. 14 s. ill.

Teisen, Jørgen: Danmarks flåde - fra bue og pil til missil. Lyngby 1984. 158 s. ill. kort. index.

1. VERDENSKRIG.

Mäkelä, Matti E.: Das Geheimnis der "Magdeburg". Die Geschichte des kleinen Kreuzers und die Bedeutung seiner Signalbücher im Ersten Weltkrieg. Koblenz 1984. 140 s. ill. kort. index. bibl, 4°.

Vat, Dan van der: The last Corsair. The story of the Emden. London 1983. 206 s. ill. kort. index.

2. VERDENSKRIG.

Barfod, Jørgen H.: Danmark 1940-1945. Dette skete under Danmarks Frihedskamp. (Dansk - engelsk - tysk og fransk tekst). Kbh. 1984. 80 s. ill. kort, 4°.

Hampshire, A. Cecil: The Beachhead Commandos. London 1983. 208 s. ill. kort. index. bibl.

Hinsley, F.H. m.fl.: British Intelligence in the Second World War. Its Influence on Strategy and Operations. HI-

STORY OF THE SECOND WORLD WAR. BRITISH INTELLIGENCE. Vol. III, part I. London 1984. 694 s. kort. index.

Hvad siger Nationaltidende? Krigens Historie i en Nødde-skal. Nationaltidende's Plakette-Revy. (Tillæg til Nationaltidende den 31.-8.-1943). Kbh. 1943. upag. (28 s.).

Lord, Walter: 7 décembre 1941 Pearl Harbour. (Les Grandes Heures de L.Histoire). (Fransk oversættelse af Day of Infamy). Paris 1966. 314 s. ill. kort.

Messimer, Dwight R.: Pawns of War. The Loss of the USS Langley and the USS Pecos. Annapolis 1983. 228 s. ill. kort. index. bibl.

Smith, Peter C.: Hold the Narrow Sea. Naval Warfare in the English Channel 1939-1945. Annapolis 1984. 256 s. ill. kort. index. bibl.

U.S. Naval Aviation in the Pacific. u.sted (Washington) 1947. 56 s. ill. kort. 4°.

Winton, John: The Death of the Scharnhorst. Chichester 1983. 182 s. ill. kort. index. bibl.

PERSONALHISTORIE.

Hammerrich, Holger: Mit levnetsløb. (Ved Tage Kaarsted). Odense 1980. 262 s. ill. kort. pers. index.

Lorck, Mogens: Mogens Lorcks 32 aner. Kbh. 1984. 60 s. + 2 bilag. ill.

POLITIK, EFTERRETNINGSVÆSEN m.v.

Bjøl, Erling: Hvem bestemmer? Studier i den udenrigspolitiske beslutningsproces. Kbh. 1983. 444 s. index. bibl.

Thune, Christian & Nikolaj Petersen (red.): Dansk udenrigspolitisk årbog 1982. Kbh. 1983. 494 s. index. bibl.

Thune, Christian & Nikolaj Petersen (red.): Dansk udenrigspolitisk årbog 1983. ff. Kbh. 1984. 510 s. index, bibl.

Forsvarets ordning i perioden 1985-87, Aftale om. Kbh. 1984. 10 s. + 4 s. bilag. 4^o.

Franksen, Ole Immanuel: Mr. Babbage's Secret. The Tale of Cypher - and APL. Birkerød 1984. 320 s. ill.

Hasselbohm, Anders: Ubåtshotet. En kritisk granskning av Hårsfjärdenincidenten och ubåtsskyddskommissionens rapport. Stockholm 1984. 174 s. ill. kort.

Hjorth, Jesper & Simon Hansen: Fredens spioner - efterretningstjenestens krig mod fredsbevægelsen. Egtved 1983. 116 s. ill.

Kozaczuk, Wladyslaw: Enigma. How the German Machine Cipher Was Broken, and How It Was Read by the Allies in World War Two. Londen 1984. 348 s. ill. index. bibl.

Terkelsen, Terkel M.: Befrielsens Problemer. Kbh. 1945. 136 s.

SKIBE & SKIBBYGNING

Boyd, Norman: The Discovery of Ship Models. Colchester 1983. 154 s. ill.

Chesneau, Roger: Aircraft Carriers of the World, 1914, to the Present. Annapolis 1984. 288 s. ill. index. bibl. 4°.

SØMANDSSKAB, DYKNING m.v.

Compton-Hall, P.R.: The Submariner's World 1. An annual underwater digest. Emsworth, Hampshire 1983. 144 s. ill. bibl. 4°.

Harland, John: Seamanship in the Age of Sail. An Account of the Shiphandling of the Sailing Man-of-War 1600-1860, based on Contemporary Sources. London 1980. 320 s. ill. index. bibl. 4°.

Kjer, H.: Dykkeraspirantens kvalifikationer og uddannelse. (Opgave fra Forsvarsakademiet). Kbh. 1982. forsk. pag. (48 s.) ill. maskinskr. 4°.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Jørgen H. Barfod: Danmark 1940-1945. Dette skete under Danmarks Frihedskamp. Frihedsmuseets Venner, Kbh. 1984.

I denne letlæste bog af Frihedsmuseets leder finder man en oversigt over hovedbegivenhederne i besættelsesårene. Efter en indledning med en gennemgang af den almindelige udvikling under besættelsen, følger en række enkeltbegivenheder i fotos og med billedtekst: 9. april, de danske søfolk, illegal presse, aktionen mod jøderne, sabotagen, Grønland m.m.m.

Bogen kan købes på Frihedsmuseet for kr. 49,- og vil, med sine tekster også på engelsk, tysk og fransk, være en god gave-ide til udenlandske venner.

Erling Bjøl: Hvem bestemmer? Studier i den udenrigspolitiske beslutningsproces. Dansk Udenrigspolitisk Instituts

Skrifter nr. 9. Jurist- og Økonomforbundets Forlag, Kbh. 1983.

Da Jens Otto Krag forlod aktiv politik, blev han i 1973 ansat som lektor i international politik ved Institut for Statskundskab. Sammen med professor Bjøl planlagde han et projekt om beslutningsprocessen i dansk udenrigspolitik. Af forskellige grunde, som Bjøl redegør for i bogen, gled Krag ud af projektet, som endelig måtte opgives ved Krag's død i 1978.

Et resultat er der alligevel kommet ud af det med nærværende bog, som Bjøl alene har ansvaret for.

Efter to teoretiske kapitler om udenrigspolitik og beslutningstyper gennemgås systematisk de forskellige grupper, der spiller en rolle i beslutningsprocessen, d.v.s. kongehuset, regeringen, embedsmændene, folketinget, partierne, "det 3. ting" (erhvervsinteresser og interesseorganisationer), "den 4. magt" (pressen, opinionen) og omverdenen, d.v.s. de internationale omgivelser.

Tidsmæssigt drejer det sig om 100 års udenrigspolitik.

PP.R. Copton-Hall (ed.): The Submariner's World 1. An annual underwater digest. Kenneth Mason, Emsworth, Hampshire 1983.

Som undertitlen angiver er det den første af en årlig tilbagevendende publikation om undervandsbåde.

Redaktøren er commander, tidligere u-bådschef og nu chef for Royal Navy's undervandsbåds museum i Gosport, og bogen har artikler af mange fremragende personer, bl.a. redaktøren af Jane's forskellige publikationer og lederne af u-båds våbnene i England, Holland og Vesttyskland.

Den omtaler på en både fornøjelig og lærerig måde u-både i fortiden, nutiden og i fremtiden og giver, suppleret med mange gode illustrationer og tegninger, læseren et godt indblik i forholdene og livet i u-både, som redaktøren mener ikke er alt for godt kendt udenfor u-båds kredse.

Holger Hammerich: Mit levnetsløb. Odense Universitetsforlag, Odense 1980.

Etatsråd Holger Hammerich (1845-1915) var en fremtrædende industrimand og højrepolitiker. Hans erindringer giver et billede af det nationalliberale miljø, i hvilket han levede. Som ingeniør og borgerrepræsentant virkede han for Københavns Frihavn og den nuværende hovedbanegård, og som folketingsmand var det især forsvarssagen og de dansk-vestindiske øer, der optog ham.

Erindringerne er udgivet på Ordenskapitlets foranledning af de kongelige ordners historiograf, professor Tage Kaarsted, og er en gave til biblioteket fra professoren.

A. Cecil Hampshire: The Beachhead Commandos. William Kimber & Co., Ltd., London 1983.

Forrest i de engelske angrebsbølger i enhver allieret invasion under 2. verdenskrig var grupper af khakiklædte søofficerer og menige, hvis første opgave var at sikre brohovedet, og dirigere og kontrollere ankomsten af efterfølgende landgangsbåde, som landsatte hovedstyrken og dens udrustning. På deres battle-dress bar de et specielt mærke: "RN Commando".

For styrke-chefer blev de betragtet som "the most important and dangerous in any landing".

Royal Navy Commandos deltog bl.a. i landsætninger ved Madagascar, Dieppe, Nord-Afrika, Sicilien, Salerno og sidst, men ikke mindst, ved Normandiet.

Det var kun få, der havde kendskab til "Commandos", så her foreligger deres hidtil uskrevne historie, som veksler mellem fantastisk mod og humor, og lejlighedsvis tragedie og ulykke.

Anders Hasselbohm: Ubåtshotet. En kritisk granskning av Hårsfjärdenincidenten och ubåtsskyddskommissionens rapport. Bokforlaget Prima, Stockholm 1984.

En svensk journalists meget kritiske gennemgang af den officielle svenske rapport om u-både i svensk territorialfarvand, under hvilken han tilbageviser den officielle påstand om u-bådenes nationalitet og også hævder, at u-både tilhørende et NATO-medlemsland var til stede.

Han mener, at forsvarlets ledelse og kommissionen drog sine slutninger om u-bådenes nationalitet på et svagt og til og med urigtigt grundlag.

Journalistens kilder er i mange tilfælde en række toppersoner i ind- og udland, men desværre ikke navngivet, selv om enkelte nok ved en nærmere granskning kan identificeres.

Christian Thune (red.): Dansk udenrigspolitisk årbog, 1982 og 1983. Dansk udenrigspolitisk Institut & Jurist- og Økonomforbundets Forlag, Kbh. 1983 og 1984.

Af særlig interesse for tidsskriftets læsere kan fra årbog 1982 nævnes artikler om dansk sikkerhedspolitik 1979-83 og om beslutningsprocessen i dansk udenrigspolitik.

I årbog 1983 findes artikler som: "Krisen omkring Danmarks sikkerhedspolitik med særligt henblik på en bestemmelse af de borgerlige positioner", "FN's havretskommission og Danmarks havretspolitik".

Som i tidligere årgange er der et fyldigt dokumentationsafsnit, der gennem gengivelse af en lang række tekster giver et bredt og dækkende indtryk af officiel dansk udenrigspolitik og dens baggrund - og endelig en bibliografi og et udførligt emneregister.

A.H.

Rettelser til maj-juni nummeret 1984:

s. 157, midtfor - læs

"Det er saaledes i Hovedsagen en lovteknisk Udarbejdelse, der foreligger fra Marineministeriet...Det ligger imidlertid i Sagens Natur, at..." o.s.v.

Annoncesalg til Søvæsenet

01 - 58 46 00

**Tal med vores hr. Victor Johansen
om annoncer eller tryksager**



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
- CCIS-Systems
- Software

Subsidiary company in West Germany

ERICSSON INOM KUSTBEVAKNING



Ericsson samlar
sina resurser inom för-
svarselektronik i ett nytt
helägt dotterbolag. Detta
sker genom att två enheter från
moderbolaget, divisionen för För-
svars- och Rymdelektronik i Möln-
dal och avdelningen för Militär-
telekommunikation i Stock-
holm, 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**

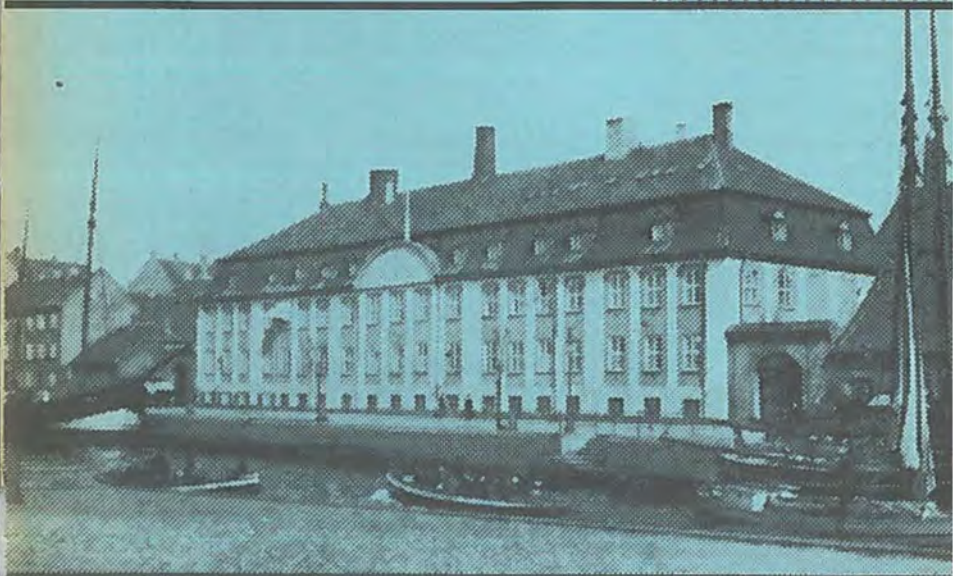
ERICSSON RADIO SYSTEMS AB, S-163 80 STOCKHOLM, SWEDEN
PHONE: 46 8 752 10 00, TELEX: 135 45 ERICRA S

Tidsskrift for Søværnen



UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn K. H. Winther



NR. 6 - 1984 NOVEMBER/DECEMBER
155. ÅRGANG

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

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 O 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
Sø-Lieutenant-Selskabet
overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon (01) 54 05 52
GIRO 2 11 91 96

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

Forsidebillede: SØKVÆSTHUSET – SØE-LIEUTENANT-SELSKABETS HJEMSTED.

INDHOLD

SIDE

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET JUBILÆUMSMØDE, MANDAG DEN 17. SEPTEMBER 1984.

-1. Formandens indledning og udtalelser 279

-2. TRÆK AF SØVÆRNETS HISTORIE - SET GENNEM SØE-LIEUTENANT-SELSKABET KIKKERT af professor Tage Kaarsted 283

HOLMENS KIRKES KAPEL DEN 16. SEPTEMBER 1984, tale af Holmens provst Claus Harms 301

MIMREFROKOSTENS HISTORIE af Frits Hammer Kjølsten 303

HVAD ER "SKÆPPE-RÆR"- OG HVORFRA KOMMER UDTRYKKET af kommandørkaptajn Arne Holm 304

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET 307

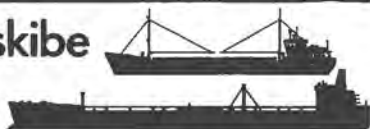
MARINENS BIBLIOTEK 308

Note: Rettelser nr. 9 til Søofficers-Rulle 1951-1978 er indlagt i dette nummer.



Forsikring af skibe

01-14 16 18



Dansk Søassurance

Hafnia Forsikring

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

SØE-LIEUTENANT-SELSKABETS JUBILÆUMSMØDE

Mandag den 17. september 1984

Formandens indledning og udtalelser

Deres Majestæt, Deres Excellencer, Mine Damer og Herrer

Hermed har jeg den ære at åbne det 200. forsamlingsårs 9. møde, som Søe-Lieutenant-Selskabet ekstraordinært afholder i anledning af 200. års dagen for Selskabets stiftelse i 1784.

I ærbødighed retter jeg en hjertelig velkomst til Deres Majestæt med en varm tak for den ære Deres majestæt har vist selskabet ved at komme til stede og deltage i denne dets festaften. Hans Kongelige Højhed Prinsen er desværre forhindret i at være tilstede fra dette mødes begyndelse, men vi kan glæde os over, at Prinsen vil deltage i vor festmiddag.

Et velkommen skal også lyde til alle vore øvrige gæster.

Vi er glade for ved denne lejlighed af have repræsentanter for Sveriges Kungliga Örlogsmanna Sällskap og for Norges Sjømilitære Samfund iblandt os.

Det glæder os ligeledes i aften af se Forsvarsministeren og Departementchefen samt Formanden for Krigsvidenskabeligt Selskab.

Endvidere er det en glæde for os, at medlemmer af familien Wolff-Sneedorff samt så mange af vore medlemmers pårørende ved deres tilstedeværelse har villet være med til at fejre Selskabet.

Sidst men ikke mindst retter jeg en hjertelig tak til professor Tage Kaarsted, som venligt har givet tilsagn om at forelæse for os i aften.

Inden jeg meddeler mødets dagsorden takker jeg på Selskabets vegne Chefen for Søværnets Officersskole fordi kommandøren så venligt har stillet skolens lokaler til rådighed for os og sammen med sine medarbejdere har stået os bi i forbindelse med arrangementets tilrettelæggelse.

Herefter skal jeg oplyse, at dagsordenen for dette sidste møde i det 200. forsamlingsår er:

1. Meddelelser fra formanden.
2. professor Tage Kaarsted forelæser over emnet
”...Træk af søværnets historie set gennem Søe-Lieutenant-Selskabets kikkert”.
3. Afsluttende bemærkninger fra formanden.

Jeg skal umiddelbart overgå til dagsordenens pkt. 1:

Det er mig en glæde at meddele, at admiral Hans Kongelige Højhed Prins Henrik af Danmark efter en af bestyrelsen fremsat anmodning har påtaget sig hvervet som Søe-Lieutenant-Selskabets protektor, hvilket Selskabet i høj grad og med taknemmelighed værdsætter.

Ved denne lejlighed finder jeg det rimeligt at nævne, at Selskabets tidligere protektorer var Deres majestæter Kong Christian IX, Kong Frederik VIII og Kong Christian X. Medens Kong Frederik IX ønskede at afstå fra hvervet som protektor for at kunne bevare sin tilknytning til Selskabet som søofficer og følge dets virksomhed som menigt medlem.

Jeg skal dernæst meddele, at Selskabet efter forslag fra bestyrelsen har vedtaget at udnævne Kommandør Poul Adam Mørch til sit æresmedlem, som påskønnelse for et mangeårigt aktivt og meget inspirerende virke til fremme for Selskabets formål og styrkelse af medlemmernes sammenhold.

Da Kommandør Mørch, af helbredsmæssige årsager, desværre er forhindret i at være tilstede i aften, har Selskabet ved en højtidelighed i formiddag sammen med kommandøren og hans hustru markeret udnævnelsen til æresmedlem.

Som det indenfor Selskabet er bekendt, blev det for nogle år siden besluttet at markere Søe-Lieutenant-Selskabets jubilæum ved udgivelse af en ajourføring og supplerings af Topsøe-Jensen og Marquard's biografier over officerer i den dansk-norske søetat og den danske søetat 1701-1932. Det nye værk, der udkom i januar 1984 med titlen "Danske Søofficerer 1933-1982", er udarbejdet af Viceadmiral S.E. Pontoppidan og Kommandørkaptajn J. Teisen.

Jeg vil gerne her benytte lejligheden til at udtale, at selskabet er disse to medlemmer dybt taknemmelig for den store, grundige og langvarige indsats, de har ydet, ved udarbejdelse af dette for os alle så nyttige værk.

Da Viceadmiral Pontoppidan havde afsluttet sin del af dette arbejde, tilkendegav selskabet sin påskønnelse overfor admiralen ved at udnævne ham til æresmedlem for denne og anden indsats i Selskabets tjeneste.

Nu da værket er udgivet, og vi er nået frem til selve jubilæumsdagen, beder jeg Kommandørkaptajn J. Teisen komme herop for synligt at modtage Selskabets påskønnelse i form af en skriftlig tilkendegivelse, hvortil der er knyttet en hædersgave på kr. 4.000,-, som Inspektøren for Søværnet har stillet til selskabets rådighed. Motiveringen er som følger:

”Kommandørkaptajn Teisen har, såvel i sin tjeneste, som efter pensionering, med stor og glødende interesse virket for opfyldelse af Selskabets formål. Kommandørkaptajnen har med udvist initiativ optaget et fortjenstfuldt arbejde med fortsættelse af Topsøe-Jensen og Marquard’s biografier til historisk belysning af søofficerer, og altså Selskabets medlemmer”.

Ved 150 års jubilæet i 1934 blev værket ”Søe-Lieutenant-Selskabet 1784-1934” udgivet, men det er ikke fundet hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at supplere dette værk, som kun er 50 år gammelt. Til almindelig orientering om Selskabet er der imidlertid, med orlogskaptajn Poul Grooss som forfatter, udgivet et lille skrift, der resumerer Selskabets historie - og jeg takker orlogskaptajnen for dette arbejde.

I anledning af jubilæet har bestyrelsen iøvrigt efter højmesen i Holmens Kirke igår lagt kranse ved kommandørkaptajn Henrik Gerner’s og Contreadmiral H.C. Sneedorff’s epitaphier - de to personer, som Søe-Lieutenant-Selskabet i særlig grad skylder sin tilblivelse.

Sluttelig har jeg den glæde at meddele, at det ved hjælp af pengegaver fra Selskabets venner er blevet muligt at oprette en fond til støtte for Selskabets virksomhed. For nærværende råder den over 50.000,- kr.

Hermed har jeg udtømt dagsordenens pkt. 1 og skal umiddelbart overgå til pkt. 2 og har den ære at give ordet til Professor Tage Kaarsted.

Træk af søværnets historie set gennem Søe-Lieutenant-Selskabets kikkert.

**Forelæsning ved selskabets 200 års jubilæum
17. september 1984.**

af Tage Kaarsted

Da Søe-Lieutenant-Selskabet - via søværnets taktikinspektør -taktisk velberegnet umiddelbart før sommerferien henvendte sig til mig, lød bestillingen på en forelæsning i anledning af selskabets 200 års jubilæum. Da jeg havde sagt ja, blev det tilføjet, at den endelig ikke måtte være kedelig. Jeg så da for mig alle mine tilhørere slumre ind, thi at være ikke-kedelig på bestilling er svært.

Først må jeg da sige, at det er en stor dag for Søe-Lieutenant-Selskabet, men også for mig! Da jeg 19 år gammel i 1948 fremstillede mig på session i 4. udskrivningskreds i Århus, fik jeg først en pind i hovedet, hvilket smertede, også fordi en brøsig overofficiant derpå udråbte min højde 2 cm under sædvanlig standard. Så blev jeg i Adams-kostume indkaldt for en kreds af skuemestre, hvoriblandt jeg genkendte et byrådsmedlem.

"Hvilket værn kunne De så tænke Dem, unge mand", spurgte oldermændene? "Marinen, hr. udskrivningschef", svarede jeg. "Umuligt. Men rytteriet vil gerne have små, tætte folk". Herefter udviklede jeg hektisk veltalende min sejlsportserfaring, mit farvandskendskab, min forvisning om fordelene ved små tætte folk i marinen, o.s.v. Auguren var ubøjelig, og da jeg indså, at slaget nok var tabt, føjede jeg lavmælt til: "Jeg vil kaste skam over min familie, min far er skibsfører". En engel gik gennem sessionslokalet. "Nå, hvad hedder det rederi?" Svar. "A/S Hjejlen-Bådfarten på Silkeborg-søerne". Mens bisidderne lo lar-

mende, faldt udskrivningschefens hammer: "Ubetinget tjenstdygtig til Jydske Dragonregiments motoriserede panservognseskadroner".

De vil forstå, at jeg føler det som en stor retorsion, at jeg er blevet inviteret til at tale ved en maritim lejlighed som denne. Men det er også en glæde, thi da jeg gik igang med Søe-Lieutenant-Selskabets protokoller læste jeg fra den samme periode følgende indførsel: "Orlogskaptajn Krøyer nævnte, at det var på sessionen, at den første og for marinen skadelige udvælgelse finder sted" (19.11.1946). Hvor klogt og rigtigt sagt.

Og nu til sagen.

Jeg skal prøve at sige noget sagligt om Søe-Lieutenant-Selskabet som forum for faglig, sømilitær meningsdannelse og som kilde til dansk forsvarspolitik samt endelig prøve at vurdere perspektivet i de 200 års virksomhed.

Grundlaget har været det 569 sider store værk, som udkom i 1934 ved 150 års jubilæet og Tidsskrift for Søværnets mange artikler om selskabet, men også Søe-Lieutenant-Selskabets fra 1792 bevarede protokoller, flere af dem af stor kildeværdi. Ikke fordi de viser, at selskabet for at afgrænse medlemskredsen har brugt oceaner af tid på at definere, hvad en søløjtnant egentlig er, men fordi de afspejler et højt videnskabeligt niveau og undertiden er ledsaget af fine tegninger og kort.

I 200-året var det måske en ide, at Tidsskrift for Søværnets under kyndig redaktion begyndte at publicere fra afhandlingsprotokollen og andre arkivalier i selskabets besiddelse.

Da selskabet blev stiftet i 1784 mangler der altså førstehåndskilder for dets første tid. Om året 1784 er der ingen tvivl, men i virkeligheden kan man ikke præcist fikse stiftelsesdagen. Jeg er dog enig med de forfattere, som har skudt på den 17. september - så festen kan godt fortsætte i aften.

Endnu i 1784 var Danmark et imperium, af magt begrænset, men stort i udstrækning. Den danske Konge regerede foruden over Danmark også over Norge, Færøerne, Island, Grønland, Slesvig, Holsten og over nogle ganske vist miserable kolonier: Trankebar, de bengalske loger, de vestindiske øer og Guldkysten. Danske orlogsmænd besøgte jævnligt alle disse destinationer. Vore farende søofficerer vidste, hvad det var at sejle under alle forhold.

Økonomisk profiterede landet af at have holdt sig neutralt under den nordamerikanske frihedskrig, som endte i 1783.

''København er en af de florissanteste stæder i Norden såvel i henseende til det Indianske Kompagni som til dens kommerce, der har udbredt sig i det middellandske hav og alle verdensdele'', hedder det i et samtidigt udsagn.

Politisk var tiden præget af, at den purunge, men selvstændige kronprins i april 1784 selv havde grebet magten og støttet af sine ministre indvarslede en ny og lys æra i Danmarks-historien. Bondens frigørelse stod for døren.

Men også i åndelig henseende var Danmark i en grødetid. Det er oplysningstidens glansperiode. Danmark var ikke en isoleret provins. Fra udlandet - og i denne fase i sær fra Frankrig strømmede impulserne til os. Nyhedsformidlingen var vel dengang langsom efter vore dages opfattelse. Det varede således tre uger, før underretningen om den franske revolution nåede os. Men de nye strømninger inden for åndslivet blev hurtigt kendt i de opinionsdannende klasser, som dengang - modsat nu - ubesværet læste fransk. For resten blev de væsentligste værker hurtigt oversat til dansk.

Aviser var begyndt at udkomme, tidsskrifterne blomstrede, klubber og selskaber stiftedes. Det gælder Det kgl. Videnskabernes Selskab og det, som senere kom til at hedde Det kgl. danske Selskab for Fædrelandets Historie.

Vort tredjeældste fagligt-videnskabelige selskab blev da Søe-Lieutenant-Selskabet, flådens ældste forening og det næstældste videnskabelige, sømilitære selskab i verden. I

slutningen af 1700-tallet omfattede flåden ca. 170 officerer, 60 kadetter og 6000 underofficerer, konstabler og matroser. Initiativet til Søe-Lieutenant-Selskabets dannelse blev, som selskabets navn viser, taget blandt de yngre officerer, velvilligt iagttaget af Holmens fremragende fabriksmester Henrik Gerner. Efter alt at dømme var primus motor ved Søe-Lieutenant-Selskabets stiftelse premierløjtnant Hans Christian Sneedorff, et andet lysende navn i det danske søværns historie og omgangsven med bl.a. Knud Lyhne Rahbek og Johannes Ewald.

Flåden nød dengang stor anseelse og havde regeringens bevågenhed. Historisk havde den været garanten for vort øriges integritet, og så sent som under den væbnede neutralitetspolitik havde man fra 1779 udrustet en betydelig flådestyrke for at støtte vore økonomiske interesser og hævde neutraliteten. En officersskole eksisterede allerede fra 1709, dens eksaminer forbedredes i 1780'erne. Gennem mange år havde man hver sommer udrustet et kadetskib. Adskillige yngre officerer havde været beordret til tjeneste i bl.a. den franske og den engelske flåde.

Man kan set i lyset heraf spørge, hvad den sømilitære baggrund da var for at oprette Søe-Lieutenant-Selskabet. Det var ikke kun et led i den allerede omtalte almindelige trang til at studere og diskutere. Forklaringen er uden al tvivl, at ikke mindst de unge søofficerer erkendte, at den lange fredsperiode havde medført mangler i deres uddannelse og viden. Der følte et behov for et forum, hvor man kunne drøfte sømilitære emner og gennemføre krigsspil.

Derfor stiftede som sagt nogle unge, vakse søløjtnanter selskabet, oprindeligt for en begrænset kreds, fra 1827 for alle søløjtnanter. Efterhånden som de avancerede, fik de lov at blive i selskabet, mens dettes bestyrelse den dag i dag består af premier- og kaptajnløjtnanter. Søe-Lieutenant-Selskabets formål fremgår klart, enkelt og med en tidstypisk formulering fra selskabets bomærke: "Idet den binder kri-

gerne, omslutter den videnskaberne''. Omskrevet til nutid: Under kammeratlige former skulle man dyrke sømilitær teori, eller som det blev sagt i 1784: blandt medlemmerne ''udbrede ved fælles hjælp alle de kundskaber, hvilke kunne nytte den danske søofficer''.

Det skete de første mange år under nok så strikse former: Medlemmerne havde pligt til at holde foredrag, officielle opponenter beskikkedes, der var mødepligt og for forsømmelser og udeblivelser faldt der svære bøder, som var lige så svære at inddrive.

En væsentlig del af mødeaktiviteten omfattede evolutionsøvelserne, altså samtidige manøvrer med flere skibe. Om sommeren lod flåden sådanne øvelser foregå på Sundet under anvendelse af kongebåde, lukkede rofartøjer som supponerede fregatter og linjeskibe i kamp. For at forberede sig til disse øvelser, lod Søe-Lieutenant-Selskabet sine medlemmer om vinteren træne med modeller af træ med sejl og flag af blik.

Skal man forestille sig en mødeaften i Søe-Lieutenant-Selskabet for 200 år siden, ser man for sig et dusin unge mænd i knæbukser og med pisk ivrigt flyttende på deres skibsmodeller, mens kridtpibernes udslip udmærker illude-rede krudtrøg. I princippet er der ingen forskel på disse evolutionsøvelser og de søkrigsspil, som Søe-Lieutenant-Selskabet har ladet afholde helt til vor tid, og som fik stor betydning for mange af de deltagende.

Et andet bærende element, som i princippet stadig er fundamentet i Søe-Lieutenant-Selskabet, var oplæsning af afhandlinger, senere regulære foredrag, som så sattes under debat. Mange blev trykt, en del præmierede. Udskrivning af egentlige prisopgaver blev snart en del af Søe-Lieutenant-Selskabet virksomhed. De gamle protokoller refererer en rigdom af emner. Den åbenhed og alsidighed, der præger debatterne, er beundringsværdig. Ethvert sømilitært område synes drøftet, ofte gennemanalyseret over flere møder.

Her gennemgik man i 1792 "Ildmaskinen på Gammelholm" samt det basale tema: "Om den for en søofficer så nødvendige rolighed og bestemthed i fare"; i 1821 om "de af den berømte Robert Fulton inventerede vandminer eller såkaldte torpedos". 60 år senere også i Søe-Lieutenant-Selskabet mistænkte de stadig for, at "selv i Sundet og Østersøen ville deres kurser være uberegnelige". Også en vis "Doctor Franklin i Philadelphia" dukker op, fordi man debatterer, hvad der hidtil er gjort for at beskytte de danske skibe mod lynild. I 1805 drøftes "midlerne såvel til at hæmme som til at vedligeholde communicationen mellem Sjælland og de øvrige provinser". Præcis samme tema dukker op i 1948, hvor sagens genstand er en Storebæltsbro.

Fremmede flåders forhold disses, nye våben bedømmes, den rette uddannelse, astronomi, matematik, fysik, ekspeditioner, farvandskendskab o.s.v. drøftes. 10.3.1818 stødte jeg på et foredrag, hvis gotiske bogstaver jeg først tydede som "Bjergningen af takkelagen, når man mister forstanden"; der står dog forstangen.

Desværre er en del af disse foredrag ikke refereret, mens andre er gengivet i Tidsskrift for Søvæsen, som da bør nævnes som Søe-Lieutenant-Selskabets tredje væsentlige aktivitet. Tidsskrift for Søvæsen blev påbegyndt i 1827 og er dermed vort næstældste stadigt udkommende tidsskrift (det ældste er lægernes fra 1814). Forbilledet var uden al tvivl det franske "Annales Maritimes et Coloniales". Tidsskriftet købtes i 1856 af Søe-Lieutenant-Selskabet, der fra 1888 også overtog redaktionen. Det kan uden videre karakteriseres som en bedrift, at det gennem ofte næsten umulige økonomiske forhold er lykkedes at holde dette lødige tidsskrift i live. En opremsning af dets indhold vil, som når det gælder selskabets foredrag, virke dræbende. Efter at have gennemgået adskillige bind, skal jeg nøjes med at sige, at her blandes de mest teknisk-videnskabelige afhandlinger med mere elementære og saltvandsduftende oplysninger.

Idet jeg henviser til den af Søe-Lieutenant-Selskabet afgivne bestilling på en ikke-kedelig forelæsning, tør jeg vel citere følgende fra Tidsskrift for Søværnen fra 1923:

"I Nyboder skulle alle fødsler meldes til kommandanten. En skibsbygger Petersen, der havde 6 børn, mødte en dag for at melde, at han nu havde fået en søn til. Kommandanten udbrød da: "Men Gud bevare mig Petersen, Du har jo seks i forvejen, og så i disse tider. Tænk dog på, hvad et rugbrød koster". "Sandt nok, hr. kommandør," svarede Petersen, "men hr. kommandør, der gives jo immer øjeblikke i livet, hvor man ikke sådan lige netop tænker på, hvad et rugbrød koster".

Citatet yder isoleret ikke Tidsskrift for Søværnen retfærdighed. Dets mange bind er en let tilgængelig, encyclopædisk kilde til alle forhold søen og søværnet vedrørende. Også historikerne ved at skatte det.

Jeg tror, at det af det hidtil fremstillede fremgår, at Søe-Lieutenant-Selskabet ikke lader sig isolere fra det hele samfund, hvad Selskabet i øvrigt slet ikke har ønsket - eller ønsker -, bortset fra de emner, som i tidens løb har måttet klassificeres. Vider vi perspektivet ud, ses det straks, at Selskab og samfund er forbundne kar. Fra 1800 til 1802 er kun holdt et enkelt møde, som refereres med bare tre linjer og den sigende eftersætning, at møder ikke har kunnet holdes, fordi "medlemmerne formedelst udkommandering --- (har) været til skibs". Således kan man også berette om slaget på reden. For perioderne 1808-15 og 1846-51 og 1862-71 er intet bevareret om Søe-Lieutenant-Selskabet's virksomhed. Det er forståeligt. Når der er krig, har man andet at tage sig til end at gå til forelæsning. Heller ikke under 1. verdenskrig holdt man møder, da alle var udkommanderet, og fra 30.3.1943 til 30.10.1945 er der også en pause.

Efter krigen i 1864 varede det altså særligt længe, førend man kom igang igen. Nederlaget synes at have virket lamvende. Vage forhåbninger knyttedes til Frankrig, men efter

den fransk-tyske krig faldt skællene fra øjnene: Danmark var alene. Da Søe-Lieutenant-Selskabet i 1872 genoptog sin mødevirksomhed, er det som om en identitetskrise i marinen er gennemlevet. Sejlskibstiden er definitivt afskrevet. Og strategisk stod det klart, at den danske flåde ikke længere kunne garantere vor uafhængighed.

I den følgende menneskealder kom søværnet i en trængt og vanskelig situation. Estrup besluttede at bruge forsvarssagen til at holde bønderne fra magten, og forsvarssagen blev gjort lig med Københavns landbefæstning. Dette skabte en ulykkelig strid, hvis virkninger ses den dag i dag. Det radikale Venstre er en frugt deraf. Kampen satte tillige de to værn op mod hinanden. Hæren løb på kort sigt af med sejren. Flåden blev skubbet til side, og dens materiel var ved århundredskiftet, som det er sagt, en prøvekollektion.

Da Søe-Lieutenant-Selskabet allerede i 1887 ville diskutere hele denne udvikling, lagde viceadmiral J.S. Meldal sig i vejen. En sådan drøftelse "ville måske være farlig for den militære ånd og god tone". Først tre år efter gav marineministeren grønt lys for debat, men da var landbefæstningen også i alt væsentlig færdig. I 1891 kunne man derfor drøfte betydningen af et befæstet støttepunkt i Storebælt ved Agersø sund.

I de følgende år talte man mest om tekniske og nautiske problemer; men i 1897-98 kan man over ni lange møder diskutere et foredrag af premierløjtnant Henri Konow med titlen "Nogle synspunkter for det maritime forsvar". Højre var ved at være slidt op, landbefæstningen på det nærmeste allerede forældet, og hærens officerskorps var lagt grundigt for had i store dele af befolkningen.

Da man gik ind i det 20. århundrede, stod det klart, at et systemskifte var nært forestående, og nu var det et af Søe-Lieutenant-Selskabets egne medlemmer, nemlig daværende kommandør O. Kofoed-Hansen, som ligefrem stillede under afstemning, at Søe-Lieutenant-Selskabets medlemmer

skulle afholde sig fra at deltage i forsvarsdebatten. Han frygtede for, hvad der kunne blive sagt. Da den forsvarspolitiske debat i 1907 strammede til, forbød forsvarsminister I.C. Christensen ganske enkelt Søe-Lieutenant-Selskabet at drøfte forsvarsordning. Og da forsvarskommissionen havde afgivet betænkning i juli 1908 forbød marineministeriet simpelthen søværnets personel korporationsvis eller flere i forening at fremsætte deres meninger om landets forsvar. Bag begge forbud mere end anes Kofoed-Hansen, der nu var blevet marineministeriets direktør. Man har ikke ønsket at vanskeliggøre forsvarsordningen ved kritiske udtalelser fra søofficerernes side. Hærens folk, som Viggo Hørup havde kaldt omvandrende lirekasser, fik derimod lov at fortsætte deres musik fra Estruptiden. De var afskrevet. Da redaktøren af Tidsskrift for Søværnen, kaptajn J.H. Schultz, i tidsskriftet karakteriserede lovforslaget som ødelæggende for flåden, tog Kofoed-Hansen skarpt til genmæle.

Tiden arbejdede nemlig for Søværnet. Nu var Venstre kommet til, og forsvarslovene af 1909 var formentlig dem, der i nyere tid har tilgodeset søværnet bedst, selvom Kofoed-Hansen ved sikringsstyrkens formering i 1914 sagde, at der var "meget gammelt skrammel iblandt". Under 1. verdenskrig skete det paradoksale, at den radikale udenrigsminister Erik Scavenius fik et positivt og snævert samarbejde med viceadmiral Kofoed-Hansen. Flåden gjorde Scavenius' politik troværdig. Efter krigen søgte han at bagatellisere søværnets betydning ved at henvise til, at han allerede fra 1913 var klar over, at briterne længe før krigen havde afskrevet en sådan operation, og at Winston Churchill's overvejelser under krigen om et fremstød gennem Storebælt var ikke seriøse. Som bekendt valgte han Gallipoli-aktionen. Men herom var vi - og også de ængstelige tyskere - uvidende under krigen. Derfor var flåden under en målbevidst og loyal ledelse et væsentligt kort i Erik Scavenius' hånd.

Mens Søe-Lieutenant-Selskabet hidtil - mere eller mindre tvunget af omstændighederne - alene havde været en faglig sammenslutning, søgte den efter 1. verdenskrig aktivt at påvirke forsvarspolitikken. I 1921 udsendte Søe-Lieutenant-Selskabet således et memorandum, som krævede en flåde ikke mindre end 1909-ordningens. Det fik ingen indflydelse på forsvarslovene af 1922. I et krigstræt Europa var det ikke muligt at trænge igennem. Fra 1922 begav vi os ind på nedrustningsvejen - på vej mod katastrofen. Danmark adskilte sig i så henseende ikke fra de øvrige vestruropæiske demokratier.

I 1924 fremsatte den socialdemokratiske regering et afrustningsforslag. For første gang så man da flådens og hærens chefer sammen gå til forsvarsministeren for at protestere. Typisk for holdningen mellem de to værn udbrød marineministeriets direktør, kontreadmiral Vilhelm Jøhnke henvendt til viceadmiral Konow: "At du ville slå dig sammen med general (Ellis) Wolff, havde jeg dog ikke troet".

Det var da også et isoleret samvirke, snart efter gik de to værn atter hver sin vej. Ja, i tiden op til anden verdenskrig kan man nærmest få det indtryk, at hæren og søværnets fornemste opgave var at bekrige hinanden. Fælles øvelser kunne ikke holdes. Politikerne iagttog med hovedrysten dette spil. Med et lidt forslidt ordsprog er forklaringen for en stor del den enkle, at hestene bides, når krybben er tom.

Hvor stod nu Søe-Lieutenant-Selskabet i denne mørkeste fase i det danske søværns historie? Da diskussionen i midten af 1920'erne bølgede om afrustningsforslaget, udsendte Søe-Lieutenant-Selskabet en pjece i 10.000 eksemplarer, der argumenterede imod. Afrustningsforslaget faldt, men alene fordi landstinget havde et andet politisk flertal end folketinget.

Da man i 1932 - også organisatorisk - rettede et nyt alvorligt anslag mod søværnet, trådte Søe-Lieutenant-Selskabet atter frem med en protest, som samlede alle søofficerer. Men hel-

ler ikke den blev hørt. Overhovedet må man vel slå fast, at sådanne korporationsvise ytringers effekt står i et ligefremt forhold til den sangbund, der er i befolkningen. Ofte kan de gøre mere skade end gavn og ganske særligt, når det drejer sig om militære forhold. I al fald var det hverken i 1932 eller senere i 1930'erne muligt at vinde forståelse for søværnets synspunkter, ej heller skønt Søe-Lieutenant-Selskabet var stærkt involveret i "Den Sømilitære Oplysningskreds", som arbejdede energisk på at vinde forståelse for flådens betydning.

Men sandheden var - som selskabets protokoller viser - at søofficererne var vildt uenige om væsentlige forhold. Internt i Søe-Lieutenant-Selskabet streedes man om bl.a. artilleriskibe, torpedobåde og kystdefensionen, hvis chef uden om alle tjenesteveje blev medlem af folketinget til megen bekymring for søværnskommandoen. Søe-Lieutenant-Selskabets møder var lukkede, men det hjalp ikke meget, thi ofte kom mindst et par seniorofficerer i offentlig polemik med hinanden - til stor tilfredshed for hæren.

Befolkningen som helhed bivånede disse bataljer med en mangel på engagement, som ikke stod i forhold til truslen mod freden. Det gamle romerske ord "Si vis pacem, parabellum" (vil de fred, da vær til krig beredt) blev ikke efterlevet.

Der skulle en 9. april til med efterfølgende tysk besættelse og mod slutningen af denne en modstandsbevægelse, før befolkningens store flertal kastede et slægtleds dogmer overbord. Og så var et oplysningsarbejde slet ikke påkrævet. Det er et paradoks: Men når det var nødvendigt, kunne man ikke trænge igennem - og når man kunne, var det uforløst.

Besættelsestiden er så at sige en parentes i landets historie, forstået således, at det var de samme partier og de samme politikere, som stod ved roret både før og efter besættelsen, og i alle henseender - på nær een - søgte man med held at

vende tilbage til førkrigstidens forhold. Undtagelsen gjaldt forsvarspolitikken. "Aldrig mere en 9. april" blev et dogme, og dansk forsvar kunne efter årtiers udsultning gøre sig håb om en helt anden placering.

Med liv og sjæl kaster Søe-Lieutenant-Selskabet sig ud i debatten herom. En ung søofficer (Kaptajnløjtnant V.V. Mouritzen) indsendte en prisopgave med titlen "Er vi de mænd, der kan genopbygge Danmarks flåde?" (prot. 8, s. 339). Han fik sølvmedalje og overgik kort efter til flyvevåbnet! Bølgerne synes at være gået højt i denne fase, når man diskuterede søværnets fremtid. Samtidig var Søe-Lieutenant-Selskabet præget af en vældig hunger efter at få foredrag af og diskussioner med søofficerer, danske, norske, britiske og amerikanske, med krigserfaring, for at lære om de nyeste tekniske hjælpemidler og den anvendte taktik. Noget forbløffes man ved allerede 14. februar 1948 at støde på et foredrag med titlen "Probleme der modernen Fliegerabwehr" af Dr. ing. A. Gerber. Jeg kan trøste forsamlingen med, at han var svejtser.

En historiker er altid optaget af at forklare, at lige netop sådan, som det gik, måtte det gå, mens aktørerne i situationen ofte har følt mulighederne mere åbne. Et interessant eksempel herpå er viceadmiral Vedel, der så sent som 15.2.1949 i Selskabet i klart sprog sagde: "Jeg ser hellere et samlet Skandinavien end at lade 2 lande gå vest på. Hvis Sverige ikke er med, vil det blive vanskeligere at klare opgaverne". Han fandt det en ulykke, at det nordiske forsvarsforbund bristede. Må jeg i denne sammenhæng sige, at selskabets protokoller viser, at søofficererne snart sagt i hele dets levetid havde - og har, tør jeg vel sige - en meget fleksibel og åben indstilling over for forsvarets muligheder som et instrument for sikkerhedspolitikken.

Som bekendt blev det ikke nordisk forbund, men atlantpagten, og hermed kom det danske forsvar efter en periode af usikkerhed ind i en meningsfuld opbygning. Et par århund-

RETTELSE NR. 9

TIL SØOFFICERSRULLE 1951-1978

1. Nr. 1500 Knudsen, Karl Olaf. Dod 6/4 1983
2. Nr. 1502 Dam, Knud Valdemar. Dod 10/6 1983
3. Nr. 1520 Muusfeldt, Aage Lauvritz. Dod 2/2 1984
4. Nr. 1528 Aalborg, Erik Anker. Dod 29/9 1984
5. Nr. 1573 Lange, Niels Færgeman. Afgået 31/8 84
6. Nr. 1574 Michelsen, Mads Ejnar. Afgået 30/11 84
7. Nr. 1579 Brodersen, Jorgen. Dod 14/12 1983
8. Nr. 1409 Frederiksen, Hans John Frederik. Dod 1/10 1983
9. Nr. 1429 Bornemann, Ove Henrik Cosmus von. Dod 24/2 1984
10. Nr. 1467 Schou, Jorgen Abelin. Dod 12/9 1984
11. Nr. 1493 Carstensen, Steen Christian. Dod 18/6 1983
12. Nr. 1605 Nielsen, Helge. Afgået 31/10 83
13. Nr. 1617 Gyren Kieler, Svend Schack von. Afgået 30/11 84
14. Nr. 1618 Jensen, Bendt Hjorth. Afgået 31/8 84
15. Nr. 1623 Ingemann-Nielsen, Christian Boje. Dod 20/10 1983
16. Nr. 1634 Reib, Poul Erik Axel. Afgået 31/10 83
17. Nr. 1647 Henriksen, Ulf Johan God. Afgået 31/10 83
18. Nr. 1648 Fischer, Johan Olfert. Udnævnt til Kontreadm. 1/5 83
19. Nr. 1657 Bork, Jorgen Frits. Udnævnt til Kontreadm. 1/10 84
20. Nr. 1664 Rieneck, Bent. Dod 25/8 1984
21. Nr. 1684 Hansen, Hans Dynnes. Udnævnt til Kontreadm. 1/12 84
22. Nr. 1717 Alsing, Finn Adler. Udnævnt til Kmd. 1/4 83
23. Nr. 1719 Ottesen, Niels. Udnævnt til Kmd. 1/12 84
24. Nr. 1721 Thye-Petersen, Ebbe. Udnævnt til Kmd. 1/7 84
25. Nr. 1723 Jacobsen, Jorgen. Udnævnt til Kmd. 1/1 83
26. Nr. 1724 Grentzmann, Wilhelm Lauge. Udnævnt til Kmd. 1/4 84
27. Nr. 1726 Mathiesen, Gunni. Udnævnt til Kmd. 1/1 83
28. Nr. 1730 Simonsen, Christian Kjærgaard. Udnævnt til Kmd. 1/11 83
29. Nr. 1737 Fink-Jensen, Hans. Udnævnt til Kmd. 1/10 84
30. Nr. 1740 Petersen, Soren Torp. Udnævnt til Kmd. 1/2 84
31. Nr. 1743 Thygesen, Kaj. Udnævnt til Kmd. 1/9 84
32. Nr. 1752 Volke, Finn. Udnævnt til Kmd. 1/10 84
33. Nr. 1753 Svennevig, Henning. Udnævnt til Kmd. 1/10 84
34. Nr. 1754 Nielsen, Svend Aage Kundby. Udnævnt til Kmd. 1/10 84
35. Nr. 1766 Groth, Preben. Udnævnt til Kmd.kapt. 1/11 83
36. Nr. 1778 Poulsen, Frants. Udnævnt til Kmd.kapt. 1/11 83
37. Nr. 1797 Helk, Niels. Udnævnt til Kmd. kapt. 1/1 83

38. nr. 1798 Talleruphuus, Ebbe. Udnævnt til OK RE TA 1/12 83
39. Nr. 1799 Grønbech, Jens Egede. Udnævnt til Kmd.kapt. 1/5 83
40. Nr. 1800 Rasmussen, Herluf. Udnævnt til Kmd.kapt. 1/5 83
41. Nr. 1808 Garde, Hans Jørgen. Udnævnt til Kmd.kapt. 1/8 83
42. Nr. 1809 Pedersen, Jørgen Kjeld. Udnævnt til Kmd.kapt. 1/11 83
43. Nr. 1815 Lehmann, Hasse Meyer. Udnævnt til Kmd.kapt. 1/11 83
44. Nr. 1817 Hansen, Jørn. Udnævnt til OK RE TA 1/12 83
45. Nr. 1818 Sørensen, Arvid. Udnævnt til Kmd.kapt. 1/2 84
46. Nr. 1827 Borck, Knud Erik Johan. Udnævnt til Kmd.kapt. 1/7 84
47. Nr. 1828 Schriver, Poul. Udnævnt til Kmd.kapt. 1/9 84
48. Nr. 1830 Evald, Jørgen Frederik. Udnævnt til Kmd.kapt. 1/12 84
49. Nr. 1832 Andersen, Finn Osvald Holger Buchardt. Udnævnt til Kmd.kapt. 1/12 84
50. Nr. 1835 Rosenberg, Niels. Udnævnt til Kmd.kapt. 1/12 84
51. Nr. 1836 Thomsen, Jes Peder Abild. Udnævnt til Kmd.kapt. 1/12 84
52. Nr. 1839 Knudsen, Johan Frederik Barfoed. Udnævnt til OK RE TA 1/12 83
53. Nr. 1896 Nissen, Anker. Afgået 1/6 1984
54. Nr. 1944 Olesen, Jørn. Udnævnt til O.kapt. 1/11 83
55. Nr. 1945 Wille-Jørgensen, Lars. Udnævnt til O.kapt. 1/11 83
56. Nr. 1946 Waldorf, Bjarne. Udnævnt til O.kapt. 1/11 83
57. Nr. 1947 Reiff, Carsten. Udnævnt til O.kapt. 1/11 83
58. Nr. 1948 Hvidkjær, Jens. Udnævnt til O.kapt. 1/11 83
59. Nr. 1949 Hansen, Ulrik Toftegaard. Udnævnt til O.kapt. 1/11 83
60. Nr. 1950 Olsen, Uffe Haagen. Udnævnt til O.kapt. 1/11 84
61. Nr. 1951 Møller, Per. Udnævnt til O.kapt. 1/11 84
62. Nr. 1952 Hesselballe, Peter Albert. Udnævnt til O.kapt. 1/11 84
63. Nr. 1953 Eiberg, Ole Gerlach. Udnævnt til O.kapt. 1/11 84
64. Nr. 1954 Madsen, Svend Erik. Udnævnt til O.kapt. 1/11 84
65. Nr. 1955 Hald, Finn. Udnævnt til O.kapt. 1/11 84
66. Nr. 1976 Friis, Niels. Udnævnt til Kapt.Int. 1/4 84
67. Nr. 1984 Jørgensen, Tim Sloth. Udnævnt til Kapt.Int. 1/7 83
68. Nr. 1985 Petersen, Arne. Udnævnt til Kapt.Int. 1/ 83
69. Nr. 1986 Falmer, Peter Lonborg. Udnævnt til Kapt.Int. 1/7 83
70. Nr. 1987 Andersen, Henrik. Udnævnt til Kapt.Int. 1/7 83
71. Nr. 1988 Brenneche, Jørgen. Udnævnt til Kapt.Int. 1/7 83
72. Nr. 1989 Christophersen, Lars Rosendahl. Udnævnt til Kapt.Int. 1/7 84
73. Nr. 1990 Bay, Finn Henneberg. Udnævnt til Kapt.Int. 1/7 84
74. Nr. 1991 Skovgaard, Lars. Udnævnt til Kapt.Int. 1/7 84
75. Nr. 1992 Andersen, Karsten Riis. Udnævnt til Kapt.Int. 1/7 84
76. Nr. 1993 Rodel, Michael. Udnævnt til Kapt.Int. 1/7 84
77. Nr. 1994 Riber, Theis Peter. Udnævnt til Kapt.nt. 1/7 84
78. Nr. 1996 Stephansen, Hans Ivan. Udnævnt til Kapt.Int. 1/7 84
79. Nr. 1997 Pedersen, Johnny. Udnævnt til Kapt.Int. 1/7 84
80. Nr. 2031 Larsen, Poul-Erik. Født 9/4 1953. Udnævnt til Pr. Løjnt. 1/7 83

81. Nr. 2032 Lindeblad, Asger. Født 4/1 1958. Udnævnt til Pr. Løjnt. 1/7 83
82. Nr. 2033 Mikkelsen, Arne. Født 26/6 1957. Udnævnt til Pr. Løjnt. 1/7 83
83. Nr. 2034 Grøntved, Lars Henrik. Født 5/4 1958. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 83
84. Nr. 2035 Christensen, Per Bigum. Født 15/10 1958. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 83
85. Nr. 2036 Maschoreck, Mogens. Født 17/6 1958. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 83
86. Nr. 2037 Zachariae, Francis. Født 16/1 1960. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 83
87. Nr. 2038 Jorgensen, Torben Ørting. Født 5/5 1959. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 83
88. Nr. 2039 Engstrom, Steen Eiler. Født 11/10 1959. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 83
89. Nr. 2040 Madsen, Carsten Plank. Født 13/1 1958. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 83
90. Nr. 2041 Tversted, Søren Christian. Født 30/1 1956. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 83
91. Nr. 2042 Flagstad, Michael Thoring. Født 19/9 1958. Udnævnt til Pr.løjnt 1/7 83
92. Nr. 2043 Møllgaard, Jesper. Født 3/1 1958. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 83
93. Nr. 2044 Gabel, Lars. Født 7/3 1955. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 83
94. Nr. 2045 Nielsen, J. Seligmann. Født 21/6 55. Udn. til Pr.ljt. 1/7 83. Død 19/7 84
95. Nr. 2046 Møller, Klaus Angelo. Født 5/6 1956. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 83
96. Nr. 2047 Hansen, Lars Henrik. Født 15/12 1958. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 84
97. Nr. 2048 Behr, Lars. Født 21/7 1959. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 84
98. Nr. 2049 Matthiesen, Bjarne. Født 7/6 1954. Udnævnt til Pr. løjnt. 1/7 84
99. Nr. 2050 Vester, Jens. Født 2/7 1958. Udnævnt til Pr. løjnt. 1/7 84
100. Nr. 2051 Christens, Mogens Sivers. Født 8/5 1960. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 84
101. Nr. 2052 Tøft, Ole. Født 30/5 1958. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 84
102. Nr. 2053 Pedersen, Steen Møller. Født 4/4 1959. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 84
103. Nr. 2054 Bryrup, Carsten. Født 11/8 1958. Udnævnt til Pr.løjnt. 1/7 84

Grønnedal, Oktober 1984

H. Muusfeldt (1926)



reders neutralitetspolitik var kastet overbord, men alliancen byggede på et ideologisk grundlag, som det danske folk fuldtud kunne acceptere. Ikke alt det nye faldt i Søe-Lieutenant-Selskabets smag. Allerede i 1930'erne kommer betænelighederne ved en enhedsledelse af forsvaret frem. Man fik den som bekendt i 1950. Jeg forstår godt søværnets ønske om direkte adgang til ministeren, men også at politikerne foretrak enhedsmodellen. Under drøftelserne i Søe-Lieutenant-Selskabet mærkes også uvilje mod at lade søværnets flyvevæsen smelte sammen med hærens flyvetropper; men også dette skete. På trods heraf gik søværnet ind i et loyalt samarbejde med de to andre værn. Således ydede søværnet et meget væsentligt bidrag til flyvevåbnets oprettelse. De gamle uoverensstemmelser begravedes, og hærofficerer ses hyppigere som foredragsholdere og gæster i Søe-Lieutenant-Selskabet.

Medlemsskabet af atlantpagten betød en stigende internationalisering af de emner, som kom til drøftelse i Søe-Lieutenant-Selskabet. 16. december 1976 indførte sekretæren således fra en diskussion følgende: "OPCON kan ikke bestemme, medmindre det kaldes unscheduled events. MC skal godkende surveillance, ligesom den skal godkende det, hvis SNFL skal forlade SACLANT-area". Og det er ellers marinen, som roser sig af altid at have talt dansk. Der er åbenbart grænser for Modersmålsselskabets indflydelse. Det er iøvrigt mit indtryk, at NATO kun vil beskæftige sig med noget, der kan forkortes. Fremtidens historikere får det svært.

Spøg til side. I afhandlingsprotokollen for 1815 kan man studere en kaptajn-løjtnants mismodige, men læseværdige rapport om et studieophold ved den russiske marine; her var intet at lære. Tid efter anden er der andre udblik til den store verden; men det virker som krummer fra de riges bord. Blader man i Søe-Lieutenant-Selskabets protokoller for tiden efter 1949, ser man, at medlemmerne nu har en

helt naturlig og kontinuerlig adgang til alt, hvad der rører sig i søkrigsvidenskaberne. Der klages i efterkrigstiden over et faldende antal prisopgaver - som forresten underkastes en kritik, som er skrapmere, end den vi bruger ved universitetet -, men heroverfor forekommer det mig, at der står en generel højnelse. Der er højere til loftet end før krigen, hvad der er forståeligt.

Under et møde i Søe-Lieutenant-Selskabet 4.4.1950 spurgte kaptajnløjtnant J.C. Munck, om A-pagten ville øve pression med os, "hvis partierne går under et vist minimumskrav?" Profetisk svarede viceadmiral Vedel, at det ville den ikke, men at det i så fald ville blive ubehageligt for os at deltage i møder med vore atlantpagtpartnere.

Det er nu 35 år siden, vi tilsluttede os Atlantpagten. Alliancen består - og Danmark er fortsat med i den. Nægtes kan det imidlertid ikke, at den har ændret sig. Eller rettere, at Vesteuropas demokratier ikke længere har den samme karakter som i 1949. NATO har været en betydelig stabiliserende faktor; vi har oplevet en meget lang periode, fredeligere end gennem århundreder. Men snart er 2/3 af Vesteuropas befolkninger født efter 1940. De kender med andre ord kun til fred i vort område. Afganistan er langt borte, Polens forhold er nok distraherende, men krig er der jo ikke, og åbenbart har utilfredse polakker muligheder for at ytre sig, siden vi bestandig hører derom. Går en sovjetrusisk ubåd på grund under sin ulovlige færd til Karlskrona, bliver det i Danmark snart til en vits. Perspektivet i denne ildevarslende krænkelser fortønes.

Ændringen i befolkningens sammensætning afspejler sig også i de politiske partier. Socialdemokratiet har siden 1960 været udsat for en stadig mere truende konkurrence fra SF. Jeg tror, man skal gøre sig klart, at socialdemokratiet - selv i regering - ikke længere er det samme. Hedtofts, H.C. Hansen og Poul Hansens generation er uddød bortset fra Robert Petersen. De øvrige synes at have mistet mund og mæle.

Hele denne tilstand - og jeg gentager, at den først og fremmest hænger sammen med samfundsudviklingen - har givet sig tydelige udslag i sikkerheds- og forsvarspolitikken de sidste par år. Folketingets flertal har tre gange ydmyget regeringen ved at formå den til i NATO at forfægte en opfattelse, den i folketinget havde stemt imod, til dels fordi regeringen havde ladet forstå, at den ikke ville gå, hvis den kom i mindretal. Det er en ejendommelig parlamentarisk tilstand, externt kun egnet til at skabe tvivl om vor troværdighed som alliancepartner, internt til at svække opfattelsen af parlamentarismens væsen og dermed til at forvirre vælgerne. Regeringen betaler en høj pris for af økonomiske og taktiske grunde at godtgøre sin regeringsduelighed. Tiden vil vise, om prisen er for høj.

Hvad det seneste forsvarsforlig angår, valgte regeringen at gøre en dyd af nødvendigheden. Den accepterede, hvad jeg vil kalde et socialdemokratisk diktat. Værnenes personel har efter min opfattelse vist en klog tilbageholdenhed i deres kommentarer uden dog at skjule, hvad de mener. For en civil kan det være svært at vægte de enkelte komponenter. Men søger man at indpasse forliget i den forudgående toårsperiodes forsvarspolitiske debat, synes søværnet at være udset til igen at blive Sorte-Per - ikke ved træskhed fra de to øvrige værnss side, men fordi der var en politisk vilje til - uden al for megen sømilitær baggrund - at underkende søværnets argumenter. For resten tæller argumenter ikke meget i politik.

Som man også gennem mange år har gjort det på civile områder, skubber man så at sige problemerne bl.a. i form af materielanskaffelser foran sig til fremtidig løsning. Til den tid kan de så skabe endnu større vanskeligheder og give NATO-modstanderne endnu mere vind i sejlene. Det er en ringe trøst, at Edvard Brandes mente, at i politik sker altid det uforudsete.

Forsvarsforliget er næppe nemt at leve med for Søe-Lieutenant-Selskabets medlemmer og må da også give anledning til bekymring. Men en historiker er vant til at betragte århundreder og er nødt til at vende kikkerten om, hvorved detaljerne sløres. Og så er der trods alt nogen fortrøstning at hente. Vi er som sagt stadig medlem af demokratiets alliance, og der synes ikke grund til umiddelbart at frygte for et brud på denne linje. Vi må da tage et år ad gangen. For tiden er der intet andet at gøre end at ligge underdrejet.

Søe-Lieutenant-Selskabet kan og bør diskutere situationen, men som politisk pressionsgruppe er den så lidt som nogen anden officersformation velegnet. Den vil straks få prædikatet: alarmistsammenslutning. Vejen går gennem et almindeligt virke i vore utallige demokratiske organer og ved, at også civile søger at påvirke meningsdannelsen ud fra en vurdering af, når initiativer er opportune. Når søværnet denne gang kom i klemme, kan det skyldes en generel mangel på forståelse for, hvad vi egentlig skal bruge et dansk forsvar til. Måske har vi gennem årene i for høj grad slået os til ro med, at alt var såre godt, bestyrket heri af meningsmålinger om stor NATO-tilslutning i befolkningen. Vi skal ikke vinde en tredje verdenskrig, men forebygge den. Derfor skal vi bevare vor troværdighed både i øst og vest. Det kræver en krigsstyrke, men således sammensat og med et sådant beredskab, at den kan indsættes på lave konfliktniveauer. I vort område giver det søværnet betydningsfulde opgaver.

Direkte politisk indflydelse har Søe-Lieutenant-Selskabet altså ikke haft. Dets betydning - bortset fra udgivelsen af Tidsskrift for Søvæsen - kan ikke måles konkret. Derfor kan den godt være stor. Pædagogisk virksomhed er oftest uhåndgribelig og svær at fastholde for eftertiden. Det er betydeligt nemmere at sige: Jeg hedder Philip de Lange, og jeg skabte Holmens hovedvagt og mastekranen. Disse dejlige

bygninger står jo lige uden for døren. Men Søe-Lieutenant-Selskabet har, når man ser på dets 200 år lange eksistens, formidlet en utrolig mængde, rigt varieret viden i relation til søofficerens virke. Det har tillige været et forum for fri meningsudveksling. Protokollerne vidner om, at Søe-Lieutenant-Selskabet har været et sted, hvor man har kunnet lære at diskutere og at argumentere. Mangen ung søofficer er gået hjem fra et møde ægget til videre tænkning. Det er ingen ringe indsats, thi står der ikke faglig respekt om ens metier, er det for alvor galt.

Jeg har allerede talt for længe, og alle venter på, at der nu skal pibes til skafning. Søe-Lieutenant-Selskabet har før holdt fest. I 1882 rimede en søofficer, noget præget af deviation i det poetiske:

”Det har huset den sjæl, som var tørstig
Efter visdom - og den som var krasbørstig
På at være eskadrechef og seje
Og enhver, som ville lære at pejle”.

Alle søofficerer, som var kostskolekadetter, kender provst Münter. Gennem mere end et århundrede lød hver dag hans ord. Han udtrykte sig lidt anderledes. Det er mandag i dag. I mandagsbønnen lader Münter kadetten sige: ”Kundskab uden dyd har intet værd. Men dyd uden kundskab er for lidt for den, der vil tjene under Danmarks flag”.

Søe-Lieutenant-Selskabet har troligt og uden misvisning efterlevet denne læresætning; det har derved været til gavn for søværnet og således tjent flaget. Jeg har ikke fantasi til at forestille mig et ørige som vort uden orlogsmænd. Derfor vil Søløjtnanternes selskab bestå ud i fremtiden, thi som engelskmændene siger: ”Ships do not fight, men do.”.

KILDER

Artikler i Tidsskrift for Søværnen:

Wm. Carstensen: Trekvart Aarhundrede. Af en jævnaldrende (1904) s. 1-21.

L. Dornonville de la Cour: Søe lieutenant-Selskabets Historie og Virksomhed gennem 125 aar (1909) s. 505-573.

V.J. Schoustrup: Gamle Minder og Historier (1923) s. 14-29.

J.H. Schultz: Archiv for Søværnenets Dets Tilblivelse og første udvikling (1929) s. 1-30.

Th. Topsøe-Jensen: Ved Søe-Lieutenant-Selskabets 150-aars Jubilæum 17. September 1934 (1934) s. 463-477.

S. Thostrup: Vort tidsskrift gennem 150 år (1979) s. 13-29.

Gunnar Bo Clausen: Det danske søværns kamp 1932-40 (1980) s. 417-444.

Gunnar Bo Clausen: Forholdet mellem den danske hær og det danske søværn 1932-34 (1981) s. 385-429.

Gunnar Bo Clausen: Lov om Søværnets ordning af 23.3.1932 (1984) 140-170.

Søe-Lieutenant-Selskabets arkiv (Marinens Bibliotek).

Correspondanceprotokol:	1783-1807 1815-1877
Afhandlinger:	1789-1818
Forhandlingsprotokol:	1792-1822, 1823-1881, 1881-1889, 1889-1896, 1896-1909, 1909-1918, 1928-1939, 1939-1951, 1951-1963, 1963-

Holmens kirkes Kapel den 16 september 1984.

Tale af Holmens provst Claus Harms.

I morgen fejrer et fornemt og virkelystent selskab sit store jubilæum. Værdigt og fremtidsbestemt må dagen markeres. Søe-Lieutenant-Selskabet.

Selskabets fornemme og indflydelsesrige virke skal ikke omtales her. Det hører morgendagen til. Men ret er det af jubilæums-situationens nutids-mænd at erindre fortidens mænd. Ikke så meget for deres fortjenesters skyld, for de gjorde jo blot deres samtid, hvad de var den skyldig at gøre; men for i trofasthed mod deres holdning og virkelyst, at vedgå arv og gæld med nutiden og fremtiden for øje. For at vi kan markere, at vi skal gøre, hvad vi er vor samtid skyldig at gøre.

200 år er mange år. Men ikke mange i den danske flådes historie og ej heller i det danske lands historie. Men utroligt meget er dog blevet forandret i den periode for flåden og dens mænd - for landet og dets mennesker. Men et forandres dog aldrig: hvad den enkelte person har at sætte ind af personlige kræfter og mod - omtanke og fantasi - styrke og udholdenhed - netop virkelyst som det ædle ord siger. "I det den binder krigerne omfavner den videnskaberne".

Gamle traditioner og moderne tænkning skal stedse være selskabets og dets medlemmers høje mål, som det skal være mål for alle mænd og kvinder af vilje og iver.

Når Søe-lieutenant-selskabet i dag i Holmens kirke med to kranse markerer optakten til sit jubilæum, så er det netop for overfor to mænd, at bevidne, at vi, som de ville, fastholder gamle traditioner og moderne tænkning.

I flådens virke - i søværnets dagligdag - i fortid, nutid, og fremtid er 3 felter vigtigt at fastholde - Taktik - Materiel - Uddannelse.

Taktik: i dette Kirkekapel med Niels Juel og Peder Tordenskjold.

Materiel: markeret med Henrik Gerner ved hvis gravminde vi står.

Uddannelse: markeret ved H.C. Sneedorff ved hvis gravsten, vi vil mødes. Ret i tidens sprog står på Henrik Gernersten: "Henrik Gerner var en ypperlig Mand; stor i Viden-skaber, større i Dyd, Oprigtighed og Ædelmodighed. Prydet med enhver Dyd, ikke hengiven til nogen Last, ædelmodig foragtede han de underfundigheder, hvorved man tilsviger sig Venner og Velyndere; thi han kjendte sit Værd, han elskede Fædrelandet over alt."

Søe-lieutenant-selskabet føler sig i sit udgangspunkt i taknemmelighedsgæld til Henrik Gerner og H.C. Sneedorff. Ret må det så være.

Og for at finde tonen i Henrik Gerner og Sneedorffs samtid vil vi da afsluttende holde os til et citat fra mindetalen over Henrik Gerner: "Danmark og Norge! elskte, herlige Fødeland! mærk Sandhedens Vink, hør dens Stemme! og vær retfærdig. Athenen og Rom vare det til sine Tider. Deres Borgere samlede sig velvilligen om Velgiørernes Gravsteder, og indprentede sig der Ærbødighed for Dyd og ædel Daad. Denne Ærbødighed gav dem Ild og Mod for Fødestavnen; og disse Stater stode. Men Athenen og Rom glemte Gravmælerne, og med dem Dyden og Daaden, de oplivede, og Staterne segnede - og faldt - og reisde sig aldrig."

Ærbødighedshandlingen idag er udtryk for en vilje til, at det ej skal ske for den danske flåde og det danske folk.

Mimrefrokostens historie

Man har anmodet mig om at fortælle lidt om Mimre-Klubbens Oprindelse og Historie, hvilket jeg gør med Glæde, da jeg har været med fra denne fortræffelige Klub startedes. Det er Kommandør Henning Frisch Kiær, der er op-havsmanden til Klubbens start, idet han som Bibliotekar ved Marinens Bibliotek ofte ringede til mig, som i årene 1934 til -37 var Næstkommanderende ved Søofficersskolen i Nyboder, og foreslog at jeg kom ud i Biblioteket medbringe min Smørebrødspakke, således at vi to Kammerater kunde sludre lidt sammen. Ofte joinede Orlogskaptajn Hans Chr. Ørsted, der som Fyrinspektør ogsaa havde Kontor paa Søkvæsthuset, og og snart kom flere til, saa efterhaanden maatte vi flytte op i Søofficersforeningens Spisestue. Da Tilslutningen voksede og flere og flere Søofficerer sluttede sig til os, maatte vi senere forlægge residensen til "Niels Juel Salen", og her er Antallet Gennemsnitlig vokset til c. 30 pensionerede Søofficerer, der deltager i "Mimrefrokosten", som afholdes den første Tirsdag i hver Maaned med Undtagelse af Juli, hvor Køkkenet er lukket.

Takket være Søofficersforeningen faar vi her en god Frokost med Kaffe for en meget beskedn Sum, og Traditionen er, at de, der har Fødselsdag omkring dette Tidspunkt, trakterer med Snaps, dog saaledes at der maksimalt udskænkes to Snapse pr. Person, selv om der skulde være et større Antal Fødselsdagsgæster. Den ældste tilstedeværende Søofficer er "Præsident", og han har det betroede Hverv at udbringe Snapsegivernes Skaal i "Naturlig" eller "Omvendt" Køl-vandsorden, afhængig af om det gælder den første eller anden Snaps, og han bestemmer ogsaa om de Forslag til Dagsorden, som de tilstedeværende Mimregæster evt. stiller skal "Nyde Fremme" eller ej. Vedtægterne er uskrevet men

haandhæves med en passende Portion Spøg og Skæmt. Enhver pensioneret Søofficer kan, dersom han ønsker det, melde sig til Frokosten Dagen før pr. Telefon, og optages da som "Mimregast af 2' Grad" hvis han er under 80 Aar, og af "1' Grad", hvis han har passeret de 80. Alle lader til at befinde sig vel her og nyder at møde gamle Kammerater i Marinen paa denne fornøjelige og uforpligtende Maade. -

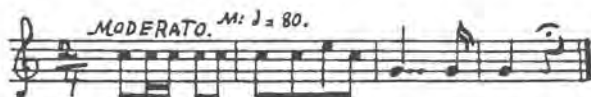
Ja, dette er "Mimre-Frokostens" Historie, som den var og stadig er, fortalt af *Frits Hammer Kjølser*

Hvad er "skæppe-rær"
- og hvorfra kommer udtrykket?
af
Kommandørkaptajn Arne Holm

Gennem mange år er det løbet rundt i Søværnet: "Hvad betyder egentlig "skæppe-rær" og hvorfra kommer det?

Utallige er de forespørgsler som fra nær og fjerner kommer til Marinens Bibliotek - indtil dato uden at kunne blive besvaret. Hvis nogle af tidsskriftets læsere kan bidrage til mysteriets løsning vil biblioteket modtage henvendelse med glæde.

Alle i Søværnet ved at honnørsignalet (1-4 gange)



gives som honnør for admiraler, generaler og salutberettigede standermænd, og langt de fleste har nok i sit inderste

erindret ordene, som en eller anden - måske lidt maliciøst - har sat til melodien: "Her kommer flådens allerstørste snajegast". En tidligere dæksofficer har oplyst at man i sin tid anvendte teksten: "Her kommer en af flådens største skæpperær".

Men hvad betyder "Skæpperær"? Ordbog over det danske sprog og Dansk Sprognavn kender ikke udtrykket.

Ser vi først på "skæppe", er det mest nærliggende at tænke på det gamle danske rummål (1/8 af korntønden (17,39 liter)) og flade mål (1/8 tønde land (ca. 690 m²)). Også den i nyere tid meget anvendte brug af "skæppe" i forstærkende form ("skæppe-skøn, skæppe-rig") kan måske være et udgangspunkt.

Om anden del af ordet tænker man måske først på flertalsformen af en "rå", men kan man så komme videre?

I ordbogen anføres, at "rær" måske egentlig er samme ord som jydsk "rær"-hestens kønslem, som bl.a. også findes i svensk dialekt og her også er det samme som det mandlige lem. At "skæppe-rær" skulle have forbindelse hermed bekræftes måske af en ældre søofficers opfattelse af at "skæppe-rær" har hentydning hertil. Flådens mandskab har ofte haft en tendens til at benytte sig af såkaldte latri-nære udtryk, og jeg skal undlade her at drage parallel til et meget benyttet ord for en mand, der altid kludrer i det - et ord hvis første del er en del af mandens kønsorganer (n....) og andel hans bagparti (r..). (At ordbogen også angiver "rær" som betegnelse for en prostituerets kunde nævnes her blot for fuldstændighedens skyld.)

En anden ældre søofficer har oplyst, at han under fiskeriinspektion ved Island i 1920'erne oplevede sin chef siddende i sit lukaf og stønne mer eller mindre opgivende: "Åh ja, jeg er også bare en gammel "skæppe-rær".

En anden og finere fortolkning står helt for egen regning. Honnør-signalerne blæses for admiraler og standermænd, altså personer højt oppe på den militære rangstige. Da

"rær" også bruges i betydning af en lang, opløben person - "et langt rær" - kan "rær" tænkes anvendt billedligt, og "skæppe" foran er den almindelige forstærkning af efterfølgende ord, altså en meget fin person. Tidligere musikdirigent K.W. Bentzen menes at have givet udtryk for samme opfattelse,

Men det almindelige vid i Flådens skibe har nok ikke haft så noble tanker; så de ovenfor nævnte udsagn fra ældre sø-officer vil formentlig have første priotet når man skal søge oprindelsen til "skæppe-rær"

Meddelelser fra Søe-Lieutenant-Selskabet

Ved § 32-mødet den 18 oktober 1984 valgtes følgende embedsmænd for det 201. forsamlingsår:

Det stående Udvalg:	Kommandør	J.A.Ruth (Formand)
	Kommandør	J.Jacobsen
	Kommandørkaptajn	P Kofoed

Volgiftsråd:	Kommandør	O.J.Odder
	Kommandør	P.Wessel-Tolvig
	Kaptajnløjtnant	T.Sloth Jørgensen

Revisorer:	Kommandør	K. Thygesen
	Orlogskaptajn	J.P.Bonde Petersen

Revisorsuppleant:	Orlogskaptajn	G.N.Andersen
-------------------	---------------	--------------

Til hvervet som redaktør, redaktørsuppleant og redaktionsudvalg for kalenderåret 1985 valgtes

Redaktør	Orlogskaptajn	P. B. Sørensen
----------	---------------	----------------

Redaktørsuppleant	Orlogskaptajn	S. S. Thostrup
-------------------	---------------	----------------

Medlemmer af		
Redaktionsudvalget	Orlogskaptajn	G. N. Andersen
	Orlogskaptajn	K. T. Madsen
	Orlogskaptajn	N. C. Borck

MARINENS BIBLIOTEK.

Erhvervelser i september/oktober 1984.

BIBLIOTEKSVÆSEN m.v.

Forsvarets Arkiver. Vejledning og oversigt. I: Hæren 1660-1980. (red. af Vagn Aage Petersen). Kbh. 1984. 266 s. ill. index.

HISTORIE.

Bosscher, Ph. Meesse: De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog. Deel 1. (English summary). Franeker 1984. 636 s. ill. kort. bibl.

Bender, Susanne Krogh m.fl. (red.): "Den Gode Hensigt 1780". Kbh. 1984. 16 s. ill.

Burns, K.V.: The Devonport Dockyard Story. Liskeard 1984. 128 s. ill.

Catalina PBY-5A & PBY-6A. DANSK FLYVEHISTORISK FORENING, TEMA HÆFTE nr. 1. Lyngby 1984. 134 s. ill. index. 4^o.

Chritchley, Mike (red.): The Royal Navy in Focus 1940-49. Liskeard u.å. (1984). 176 s. ill. index.

Det danske Ingeniørkorps 1684-1984. Kbh. 1984. 58 s. ill.

Frantzen, Ole L.: Garderhøjfortet. Kbh.. 1984. 32 s. ill. kort. bibl.

Gavshon, Arthur & Desmond Rice: The Sinking of the Belgrano. London 1984. 218 s. ill. kort. index.

Longstaff, Reginald: Submarine Command. A Pictorial History. London 1984. 264 s. ill. index. bibl.

Løvschall, F.: Hjemmeværnets Uniformshistorie. Odense 1984. forsk. pag. (310 s.) ill. bilag.

Mørch, P.A.: "Blæksprutten", "Beskytterens" egen. (Fra Beskytterens togt 1925/26) + kuvert med div. sange. u.sted. u.å. upag. ill. håndskr. manusk. (kun til brug på læsesal).

Neiiendam, Michael: Marinen skriver menighedshistorie. (Særtryk af Dansk Kirkeliv 1954, s. 81-88). u.sted. 1954. 8 s.

Troelsgard, Edvard m.fl.: Trekroner Fort, Forundersøgelse vedr. sikring og istandsættelse af. Kbh. 1984. 56 s. ill. maskinskr. 4°.

Watson, Bruce W. & Peter M. Dunn (red.): Military Lessons of the Falkland Islands War: Views from the United States. London 1984. 182 s. index.

Winge, M.: Da Søkvæsthusets læger fik en "næse". (Uddrag af Medicinsk Forum nr. 4/1984, s. 110-116). Kbh. 1984. 8 s. ill. bibl.

2. VERDENSKRIG.

British Vessels Lost at Sea 1939-45. Cambridge 1984. 112 s. index.

Ekman, Per-Olof: Havsvargar. Ubåtar och ubåtskrig i Östersjön. u.sted (Helsingfors) 1983. 348 s. ill. kort.

Irving, David: En konvojs endeligt. Kbh. 1984. 260 s. ill. kort. (oversættelse af: The destruction of PQ 17).

Jacobsen, Erik Thostrup: Foden i døren. Danmark mellem Sovjetunionen og England 1944-45. Odense 1984. 136 s. bibl.

Lorelli, John A.: The Battle of the Kommandorski Islands, March 1943. Annapolis 1984. 212 s. ill. kort. index. bibl.

Lundstrom, John B.: The First Team. Pacific Naval Air Combat from Pearl Harbor to Midway. Annapolis 1984. 548 s. ill. kort. index. bibl.

PERSONALHISTORIE.

Officerer ved Søminekorpset i Aarene 1893-1909. 2 bd. u.sted 1893.1909. upag. (88 + 42 s.). håndskr. folio. (kun til brug på læsesal).

Uggla, Hans: Minnen och reflexioner från min tjänst i Örlogsflottan 1925-1967. Lidingö 1984. forsk.pag. (168 s.) ill.

Ziegler-Sørensen, Chr.: Paa Krydstogt med Hans Majestæt Chulalongkorn, Konge af Siam. 23 Juni - 13 Juli 1898. Dagbogoptegnelser. u.sted u.å. upag. (43 s.) håndskr. fotokopi. 4°. (kun til brug på læsesal).

EFTERRETNINGSVÆSEN.

Barron, John: KGB Today: The Hidden Hand. London 1984. 492 s. ill. index.

Paine, Lauran: The Abwehr. German Military Intelligence in World War Two. London 1984. 200 s. ill. index. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Beaver, Paul: Ark Royal. A pictorial History of the Royal Navy's last conventional aircraft carrier. Cambridge 1979. 96 s. ill.

Beaver, Paul: Fleet Command. London 1948. 48 s. ill. 4 $\frac{2}{3}$.

Bjerg, Hans Chr. & Hans Chr. Dahlerup Koch & P.B. Nielsen: U-både gennem 75 år. Det danske Ubådsvåben 1909-84. Kbh. 1984. 156 s. ill. bibl.

Lehmann, L.Th.: Galleys in the Netherlands. Amsterdam 1984. 106 s. ill. index. bibl.

Phelan, Keiren & Martin H. Brice: Fast Attack Craft. The Evolution of Design and Tactics. London 1977. 224 s. ill. index. bibl.

Roberts, John: The aircraft carrier INTREPID. London 1982. 96 s. ill. bibl. 4°.

Worth, Jack: British Warships since 1945. Part 4: Minesweepers. Liskeard 1984. 160 s. ill. index.

UNIFORMSVÆSEN.

Campbell, Bert L. & Ron Reynolds: Marine Badges & Insignia of the World. Including Marines, Commandos and Naval Infantrymen. Poole 1983. 192 s. ill. index.

GRØNLAND.

Gad, Finn: Grønland. (Politikens Danmarkshistorie). Kbh. 1984. 336 s. ill. kort. index.

DIVERSE.

Clancy, Tom: The Hunt for Red October. Annapolis 1984. 390 s.

Koch, Christian Dahlerup (red.): Først i Danmark. Kbh. 1978. 150 s. ill. index.

A.H.



Fra Langelands Fortet. Skydning med 150 mm kanon.

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

Annoncesalg til Søværnenet

01 - 58 46 00

Tal med vores hr. Victor Johansen
om annoncer eller tryksager