

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Paul Bjørn Sørensen



Nr. 1 - 1985 JANUAR/FEBRUAR
156. 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
P. Bjørn Sørensen
Forsvarsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Telefon (01) 11 62 60 lok. 2443

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 2 11 91 96
Privat: (01) 58 00 85

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION:

D D E REKLAME
Victor Johansen
Strandlodsvej 48
2300 København S
Telefon (01) 58 46 00
Giro 5 40 15 26

TRYKKERI:

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

7

Forsidebillede:

Modelkonstruktion af en STANDARDFLEX enhed i Københavns Havn.

INDHOLD	SIDE
VED ÅRSSKIFTET af redaktøren	1
ER ORLOGSVÆRFET BLEVET MERE EFFEKTIVT? af orlogskaptajn P. Ellegaard Larsen	9
MARITIM DEBAT - STANDARDFLEX-ELLER EJ. (Lars Jordt/orlogskaptajn N.C. Borck)	21
LISTE OVER FLÅDEN PRIMO JANUAR 1985	29
BOGANMELDELSE	35
NEKROLOG	45
MEDDELELSER	47
MARINENS BIBLIOTEK	51

VED ÅRSSKIFTET.

af orlogskaptajn P. Bjørn Sørensen.

Forsvarspolitiske forhold.

Den 29. juni indgik de fire regeringspartier og Socialdemokratiet en aftale om forsvarets udvikling i perioden 1985-87. Ifølge forligsteksten er forsvarets formål og opgaver fastholdt, idet de fremgår af forsvarsudvalgets betænkning af den 29. april 1982 over de gældende forsvarslove. I forbindelse med forliget peges der på, at forsvarets styrke, sammensætning og udholdenhed blandt andet skal ses i sammenhæng med krav til landet i en krise- eller krigssituation. Teksten indeholder herefter en beskrivelse af styrkemål og foranstaltninger for de enkelte værn. Forliget var resultatet af vanskelige forhandlinger mellem regeringspartierne og især Socialdemokratiet, hvor sidstnævnte parti - desværre for Søværnet - fik afgørende indflydelse på en række af de materielanskaffelser, der fremover skal sikre vore maritime handlemuligheder. En forklaring på socialdemokratiets modvilje mod søværnets planlagte anskaffelser af undervandsbåde og kamphelikoptere samt gennemtrumfning af en oplægning af fregatterne forklaredes delvis senere på året, hvor partiets forsvarspolitiske ordfører i forbindelse med forsvarsdebatten gav udtryk for en ændret holdning til landets hidtil førte forsvarsstrategi, idet et såkaldt defensivt forsvar prioriteredes højere end det fremskudte forsvar. Det er tankevækkende at så væsentlig et moment først fremdrages et halvt år efter forligsforhandlingerne, umiddelbart før det nye forlig skulle træde i kraft. Socialdemokratiets politiske ordfører har ved adskillige lejligheder givet udtryk for at forsvarets egen planlægning var forældet og snæversynet og at uafhængige analyser af f.eks. forsvarets våbenanskaffelser er nødvendige. Hvilke analyser ligger der til grund for

ønsket om et defensivt forsvar, hvor forsvarsindsatsen først skal begynde ved vore kyster? Det er imidlertid indlysende, at en indpasning af søværnet i en sådan strategi vil blive vanskelig.

Søværnet vil ved forligets udløb i 1987 bestå af 35 kampenheder (fregatter, korvetter, missilbåde, torpedobåde, undervandsbåde, minelæggere og minerydningsfartøjer), hvortil kommer 23 farvandsovervågningsenheder (STANDARD FLEX, bevogtningsfartøjer, orlogskuttere og bevogtningsbåde) samt 5 inspektionsskibe, 5 inspektionskuttere, 8 inspektionshelikoptere samt et antal landbaserede overvågningsinstallationer.

Forliget bragte ikke nogen afklaring af søværnets største problem - den fremadskridende forældelse af væsentlige dele af flåden. Halvdelen af den nværende styrke er nu nået 20 år eller mere i levealder siden søsætning og er i realiteten tjenlige til udskiftning inden udgangen af 1990. Selv om midlerne var til rådighed ville det ikke være muligt at iværksætte et så stort erstatningsprogram af kapacitetsmæssige årsager. Alvorligst er udskydelsen af erstatningsbyggeriet af 3 nye undervandsbåde til erstatning for oprindelig 4 enheder af DELFINEN-klassen. Kvaliteten af det danske ubådsforsvar af Østersøen har siden 1982 været dalende og har således direkte indflydelse på det fremskudte forsvar. Der kan kun håbes på, at en lejeaftale om 3 undervandsbåde i udlandet kan afsluttes, således at en erstaning kan tilgås forinden SPÆKHUGGEREN og SPRINGEREN udfases.

Udskydelsen af søværnets kamphelikopteranskaffelse vil ligeledes få betydning for søværnets forsvar i Østesøen, idet detektion, identifikation og måludpegning for vore moderne sømålsmissiler vanskeliggøres. Erstatningsprojektet - modifikation af fiskeriinspektionshelikopterne - vil kunne bøde herpå. Det må imidlertid påpeges, at disse helikoptere i sin tid var det minimum af luftfartøjer, der blev anset for nødvendige for at kunne løse inspektionsopgaverne i nord-

atlanten. Hvorledes træning til yderligere én opgave kan løses må fremtiden vise.

Udover de nævnte udskydelser af materielprojekter betyder forliget også en yderligere indskrænkning af søværnets aktiviteter i fredstid, der vil få en ikke ringe effekt på flådens operationsmønster. Beslutningen om at oplægge vore to fregatter ved udgangen af 1986 vil bevirke at en af vore væsentlige fredstidsopgaver falder bort - nemlig deltagelse i NATO samarbejdet i nordatlanten i forbindelse med deltagelsen i den stående atlantehavsstyrke.

Danmark er herefter den eneste af NATO's kyststater ved Atlanterhavet - bortset fra Frankrig og Island - der ikke deltager i dette samarbejde. Opgaverne i Nordsøen kan løses af vore nye korvetter, der på mange måder er velegnede skibe, som også i kortere perioder kan operere på de åbne have, men udholdenheden er begrænset i sammenligning med PEDER SKRAM klassens. At vi fra 1987 ikke længere vil stille skibe til rådighed for STANAVFORLANT vil betyde at værdifuld træning for vore besætninger går tabt, samt ikke mindst, at Danmark herefter ikke vil være repræsenteret blandt de flådenationer, der på grund af geografisk beliggenhed, har en naturlig interesse i at manifestere sammenhold i løsning af alliancens opgaver i nordatlanten. Danmarks beliggenhed i Europa og den strategiske betydning heraf, bør ikke helt få os til at glemme at det danske kongerige også har forpligtigelser i det nordatlantiske område - et faktum der i alt for mange år blot er forbigået hastigt og uden dybere politiske analyser. Vel har Danmark ikke store muligheder for etablering af et effektivt forsvar af alle rigets områder. En prioritering er nødvendig og har selvfølgelig også været foretaget gennem årene, men en revurdering af Danmarks indsats i lyset af de strategiske ændringer i nordatlanten synes ikke at være gennemført. Danmark modtager ca. 80% af sine importerede varer på skibskøl. Et land der er så afhængig af sine skibsforbindelser bør

sikre sig et minimum af midler til at imødegå uventede situationer. Fregatterne er i så henseende af ikke uvæsentlig betydning og kan i givet fald være de eneste skibe som kan anvendes.

STANDARD FLEX 300 projektet er det eneste af søværnets projekter, som har nydt fremme. Det skyldes vel ikke mindst at de 3 skibsklasser projektet skal afløse ellers ville nå over den grænse, der normalt betragtes som lønsom for videre operativt virke. Projektet er et resultat af nytænkning og forsøg på at rationalisere og standardisere søværnets materiel i højere grad end det hidtil har været muligt. Projektet har nogle øjensynlige fordele, blandt andet muligheden for at fremskaffe et antal enheder til løsning af flere opgaver. Men STANDARD FLEX rummer også en øjensynlig ulempe. Det erstatter således med sine 13 enheder ialt 23 skibe - nemlig det samlede antal af skibe som de tre skibsklasser oprindelig bestod af. Selv om vi med STANDARD FLEX projektet modtager tidssvarende og moderne enheder, er der dog tale om en reel svækkelse af flådens muligheder. 13 skibe kan kun være et begrænset antal steder og dækker færre opgaver end 23 enheder. Dette er den reelle svaghed ved projektet. Når der herudover skal indregnes tid for omskiftning til en ny opgave optræder en ny kritisk faktor, som søværnet ikke har været stillet over for tidligere. Under omskiftninger til en ny opgave vil beredskabet sænkes og sårbarheden vil være forøget. Forliget forudsætter at der af den første serie på 7 enheder skal være 3 som minerydningsfartøjer og 4 som farvandsovervågningsenheder. Specielt tilkomsten af minebekæmpelsesskibe må hilses velkommen, men 3 skibe til ind i 1990'erne vil kun sikre at søværnet ikke helt mister eksperticen på dette vigtige område. Når der tænkes på mineringen i rødehavet i 1984, kan det ikke kategorisk afvises at en lignende situation ikke kunne opstå i vore farvande i fremtiden. Vel gør den nuværende politiske stabilitet i vort område en minering under fredstidsforhold

usandsynlig, men den er så absolut en praktisk mulighed. Uanset hvornår en minering af vore farvande finder sted, vil det afstedkomme en særdeles alvorlig situation. Vort samfunds trafiksystemer landsdelene imellem vil kunne bringes til standsning. Derfor bør statsmagten sikre sig, at kunne gribe ind, samt sikre sig mulighed for at kunne kontrollere hvad der foregår i vort havområde, ikke mindst af hensyn til de stigende aktiviteter i fremtiden på kommerciel basis. Søværnets evne til at støtte eller iværksætte omfattende dykkerarbejder er begrænsede, specielt på større vanddybder. Kombineret med begrænsede muligheder for at foretage effektiv afsøgning af havbunden ved hjælp af moderne skibsmateriel kan situationer opstå, således som det for eksempel skete ved DFDS skibet DANA OPTIMA's tab af gifttromler i Nordsøen i januar måned under en storm. En afsøgning af havområdet skete ved hjælp af moderne minebekæmpelsesskibe på hollandsk foranledning. I forbindelse hermed ytrede der fra politisk hold forundring over at det danske søværn ikke kunne sætte skibe ind i en eftersøgning. Havde de samme politikere været bedre orienteret, ville de have vidst at søværnet ikke råder over udstyr til en effektiv afsøgning af større havområder. Manglen på minebekæmpelsesskibe er så meget desto mere alvorlig i krise- og krigssituationer, idet NATO generelt råder over for få minebekæmpelsesskibe i de nordeuropæiske farvande. Det er i dag uklart, hvor de minebekæmpelsesskibe, som skal beskytte forstærkningsstyrkernes ankomst til danske kyster skal komme fra. Fra storbritanniens side blev der således i det forgangne år ytret forventning om at modtagenerationen selv forventes at kunne foretage mineafsøgning samt sikring af de kyststrækninger, hvortil forstærkninger skal komme.

Søværnet.

Året 1984 kan generelt karakteriseres som et godt år for søværnet i aktivitetsmæssig henseende. Det bør kort omtales,

at Marinestaben i forbindelse med forsvarskommandoens reorganisering ændrede sin organisation til 2 sektioner og et inspektionselement, sidstnævnte med ansvar for tilrettelæggelse af Inspektøren for Søværnets inspektionsvirksomhed. Inspektøren for Søværnet konstaterer i sine nytårsbetragtninger, at vedligeholdelsesstandarden for skibene må betegnes som tilfredsstillende, skibenes alder taget i betragtning. Søværnets årsprogram for sejlads og øvelsesvirksomhed er blevet afviklet som planlagt med ubetydelige justeringer og inden for de ressourcemæssige givne rammer. I den første halvdel af året gennemførtes de årligt tilbagevendende NATO øvelser, nemlig: Minerydningsøvelsen BLUE HARRIER, torpedobådsøvelsen BOLD GAME og konvojøvelsen BRIGHT HORIZON. Fregatten HERLUF TROLLE og korvetterne OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD deltog ligeledes i luftforsvarsøvelsen BUSY BIRD, hvor missilskydninger gennemførtes ved Vigdel i Norge med godt resultat. Danske enheder deltog endvidere i US BAL-TIC OPS og inden ferieperioden afvikledes DANEX. I den sidste halvdel af året gennemførtes YELLOW BIRD med deltagelse af den stående atlantehavsstyrke - STANAVFORLANT - samt luftforsvarsøvelsen BLIND BIRD. Endelig deltog danske enheder i forstærkningsøvelsen BOLD GANNET. Udover disse aktiviteter har skibe deltaget i øvelser uden for vore farvande og har i perioder deltaget i NATO's stående styrker i atlant- og kanalområdet. I denne forbindelse kan nævnes HERLUF TROLLE's deltagelse i STANAVFORLANT fra 9. april til 6. juni, hvorunder der blev tilbagelagt over 10.000 sømil med operationer fra nordafrika til havområdet nord for Norge.

Søværnet oplevede en række jubilæer i løbet af året. Søværnets Eksercerskole i Auderød fejrede 25 år siden indvielsen. Undervandsbådseskadren fejrede den 3. oktober 75 års dagen for kommandohejsning i den første undervandsbåd DYKKEREN. Jubilæet blev blandt andet fejret ved en para-

de på Langelinie, med deltagelse af 5 ubådsnationer.

I løbet af året tilgik kun en enhed, nemlig SKA 15 til Søopmålingen. Orlogsværftet modtog en ny flydedok 2 til erstatning for dok 4, det er blevet solgt.

Det kan konstateres, at søværnets aktiviteter på Færøerne og i Grønland udgør en væsentlig del af søværnets indsats i fredstid. Opgaverne løses på tilfredsstillende måde og har givet søværnet et godt og professionelt omdømme, konstaterer Inspektøren for Søværnet.

Danmark fik i årets sidste måned sin første egentlige ubåds eftersøgning, efter at en ubådslignende genstand blev observeret inde i Isefjorden fra hærens øvelsesområde ved Jægerspris. Eftersøgningen blev ledet af Søværnets Operative Kommando, der straks sendte forhåndværende enheder til området. Efter 4 døgn afblæstes operationerne uden resultat. Det var vel egentlig heller ikke ventet. Dels var sandsynligheden for tilstedeværelse af en fremmed ubåd ringe og dels kræver det specialudstyr at foretage en gennemgående og grundig afsøgning. Dette udstyr råder søværnet ikke over. Det svenske forsvar har efter sine ubådstilfælde foretaget investeringer på flere hundrede millioner kroner for at skaffe udstyr, som er egnet til detektion af små objekter i indre farvande og våben til bekæmpelse af disse. Det danske udstyr til ubådsbekæmpelse er ikke beregnet til ubådsjagt i farvande som Isefjorden. Imidlertid vil en afsøgning med til rådighed værende midler aldrig være nytteløs og den bør altid gennemføres - ikke mindst for at demonstrere viljen til at hævde suveræniteten. Men også gunstige situationer kan bringe mindre velegnet materiel til anvendelse og endelig vil en eftersøgning, som den der foregik i Isefjorden, være en god øvelse som samtidig giver mulighed for efterfølgende revurdering af organisation samt lejlighed til at forbedre indsats evnen i fremtiden. Ved udgangen af 1980'erne vil patruljefartøjerne af DAPHNE-klassen være under udfasning, hvilket betyder at der til den tid kun findes antiubåds-

udstyr i fregatter, korvetter samt i inspektionsskibene. Med fregatternes oplægnig vil der i fredstid normalt kun være 2 korvetter til rådighed for denne opgave. En nærmere analyse af forsvarets muligheder for antiubådsopgaver i fremtiden synes derfor påkrævet. Af mulige platforme for fremtidige antiubådsopgaver kan peges på STANDARD FLEX 300 og helikoptere.

Som en del af triaden i landets militære forrsvor har Søværnet som sin primære opgave at forhindre krig ved gennem sin styrke at overbevise en potentiel agressor om at prisen for magtanvendelse er uacceptabel høj. For Søværnet er det derfor - som for de øvrige værn - af primær betydning at besidde styrker med stor kampeffekt. Men dette er ikke nok. Det er mindst lige så vigtigt at besidde styrker som kan fastholde en troværdig afskrækkelse på alle niveauer af en konflikt. Vi må være i stand til at besvare trusler samt aggressioner trin for trin. Specielt for Søværnet har dette betydning, idet kriser for Danmarks vedkommende vil begynde på havet eller i lustrummet derover. Såfremt uafbrudt tilstedeværelse ikke kan præsteres i et område risikerer vi at skulle vælge mellem at en konflikt udvikler sig eller at vil bliver nødsaget til at acceptere en modstanders krav. Ensidighed i opstilling af forsvarsstrukturer, der ikke tilgodeser fleksibilitet, kan derfor på længere sigt underminere sikkerheden.

ER ORLOGSVÆRFTET BLEVET MERE EFFEKTIVT?

af orlogskaptajn P. Ellegaard Larsen, HD.
Søværnets Materielkommando.

Artiklen indeholder et resumé over det arbejde, der i de seneste år har været iværksat med henblik på at forbedre Orlogsværftets (OLV) ydeevne (effektivitet).

Det er forfatterens opfattelse, at en udestående opgave er at kunne sandsynliggøre, at det arbejde, der er gennemført, også har haft den ønskede effekt.

I artiklen opstilles en model for et sådant instrument til effektivitetsmåling, baseret på relationerne mellem OLV ressourcer, præstationer og mål.

Torsdag den 23 AUG 1984 blev arbejdsgruppen vedrørende forbedring af Orlogsværftets ydeevne m.v. (ARG FOY) nedlagt.

Inden denne begivenhed fortaber sig i glemslens tåger, forekommer det hensigtsmæssigt at give en kort redegørelse for arbejdsgruppens arbejde:

- Forhistorien.
- Resultaterne.
- De udestående opgaver.

Når jeg indledningsvis påstår, at det vil være hensigtsmæssigt at rekapitulere arbejdsgruppens undersøgelser og forslag, skal det ses i lyset af, at også dette arbejde kan ses som en del af bestræbelserne på effektivisering af den offentlige sektor. Bestræbelser, som vel altid (mere eller mindre formuleret), har været en forudsætning for offentlige aktiviteter, men som i de seneste par år i større og større omfang er ønsket fremhævet og ikke mindst udgør nøglebegrebet i regeringens moderniseringsprogram.

Hovedindholdet i dette program er som bekendt koncentreret om en øget anvendelse af ressourceforvaltningssystemerne, som de er kendt fra den private sektor vedrørende f.eks.:

- Omkostningskontrol.
- Produktivitet.
- Ledelse.
- Organisationsstrukturer.
- Ansvarsstyrkelse.
- Delegering o.s.v.

Nye styremåder i den offentlige sektor på disse områder forudsættes at have den ønskede virkning på forholdet mellem ressourceforbruget og målet med aktiviteten således, at der kan opnås samme grad af målopfyldelse for færre ressourcer eller øget grad af målopfyldelse for samme ressourcer.

FORHISTORIEN.

Det var imidlertid ikke moderniseringsprogrammet, der var anledning til etableringen af ARG FOY.

Baggrunden var, at Forsvarskommandoen (FKO) i fortsættelse af Søværnets Materielkommandos (SMK) reorganisering i slutningen af 70'erne (etablering af henholdsvis en selvstændig projektsektor og selvstændig vedligeholdelsessektor) i MAR 1979 pålagde SMK at udarbejde forslag til OLV henlæggelse under SMK.

Herefter etableredes koordinationsgruppen vedrørende OLV henlæggelse under SMK. Medio 1979 blev der antaget et civilt konsulentfirma (IKO-KONSULENT A/S) til at klarlægge de problemer der kunne opstå i forbindelse med henlæggelsen. I NOV 1980 blev der nedsat en særlig iværksættelsesgruppe til at forestå henlæggelsen.

Iværksættelsesgruppen afsluttede i sommeren 1981 henlæggelsen f.s.v.a. de 3 områder:

- Økonomi- og regnskabsfunktionerne.
- Anskaffelses- og forsyningsfunktionerne.
- Sekretariats- og personelforvaltningsfunktionerne.

Endelig blev der i APR 1981 nedsat en projektgruppe vedrørende OLV ydeevne, opfølgning af IKO-rapporten m.v. (projektgruppen IKO), der afleverede rapport i AUG 1981. Som det fremgår var mange ressourcer involveret i tilrettelæggelse og gennemførelse af henlæggelsen.

I begyndelsen af 1982 var man kommet så langt, at kræfterne kunne koncentrerer om en opfølgning af det foregående arbejde nemlig udarbejdelse af den udestående opgave vedrørende en udbygning af OLV og SMK planlægnings- og styrestemer, samt fastlæggelse af behovet for tilpasning af såvel OLV som SMK interne organisation.

På den baggrund nedsatte CH SMK i FEB 1982 Arbejdsgruppen vedrørende forbedring af OLV ydeevne m.v. (ARG FOY) hvis formål var: "At udarbejde forslag til foranstaltninger, der kan forbedre OLV ydeevne samt at anviser metoder til iværksættelse og gennemførelse af omtalte foranstaltninger."

RESULTATERNE.

I løbet af 1983 og første halvdel af 1984 udarbejdede ARG FOY et rapportkompleks, indeholdende forslag til og anbefalinger af hvorledes de opgaver, der var omfattet af ARG kommissorium kunne løses.

Forslagene omfattede bl.a. et planlægnings- og opfølgningssystem vedrørende de vedligeholdelsesarbejder der gennemføres af SMK (centralledelsen (CL), OLV og FLS).

Forslaget til planlægnings- og opfølgningssystemet var underinddelt i 5 hovedpunkter:

- En hovedarbejdsplan gældende for såvel SMK CL som OLV og FLS tekniske afdelinger vedrørende såvel planlægning som gennemførelse.
- Terminsplaner for arbejdsforberedelsen i SMK CL.
- Nedbrydning af samtlige opgaver til værkfører-/værkstedsniveau.
- Udarbejdelse af belastningsprofiler pr. værkfører/værksted.
- Tilbage meldingssystem for planlagte opgaver.

Forslagene omfattede endvidere en beskrivelse af de nødvendige tilpasninger af OLV og SMK centralledelses interne organisation samt en beskrivelse af FLS integrering i planlægnings- og opfølgningssystemet, incl. tilpasning af FLS organisation.

Herudover klassificeredes og udarbejdedes statusrapport for ialt 76 forslag til foranstaltninger til fremme af OLV ydeevne, der var fremsat af:

- Koordinationsgruppen vedrørende OLV henlæggelse under SMK.
- IKO-KONSULENT A/S.
- Projektgruppen vedrørende OLV ydeevne, opfølgning af IKO-rapporten m.v. (projektgruppe IKO).

Af pladshensyn vil det ikke være muligt her at opliste samtlige 76 punkter. Dog vil det være muligt at afgrænse dem i 4 hovedgrupper: Planlægningssystemer, målfastsættelse, organisationsudvikling og kommunikation.

Disse hovedgrupper eller nøglebegreber kan sættes i relation til en ledelsesdimension i grundmodel:

Ledelsesdimension i grundmodel	Nøglebegreber
Koordinering Målorientering Søge-/læreprocesser Holdningsformidling	Planlægningssystemer (Strategisk) målfastsættelse Organisationsudvikling (Normer for) kommunikation (med interessenter)

Implicit i denne teorimodel ligger tanken om, at man med denne klassificering kan forsøge at understøtte ledelsens realisering af de skitserede ledelsesdimensioner. Det skal imidlertid understreges, at der netop kun er tale om at understøtte en udvikling, hvor det iøvrigt først og fremmest må være den enkelte leder/ledergruppe selv, der forsøger at arbejde aktivt med en skønnet optimal lederadfærd. Heri ligger udviklingen i praksis fremover.

Det skal vel netop være på den baggrund at arbejdsgruppens klassificering og statusbeskrivelse af de 76 punkter har været omgivet af nok så stor interesse fra SMK ledelsesside. Symptomatisk i den forbindelse er også, at en række af de beskrevne, men uløste opgaver, er overgivet til videre behandling i linieorganisationen efter nedlæggelse af ARG. Skal man kort definere det arbejde der har været gennemført af ARG, og som vil blive fortsat i basisorganisationen i relation til ovennævnte begrebsapparat, kunne en ovenfor opstillede model anvendes som et udtryk for de bestræbelser, som 76-punkt planen indeholder.

Der ligger heri implicit en tillid til, at fastlæggelse af en ledelsesdimension eller -stil i overensstemmelse med disse nøglebegreber vil medføre en forbedring af virksomhedens ydeevne (effektivitet), idet det næppe vil være i modstrid med en generel opfattelse af effektivitetsbegrebet at styrkel-

sen af de nævnte ledelsesdimensioner med dertil knyttede nøglebegreber (eller omvendt) også vil medføre en styrkelse af virksomhedens ydeevne.

Problemet er imidlertid, at det med udgangspunkt i ARG anbefalinger og forslag ikke kan bevises (et bevis der iøvrigt heller ikke har været omfattet af ARG kommissorium) i hvilken udstrækning ARG forslag vil kunne medføre de ønskede resultater. Eller sagt med andre ord: vil gennemførelsen af ARG forslag kunne forbedre OLV ydeevne?

DE UDESTÅENDE OPGAVER.

Som det fremgår af ovenstående har hele udredningsarbejdet omkring OLV og dets integration i SMK indeholdt en række udtalte forestillinger om, at arbejdet ville medføre en forbedring af OLV ydeevne. Problemet er blot, at det som tidligere nævnt ikke har været omfattet af noget af det foregående arbejde og heller ikke af ARG FOY kommissorium at opstille en sandsynlighedsmodel for, at det også netop ville blive tilfældet.

Et væsentligt led i disse forestillinger var IKO-KONSULENT A/S konklusion om, at såfremt de af firmaet anbefalede forslag til ændringer af OLV blev fulgt, vil det medføre en kvantificerbar forøgelse af OLV ydeevne.

"Resultatet af denne vurdering er, at OLV ydeevne vil kunne øges med 37%". (IKO-rapporten side 23).

"På denne baggrund er vor konklusion, at OLV fremtidige ydeevne ad den vej kan øges ca. 30 plus minus 10% eller 20-40%". (IKO-rapporten side 23).

Påstanden var (naturligvis) udokumenteret. Naturligvis, fordi det ikke med nogen sandsynlighed vil være muligt at dokumentere en sådan effektivitetsforbedring i løbet af den korte tid, der var stillet til rådighed for firmaets undersøgelser. Ligeledes beskrev firmaet heller ikke målemetoder der kvantitativt kunne bevise (fastlægge) påstandens rigtighed.

En svaghed som firmaet selv er klar over, idet det anføres: "Til dette tal knytter der sig en betydelig usikkerhed. Vor vurdering er baseret på den effekt, tilsvarende tiltag har haft i andre virksomheder, og disse erfaringer er varierende. Vi vil dog indestå for, at det nævnte tal ikke har en usikkerhed større end plus minus 10%."

Men påstanden havde den ønskede psykologiske effekt og blev i det følgende udredningsarbejde ofte drøftet seriøst af involverede parter.

Længere er man imidlertid ikke nået, og det er min opfattelse, at det nu er den mest påtrængende opgave at få fastlagt et sådant målesystem, der er i stand til at kvantificere et effektivitetsmål for OLV indsats.

Den tidligere chef for Flådestation Korsør (FLS KOR), KD H. Dynnes Hansen, beskrev i en tidligere artikel i Tidsskrift for Søværnen problemerne vedrørende produktivitetmålinger indenfor forsvaret specielt med henblik på vurdering af effektivitetsmål for en FLS. Det kunne være naturligt at stille spørgsmålet om ikke en sådan måling kunne udstrækkes og udbygges til også at omfatte OLV.

Orlogsværftets ressourcer, præstationer og mål.

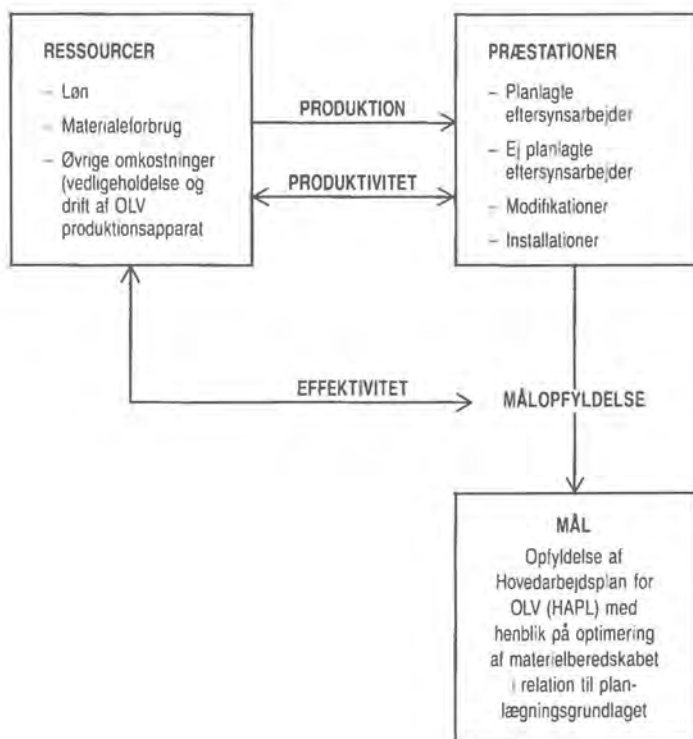
For at etablere et sådant effektivitetsmål vil det imidlertid være nødvendigt at definere et begrebsapparat. I figuren (side 16) er vist OLV ressourcer, præstationer og mål. I figuren er ligeledes illustreret hvordan OLV produktivitet og effektivitet kan defineres:

Produktivitet som forholdet mellem præstationer og ressourcer.

Effektivitet som forholdet mellem målopfyldelse og ressourcer.

Figuren skal herefter fortolkes således, at man måler produktivitet ved at sammenholde præstationer med ressourceindsats.

Effektivitet måles ved at sammenholde ressourceindsatsen med graden af målopfyldelse.



Ressourcer.

OLV samlede ressourceforbrug kunne kvantificeres ved en opregning af f.eks.:

- Løn.
 - Materialeforbrug.
 - Øvrige omkostninger.
- (Vedligeholdelse, drift af OLV produktionsapparat).

Præstationer.

Præstationer kunne angives som den målbare mængde af ydelser, f.eks. antal arbejdstimer omregnet pr. værkstedsordre (jf.definitionen i bilag til SMK DIR NR 1612) i følgende vedligeholdelsesopgaver:

- Planlagte eftersynsarbejder.
- Ej planlagte eftersynsarbejder.
- Modifikation.
- Installation.

Herudover kunne evt. angives timeforbruget for driftsarbejder (faste VO).

Mål.

Meget forenklet kunne målet for OLV virksomheder fastlægges som evnen til at opfylde den vedtagne Hovedarbejdsplan alt med henblik på at optimere materielberedskabet i relation til det overordnede planlægningsgrundlag (flådeplan, SOK udrustningsplan m.v.).

Produktivitet.

Et produktivitetsmål kunne angives som det relative forhold mellem ressourceforbruget og præstationer. Der kunne således opstilles et værdimål pr. arbejdstime ved at dividere det samlede timetal op i ressourcetallet. Produktivitetsmålet kunne eventuelt yderligere opsplittes i den ovenfor under

præstationer nævnte fire-/fem-trins opdeling af det samlede timetal således, at man fik en værdifastsættelse for hver enkelt type vedligeholdelsesarbejde.

Effektivitet.

Endeligt kunne der fastlægges et effektivitetsmål. I det omfang man f.eks. tog udgangspunkt i Hovedarbejdsplanen for OLV (HAPL) kunne der fastlægges relative eller asolulte afvigelser mellem det oprindelige planlægningsgrundlag i HALP og slutresultatet, som f.eks. opgjort i summen af VO. Den absolutte eller relative afvigelse kunne herefter sættes i relation til produktiviteten, hvorved der ville opstå en målbar kvantitativ størrelse.

Gældende for relative mål ville algoritmen være f.eks. af udformningen:

170 kr. $\times$ 5% (fortegn vil angive den årlige positive eller negative ændring). Jo mindre produktudtryk jo større effektivitet.

Effektivitetsberegningen kunne på tilsvarende måde som produktiviteten gennemføres for totalomsætningen eller dele af omsætningen.

Ligeledes kunne ved detaljering af planlægningsgrundlaget fastlægges et effektivitetsmål for metaorganisationen (hele OLV), som summen af målene for delorganisationerne (værksteder eller samling af værksteder) pr. vedligeholdelsespræstation.

I kommandør Dynnes Hansens artikel er angivet to sammenligningsmetoder.

Den ene vedrører muligheden for sammenligning med en tilsvarende virksomhed for derved at danne sig et skøn over effekten af samme ressourceindsats målt over samme tid.

Denne metode forekommer vanskelig at gennemføre for OLV, idet virksomhedsprofilen er afgørende anderledes end hvad man iøvrigt kan opleve for civile reparationsværfter. Den afgørende forskel er, at civile reparationsværfter har

mulighed for at variere deres kapacitet (arbejdsstyrke) over tiden i relation til belastningen, hvorimod OLV er karakteristisk ved at have en fast kapacitet, hvor det er ledelsens opgave at tilsikre denne arbejdsstyrke fuld beskæftigelse over året.

På baggrund af denne forskel i virksomhedsprofiler, vil det næppe være hensigtsmæssigt eller muligt at foretage en umiddelbar sammenligning mellem OLV og et civilt værft. Der må derfor søges mod den anden målemetode, der over en tidsperiode beskriver afvigelserne i de skitserede produktivits- og effektivitetsmål.

Skitse til en metode.

Man kan således forestille sig, at der efter afslutningen af de enkelte finansår blev fastlagt den årlige forskel mellem de observerede produktivits- og effektivitetsmål.

Der ville således her ikke alene være tale om absolutte mål, men om etablering af en målemetode til beskrivelse af afvigelser mellem relative værdifastsættelser.

Afvigelserne ville være en beskrivelse af en forbedring eller forværring af OLV ydeevne over tiden. Målemetoden vil alene stille krav om kendskab til målbare data (MAKFØS/MAKDØS) og HAPL. Til gengæld ville det være hensigtsmæssigt at operere med et fastprissystem (regulering for pris- og lønændringer) subsidiært etablering af et index for basisåret, hvor variationer over index anvendes til korrektion af de relative vurderinger, der således over tiden vil være udtryk for mængdeændringer vedrørende OLV ydeevne (effektivitet).

Som udgangspunkt for undersøgelsen kunne anvendes finansåret 1984, der er karakteristisk ved, at en række af de foranstaltninger som ARG FOY har foreslået, endnu ikke er iværksat i deres fulde omfang.

AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER.

Det ville naturligvis være forbundet med en række vanskeligheder at etablere det ovenfor skitserede målesystem, idet de beskrevne relationer mellem de enkelte parametre er fremstillet meget forenklede.

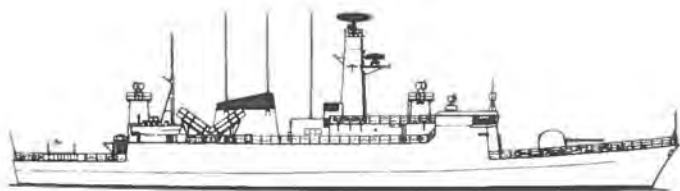
Formålet med artiklen har imidlertid heller ikke været at beskrive en endelig og detaljeret løsning på en udestående opgave.

Formålet har derimod været at anskueliggøre, at denne opgave både er foreliggende og nødvendig.

Foreliggende fordi vi efterhånden besidder den nødvendige teknologi til den krævede automatiske opsamling, registrering og behandling af datamængden.

Nødvendig, for at man med god samvittighed kan påstå, at hele udredningsarbejdet omkring OLV henlæggelse under SMK er et stykke "Finalized Staff Work".

Kommet så langt vil SMK være i besiddelse af et udmærket instrument, når OLV fremtidige rolle i søværnets logistiske støttestruktur skal drøftes.



Korvet af NIELS JUEL-klassen.

MARITIM DEBAT

STANDARD FLEX - ELLER EJ.

af Lars Jordt

Efter at have læst orlogskaptajn N.C. Borck's indlæg i maj/juni udgaven af "Tidsskrift for Søværnen", med megen interesse - føler jeg at visse spørgsmål er blevet ladet åbne, samt at en del af konklusionerne kan betvivles.

IDÉGRUNDLAG.

Jeg finder det meget positivt at Søværnet/Forsvarsministeriet, ikke mindst i lyset af de meget begrænsede midler der stilles til rådighed, vurderer mål og midler. Det at utraditionelle løsninger også overvejes - og hvis de er bedre benyttes - er en sund tankegang, og udtryk for vor nations høje teknologiske stade.

Tanken om at erstatte en række af de ældre skibstyper i Søværnet, med et standard skib, med mulighed for at løse alle de mangeartede opgaver, kan her synes nærliggende, men....?

Resultater STANDARD-FLEX-strukturen ikke i at man har skibe, som kan meget mere end der er brug for?

Er STANDARD-FLEX-typens størrelse (ikke mindst profil) ikke for stor for kampenheder?

Og er farten ikke for lav?

Til minelægning forekommer STANDARD-FLEX-typen også mig at være for kompliceret og dyr.

Til minerydning mener jeg at STANDARD-FLEX-typen er komplet uanvendelig. Hvis man ønsker en minestryger med konventionelt grej vil det sikkert være billigere og bedre at gennemmodernisere vore gamle SUND-både.

Hvis der tænkes på skibe til minejagt, vil STANDARD-FLEX typen enten falde langt under dagens standard,

m.h.t. støj, magnetisme og evne til at tåle trykpåvirkninger, eller også vil de skibe der normalt ikke bruges til opgaven blive uhyggelig dyre.

M.h.t. personelnormer, uddannelse, støttestruktur og økonomi-budgettering, mener jeg det er ting som i vid udstrækning kan opnåes alligevel.

Besparelser ved projektering, er næppe 75%, idet overvågningsfartøjer er langt mindre komplicerede end minejagere, hvorfor det ved STANDARD-FLEX-strukturen, er den mest komplicerede type der bestemmer hvor komplekst projektet og dermed bygningen bliver.

Jeg mener til gengæld, at projektering og bygningsfaserne og dermed også prisen, er det sted hvor de helt store besparelser og standardiseringer kan nås, idet Danmark jo ikke er alene om at have brug for denne type skibe.

Ved at samarbejde med vore NATO-partnere, andre nordiske eller europæiske lande er det muligt at købe færdigprojekterede skibe, i mange tilfælde endog serieproducerede skibe, hvilket vil reducere byggeprisen væsentligt.

Nogle mulige eksempler kan være:

Kampbåde:

Villemoes-kl. Her vil erfaringerne fra de oprindelige 10 kunne bruges til at modificere designet. Dette vil også være en væsentlig fordel m.h.t. reservedele og udrustning, da man jo allerede har 10 skibe.

Ministrygere/jagere:

Tripartite (Hollandsk/Belgisk/Fransk), Type 343, Type 332 (begge tyske), Landsort (Sverige), også Italien, Japan og Australien bygger/projekterer ministrygere. Ved valg af skibe af samme type som vore NATO-allierede vil det gavne

standardiseringen inden for alliancen, hvorved meget kunne spares, ikke mindst for Danmark. Desuden står også Norge foran at skulle anskaffe sig nye typer.

Minelæggere

Her vil et sammenfald med minestrygere/jagere være naturligt (lige som Typen 343).

Overvågningsskibe:

Fremantle (Australien - Brooke Marine Ltd design), P400 (Frankrig), Sea Falcon (Korea), desuden findes en lang række standard design fra værfter Brooke Marine, Vosper, Fr. Lürssen og Frederikshavn Værft (Osprey), disse allerede udviklede skibe, flere endog produceret i lange serier, vil givet være meget billigere end en type der kun bygges 6 eller 8 stk. af.

At de nævnte skibe i givet fald, bedst og billigst kunne bygges i udlandet, kan udlignes ved kompensations salg.

Produktudviklingen af danske krigsskibe kan jo også kun i meget begrænset omfang fremme exporten, på grund af vores restriktive våbenexport lovgivning.

Sluttelig kan bemærkes, at denne fremgangsmåde også kan vælges ved bygning af nye ubåde - for det kan STANDARD-FLEX-typen jo næppe bruges til.



Vil STANDARD FLEX enhederne kunne mere end der er behov for?



Ministrygeren EGERNSUND, der af Lars Jordt foreslås moderniseret.

Svar vedrørende STANDARD FLEX 300

Forfatteren af artiklen om STANDARD FLEX 300 i tidsskriftets maj/juni udgave 1984, orlogskaptajn N.C. Borck, svarer herved på de af Lars Jordt stillede spørgsmål vedrørende standardflex projektet.

Hr. Lars Jordt (LJ) stiller indledningsvis en række spørgsmål, der generelt diskuterer lønsomheden i STANDARD FLEX 300 koncepten. Det vil føre for vidt i detaljer at gå ind i en argumentation, som principielt kun kan blive gentagelser af hvad jeg fremførte i min tidligere redegørelse. Der er imidlertid tale om relevante spørgsmål, som alle har været behandlet, i medfør af de detaljerede undersøgelser hvis resultat i 1983 forelå i form af et omfattende egnethedsstudie (feasibilitystudiet).

Jeg vil i det følgende besvare og kommentere de rejste spørgsmål, idet de fleste forhold dog allerede er behandlet i min tidligere redegørelse.

Ad LJ spørgsmål 1.

LJ anvender udtrykket "kan meget mere end". LJ må her tænke på STANDARD GRUNDENHEDEN. Projektet har netop tilstræbt at konfigurere grundheden således, at den i nødvendigt omfang er forberedt for rolleskift, d.v.s. i første række faste installationer som f.eks. fremdrivning og aptering men også den elektroniske grundudrustning, d.v.s. udrustning, der ikke kan modulariseres. Sådant udstyr skal i sagens natur være "indbygget" i alle grundenheder som en standard og må betragtes som en forudsætning for koncepten.

Ad LJ spørgsmål 2.

Farvandsovervågningsrollen kræver et fartoverskud i relation til de enheder den skal overvåge og det planlagte maski-

neri opfylder de operative krav i så henseende samtidig med at ønsket om god driftøkonomi tilgodeses for alle fartområder.

Ad LJ spørgsmål 3.

Profilen, hvorved LJ formentlig mener det radarreflekterende areal har kun mindre betydning hvorimod en hensigtsmæssig udformning f.eks. de radarreflekterende hjørner tillægges stor betydning. F.s.v.a. en høj profil i en visuel varslingssituation virker denne også positivt til en større øjehøjde og dermed en større visuel rækning. Kampenhedens fart er et kompromis, fremkommet ved en kombineret økonomisk og operativ afvejning. Den opnåelige fart er tilstrækkelig for et smidigt operativt samvirke med søværnets andre kampenheder samt allierede styrker i området. LJ finder også, at STANDARD FLEX typen er for dyr og kompliceret til minelægningsopgaven. Som anført i min redegørelse, er forsvaret mod lufttruslen generelt tilstræbt væsentligt forbedret - dette er ikke gratis og kræver både varsling og våben.

Ad LJ spørgsmål 4.

LJ finder STANDARD FLEX typen komplet uanvendelig til minerydning. Som anført i min redegørelse gøres minerydningskoncepten til genstand for særlige overvejelser, hvis resultater ikke er offentligt tilgængelige. Dette er fortsat gældende, men de indtil nu gennemførte forsøg m.v. giver grund til fortsat optimisme. LJ tanker om en gennemmodernisering af SUND-klassen er ikke nye, men er forkastede fordi en sådan process ikke er lønsom. SUND-klassens enheder er over 30 år gamle og det kan ganske enkelt ikke svare sig at ofre for mange ressourcer på en sådan løsning. Udfasning af klassens 2 første enheder er da også påbegyndt.

Ad LJ spørgsmål 5.

LJ's påstande vedr. minejagt holder ikke. Af indlysende årsager kan jeg ikke her fremkomme med konkrete oplysninger men kan berolige LJ med, at der er fundet en forsvarlig og anvendelig løsning.

Ad LJ spørgsmål 6.

LJ's antagelse er kun rigtig, hvis særlig høj grad af standardisering kan gennemføres, og det er næppe muligt, i en traditionel flådestruktur at opnå samme effekt som i STANDARD FLEX strukturen. At besparelsen ved projekteringen skulle være 75% har jeg ikke antydnet, men har alene anført, at der ved projektering af et stort antal ens enheder kan opnås en "mærkbar" besparelse.

Ad LJ spørgsmål 7.

LJ anviser nogle forskellige løsninger, der alle kendetegner den traditionelle struktur. Som anført i mine redegørelser er denne løsning attraktiv men ikke økonomisk realisabel.

Ad LJ spørgsmål 8.

LJ antager, at det er politisk muligt at lade større serier af skibe til søværnet bygge i udlandet. Denne opfattelse deles ikke af autoritative kilder og er næppe ønskværdig set ud fra en grundlæggende logistisk synsvinkel. Dansk Skibbygningsindustri har i århundreder forsynet flåden med velfungerende enheder og der er intet i den nuværende situation, der taler for en grundlæggende ændring af denne flådepolitik. I det givne tilfælde, hvor der er tale om ny teknologi, må denne hentes hjem til dansk industri på en for alle parter tilfredsstillende måde.

Ad LJ spørgsmål 9.

SF 300 uden våbencontainere kommer næppe umiddelbart under våbenlovgivningen, men der er tale om en politisk vurdering.

Ad LJ spørgsmål 10.

Jeg må her henvise til den aktuelle debat vedr. anskaffelse af ubåde til søværnet.



I forbindelse med egnethedsstudien ("Feasibility study") for standardflex projektet udførtes også modelforsøg.

LISTE OVER FLÅDEN

PRIMO JANUAR 1985

Skibstype skrognummer og navn ¹⁾	Søsat	Indgået i Flådens tal	Standard Displacement l-b-d	Amering	Fart
EGENTLIGE KRIGSSKIBE					
Fregatter					
F352 <i>PEDER SKRAM</i>	1965	1966	2200	1 x 2-127 mm	16/32
F353 <i>HERLUF TROLLE</i>	1965	1967	112 x 12,0 x 3,5	Sømålsmissiler Luftværnsmissiler 4-40 mm Torpedoer Dybdeomber	
Korvetter					
F354 <i>NIELS JUEL</i>	1978	1980	1320	1-76 mm	28
F355 <i>OLFERT FISCHER</i>	1979	1981	84 x 10 x 4	Sømålsmissiler	
F356 <i>PETER TORDENSKIOLD</i>	1980	1982		Luftværnsmissiler A/U materiel	
Bevogtningsfartøjer					
P530 <i>DAPHNE</i>	1960	1961	170	1-40	20
P531 <i>DRYADEN</i>	1961	1962	37 x 6,8 x 2,6	Dybdebomber	
P533 <i>HAVFRUEN</i>	1961	1962		Miner	
P534 <i>NAJADEN</i>	1962	1963			
P535 <i>NYMFEN</i>	1962	1963			
P536 <i>NEPTUN</i>	1963	1963			
P537 <i>RAN</i>	1963	1964			
P538 <i>ROTA</i>	1964	1965			
Torpedobåde					
P510 <i>SØLØVEN</i>	1963	1965	100	2-40 mm	50
P511 <i>SØRIDDEREN</i>	1963	1965	30 x 8,0 x 2,5	Torpedoer	
P512 <i>SØBJØRNE</i>	1964	1965		Miner	
P513 <i>SØHESTEN</i>	1965	1966			
P514 <i>SØHUNDEN</i>	1966	1966			
P515 <i>SØULVEN</i>	1966	1967			

Skibstype skrogsnummer og navn ¹⁾	Sosat	Indgået i Flådens tal	Standard Displacement l-b-d	Amering	Fart
P540 BILLE	1975	1977	240	1-76 mm	40
P541 BREDAL	1975	1977	46 x 7,4 x 2,2	Sømålsmissiler	
P542 HAMMER	1975	1978		Torpedoer	
P543 HUITFELDT	1976	1978		Miner	
P544 KRIEGER	1976	1978			
P545 NORBY	1976	1978			
P546 RODSTEEN	1976	1978			
P547 SEHESTED	1977	1978			
P548 SUENSON	1977	1978			
P549 WILLEMOES	1974	1977			
Minelæggere					
N80 FALSTER	1962	1963	1900	2 x 2-76 mm	17
N81 FYEN ²⁾	1962	1963	77 x 13,0 x 4,0	Miner	
N82 MØEN	1963	1964			
N83 SJÆLLAND ³⁾	1963	1964			
Kabelminelæggere					
N42 LANGE LAND	1950	1951	330	2-40 mm	12
			44 x 7,2 x 2,2	Miner	
N43 LINDORMEN	1977	1978	570	2-20 mm	14
N44 LOSSEN	1977	1978	45 x 8,0 x 2,5	Miner	
Minestrygere ⁴⁾					
M572 ALSSUND	1954	1955	375	1-40 mm	12
			44 x 8,5 x 2,5	Miner	
M573 EGERNSUND	1954	1955			
M574 GRØNSUND	1955	1956			
M575 GULDBORGSUND ⁵⁾	1956	1956			
M577 ULVSUND	1956	1956			
M578 VILSUND	1956	1956			
Undervandsbåde					
S327 SPÆKHUGGEREN	1957	1961	595	Torpedoer	15/15
			55 x 4,7 x 4,0		
S329 SPRINGEREN	1963	1964			
S320 NARHVALEN	1968	1970	370	Torpedoer	12/17
S321 NORDKAPEREN	1968	1970	44 x 4,6 x 3,8		

Skibstype skrogsnummer og navn ¹⁾	Sosat	Indgået i Flådens tal	Standard Displacement l-b-d	Amering	Fart
---	-------	-----------------------------	-----------------------------------	---------	------

SKIBE TIL SÆRLIGE FORMÅL

Inspektionsskibe

F348 HVIDBJØRNEN	1961	1962	1650	1-76 mm	18
F349 VÆDDEREN	1962	1963	72 x 11,5 x 5,0	Dybdebomber	
F350 INGOLF	1962	1963		Helikopter	
F351 FYLLA	1962	1963			
F340 BESKYTTEREN	1975	1976	1900	1-76 mm	18
			75 x 11,8 x 4,5	Helikopter	

Inspektionskuttere

Y384 MAAGEN	1960	1960	190	2-20 mm	11
Y385 MALLEMUKKEN	1960	1960	27 x 7,0 x 3,0		
Y386 AGDLEK ⁶⁾	1974	1974	300	2-20 mm	12
Y387 AGPA	1974	1974	31 x 8,0 x 5,8		
Y388 TULUGAQ	1978	1979			

Orlogskuttere

Y300 BARSØ	1969	1969	155	2-20 mm	11
Y301 DREJØ	1969	1969	25 x 6,0 x 3,0		
Y302 ROMSØ	1969	1969			
Y303 SAMSØ	1969	1969			
Y304 THURØ	1969	1969			
Y305 VEJRØ	1969	1969			
Y306 FARØ	1973	1973			
Y307 LÆSØ	1973	1973			
Y308 RØMØ	1973	1973			

Tankskibe ⁷⁾

A568 RIMFAXE	1945	1962	520	1-20 mm	11
A569 SKINFAXE	1945	1962	53 x 10,0 x 4,0		

Kongeskib

A540 DANNEBROG	1931	1931	1130		14
			75 x 10,0 x 3,7		

Skibstype skrognummer og navn ¹⁾	Sosat	Indgået i Flådens tal	Standard Displacement l-b-d	Amering	Fart
Bevogtningsbåde					
Y375 ^{a)}	1974	1974	13 x 4,5 x 1,0	Maskingevær	26
Y376	1974	1974			
Y377 ^{a)}	1975	1975	9,8 x 3,3 x 1,0	Maskingevær	26
Y378	1975	1975			
Y379	1975	1975			
Y379	1975	1975			
Transportfartøjer					
A558 SLEIPNER	1943	1945	100 26 x 6,5 x 2,0		9

NOTER:

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

SILHOUETTAVLE FLÅDENS SKIBE

EGENTLIGE KRIGSSKIBE

FREGATTER



F 352 PEDER SKRAM



F 353 HERLUF TROLLE

KORVETTER



F 354 NIELS JUEL



F 355 OLBERT FISCHER



F 356 PETER TORDENSKIOLD

BEVOGTINGSFARTØJER



P 330 DAPHNE



P 331 DRYADEN



P 333 HAVRØEN



P 334 NAJADEN



P 335 NYMFEN



P 336 NEPTUN



P 337 RAN



P 338 ROTA

TORPEDOBÅDE



P 310 SØLVØEN



P 311 SØRIDDEREN



P 312 SØBJØRNE



P 313 SØHESTEN



P 314 SØHUNDEN



P 315 SØULVEN



P 340 BILLE



P 341 BREDAL



P 342 HAMMER



P 343 HUITFELDT



P 344 KRIEGER



P 345 NORBY



P 346 RODSTIEN



P 347 SEHESTED



P 348 SUENSON



P 349 WILLEMØES

UNDERVANDSBÅDE



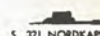
S 327 SPÆKHUGGEREN



S 329 SPRINGEREN



S 320 NARHVALEN



S 321 NORDKAPEREN

MINELEGGERE



N 80 FALSTER



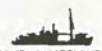
N 81 FYEN



N 82 MØEN



N 83 SJÆLLAND



N 42 LANGE



N 43 LINDORMEN



N 44 LØSSEN

MINIESTRYGERE



M 572 ALESSUND



M 573 EGERNSUND



M 574 GRØNSUND



M 575 GULDØRSUND



M 577 LØVSUND



M 578 VILSUND

SKIBE TIL SÆRLIGE FORMÅL

INSPEKTIONSSKIBE



F 348 HVIDBJØRNEN



F 349 VÆDDEREN



F 350 INGOLF



F 351 FYLLA



F 340 BESKYTTEREN

INSPEKTIONSKUTTERE



Y 384 MAAGEN



Y 385 MALTEM/KEEN



Y 386 AGDLEK



Y 387 AGPA



Y 388 TULLIGAO

ORLOGSKUTTERE



Y 300 BARSØ



Y 301 DREJØ



Y 302 ROMØ



Y 303 SAMSØ



Y 304 THURØ



Y 305 VEJØ



Y 306 FAREØ



Y 307 LÆTØ



Y 308 ROMØ

TANKFARTØJER



A 506 RIMFAKE



A 507 SKINFÆKE

TRANSPORTFARTØJ



A 558 SLEPPER

KONGESKIB



A 540 GANNEBROG

BOGANMELDELSER.

Hans Chr. Bjerg, Hans Chr. Dahlerup Koch og P.B. Nielsen: UBÅDE GENNEM 75 ÅR. Det danske ubådsvåben 1909-84. Marinehistorisk Selskabs Skrift Nr. 20. Forlaget Forum, København 1984. - III. 156 sider. 150,-

Denne bog blev udgivet i anledning af 75-årsdagen for undervandsbåden DYKKEREN's første kommandohejsning i København den 5. oktober 1909. Bogen er Marinehistorisk Selskabs andet skrift om vore undervandsbåde. Det første så dagens lys i 1960 som selskabets skrift nr.5. (Kommandørkaptajn R. Steen Steensen: Vore Undervandsbåde gennem 50 år).

I Steensens bog gives der på ca. 300 sider en grundig og ret detaljeret redegørelse for undervandsbådens udvikling samt for vore undervandsbådes historie frem til status i 1959 og sluttende med en epilog, hvori forfatteren gjorde forsøg på at skitsere den forventede videre udvikling. Det kunne derfor forventes, at man med det nye værk ville have taget tråden op, hvor Steensens slap.

Det blev imidlertid besluttet - vel ikke mindst på grund af den aktuelle debat om undervandsbådes fremtid i flåden - at give en samlet fremstilling af 75 års udvikling med sigte på at redegøre for undervandsbådes konstruktion, opgaver, virkemuligheder og betydning overfor en større læserkreds. Derfor tilstræbtes en populær, let læselig og let forståelig form, hvilket det i det store og hele også er lykkedes at præsentere.

Bogen indledes med et forord af Inspektøren for Søværnet, og som afsluttende tillæg bringes en dansk undervandsbåds-anciennitetsliste med DYKKEREN (1909) som nr 1 og med NORDKAPEREN (1969) som nr. 32 - den bevilgede, men ikke fuldførte femte enhed af H-klassen (1940) medregnet som nr. 23.

Helt fri for trykfejl er bogen ikke - værst er vel, at den ene af forfatterne har fået sit navn forkert stavet på titelbladet, men der er dog indlagt et rettelsesblad. Ifølge indholdsfortegnelsen bag i bogen findes en litteraturoversigt på side 154, det skal dog rettelig være side 151. Hvad angår den form, som især redegørelserne om første og anden verdenskrig samt mellemkrigsårene har fået - hvorom senere - ville medtagelse af henvisninger til andre værker end speciel undervandsbådslitteratur have været rimelig i litteraturoversigten (f.ex. Marder: "From the Dreadnought to Scapa Flow", "The Jellicoe Papers" samt S.W. Roskill's: "Naval Policy between the Wars" og "The Navy at War"). Bogens første kapitel giver en udmærket beskrivelse af undervandsbådens konstruktion og virkemåde, herunder dykning, fremdrivning og navigering samt af deres udrustning med sensorer og våben. I næste kapitel forklares - ligeledes let fatteligt for den læge læser - hvorledes undervandsbåde kan opdages og bekæmpes. Efter denne indledende orientering fortælles i det tredje kapitel om undervandsbådens udviklingshistorie frem til begyndelsen af det 20' århundrede og om anskaffelsen af Danmarks første undervandsbåde, d.v.s. DYKKEREN (1909) samt A-klassens 6 både (1912/13) og de 5 af B-klassen (1914/16). Kapitlet slutes med en kort beskrivelse af DYKKEREN's forlis efter påsejling i Sundet i 1916.

De efterfølgende skildringer af undervandsbådenes indsats i første og anden verdenskrig samt af udviklingen i mellemkrigsårene (kapitlerne 4, 5 og 7) indeholder en del stærkt kritiske betragtninger og udtryk, som i et værk af denne art virker skræmmende, og som ikke i enhver henseende er korrekte. Der er tale om ret fordømmende kritik af ledende myndigheders og personers dispositioner og handlinger uden nærmere dokumentation og uden en nøjere beskrivelse af datidige forhold og forudsætninger. En kortfattet redegørelse som den foreliggende - de tre afsnit fylder ca. 30

sider - burde have været holdt i en nøgtern og konstaterende stil, når pladsforholdene ikke tillader en dybtgående analyse.

Under omtale af Tysklands oprindelig usikre holdninger til undervandsbåds våbnet siges side 70, at den tyske slagskibsflåde i høj grad var et statusprojekt, hvis formål bl.a. skulle være at vise flaget i fjerne kolonier og i fjerne lande. De tyske slagskibe var imidlertid ikke konstrueret til langdistance operationer, men til kamp i europæiske farvande i nærheden af deres baser.

I tilknytning til beskrivelse af de allieredes reaktioner overfor ubådstruslen navnes Mahan's søstrategiske værker (side 75), og der fremsættes bl.a. følgende bemærkninger:

"så havde man af magelighedsgrunde og på grund af det militære systems modvilje mod konstruktiv nytænkning gjort Mahans tanker til eneste sandhed.

Resultatet var, at man gjorde sine slagskibsstyrker klar til at stå ud på verdenshavene for i et vældigt, heroisk kæmpeslag at nedkæmpe den tyske Højsøflåde og dermed med et slag at afgøre krigen. Uheldigvis for opfyldelsen af Mahans teorier var den tyske Højsøflåde ikke i stand til at stå nogen steder hen. Den lå spærret inde i Helgolandsbugten af den britiske flåde, og mens amerikanerne ventede på den glørværdige kamp og ikke ville lytte til folk, der var klar over, hvordan situationen i virkeligheden var, sænkede de tyske undervandsbåde løs"

Det virker ejendommeligt at se de daværende flådeledelser beskyldt for magelighed under de kriseagtige førkrigsår og de følgende krigsår. De mange kommissions- og udvalgsarbejder i datiden vedr. tekniske og taktiske spørgsmål giver ej heller belæg for uforbeholdent at hævde, at det militære system har en indbygget modvilje mod konstruktiv nytænkning, hvormed naturligvis ikke sagt, at der ikke skete fejltagelser. Det må endvidere bemærkes, at de allierede flådeledelser - også amerikanske - fra første færd var klar over, at

Højsøflåden ikke kunne ventes ud på verdenshavene, men var bundet til Nordsøen, hvor den allierede strategi naturligt måtte være at hævde søherredømmet ved blokade - og muligvis et afgørende søslag, hvis chancen skulle byde sig - hvilket næppe kan siges at være uheldigt for opfyldelsen af Mahans teorier.

Vedrørende konvojsystemet i første verdenskrig siges side 75 "... men tilsyneladende strider denne passive form for beskyttelse imod de højere stables opfattelse af, hvorledes krige skal føres." og senere (side 76) ses udtrykt, at konvoj-tjeneste "måske er i modstrid med en søofficers opfattelse af heltemodig indsats til søs". Disse bemærkninger, som i den anførte sammenhæng virker nedvurderende på søofficerers dømmekraft - og som tilmed er skrevet i nutid - er urimeligt ensidige. De i løbet af første verdenskrig voksende handelsskibstab førte naturligvis til interne overvejelser af foranstaltninger til imødegåelse af ubådstruslen, og indførelse af konvojsystemet var med i disse. Man erkendte, at meget talte for indførelse af konvojering i almindelighed forudsat, at eskorteskibe kunne skaffes i tilstrækkeligt antal - og for øvrigt var der organiseret konvojer for visse transporter. Men der fandtes også mange grunde af organisatorisk, materiel og taktisk art, som talte imod, og som havde fremkaldt manglende tiltro til konvojsystemet bl.a. var repræsentanter for handelsskibskaptajner imod. Den 26. april 1917 blev der imidlertid i den engelske marinestab forelagt en indstilling om indførelse af generel konvojering, som admiral Jellicoe godkendte den følgende dag - ikke efter amerikansk overtalelse, men som resultat af forudgående analyser. Det amerikanske Navy Department fastholdt iøvrigt sin modvilie mod konvojsystemet i endnu nogen tid! (jfr. Jellicoe Papers, Vol. II pag.115).

Redegørelsen for undervandsbåden i mellemkrigsårene rummer også udfald mod såvel politikere som den sømilitære sagkundskab, der hævdes at have glemt krigens erfa-

ringer og nu faldt tilbage på Mahans teorier. Side 83 findes udtrykket "den britiske sømilitære ledelses manglende mentale flexibilitet"! Captain S.W. Roskill's værk "Naval Policy between the Wars" efterlader dog den opfattelse, at der - i betragtning af de givne vilkår og ressourcer fandtes en god del mental flexibilitet i Admiralitetet, og at det ikke fortjener en så nedsættende karakteristik. Bemærkningen side 84, at "overfladeskibene i deres fantasiløse øvelsesaktiviteter i mellemkrigsårene kun havde trænet de ting, der kunne bekræfte Admiralitetet i dets fordomme" forekommer ikke at være rimelig og ej heller værdig.

Følgende lidet akademiske bemærkninger i kapitel 7:

"Naive, fredsdrøms-forførte politikere og kortsynede, vanetænkende militære" (pag. 93), og "en dygtig tysk ledelse sat op overfor en allieret ledelse, der var præget af udygtighed, interne kompetancestridigheder og magtkampe og manglende evne til at kunne tænke konstruktivt og fornyende." (side 95) samt "Hvor det britiske bureaukrati's øverste lag virkede lammende på krigsindsatsen, lykkedes det på lavere niveau" (side 96) giver fremstillingen et kedeligt, næsten tendentiøst præg.

Afsnittet om "De danske ubådes glansperiode 1918-1943" (Kap. 6) er overraskende kort - kun 5½ side trods den lovende overskrift, og der er da også tale om en meget koncentreret, men iøvrigt velskrevet fremstilling. Der indledes med en omtale af ROTA, BELLONA og FLORA (C-klassen 1918/20), herunder at forsøgene med et drejeligt dækstorpedoapparat i ROTA ikke faldt heldigt ud i starten. Det havde været rimeligt at tilføje, at apparatet efterhånden bragtes til at virke pålideligt og derefter bød på en ekstra taktisk fordel. Hvad angår D-klassen: DAPHNE og DRYADEN fremhæves bl.a. disse bådes lave dybgående under overfladesesjads i sammenligning med andre både af samme størrelsesorden, men det nævnes ikke, hvordan man opnåede denne egenskab. Det skete ved, at skrogtværsnittet

blev gjort ellipseformet med vandret storakse, og formålet hermed var specielt, at bådene skulle kunne passere Bøgestrømmen under forlægning mellem Sundet og Store Bælt. Det er endvidere anført, at bådene viste sig at være mindre sødygtige end de tidligere klasser. Jeg mindes dog ikke fra tjeneste i DAPHNE, at sødygtigheden var noget problem, men jeg mener at erindre, at det var den relativt svagere stævnkonstruktion - bl.a. men henblik på issejlads - der førte til, at man gik tilbage til en kraftigere konstruktion i H-bådene, som til gengæld kun kunne føre 3 stævnvrør mod D-bådenes 4.

Det er et savn, at øvelsesaktiviteten i denne glansperiode ikke har fået en fyldigere omtale. I betragtning af at Steensen ikke kom nærmere ind derpå, havde det været interessant nu at finde en fyldig redegørelse for de mange strategiske øvelser, som i denne periode tilsigtede at indøve operativt samvirke mellem undervandsbådsvåbnet, minevåbnet, torpedobådene og artilleriskibene - ikke mindst med henblik på overgang fra krisestyringsoperationer under neutralitet til krigstilstand. Disse forholdsvis omfattende deployerings- og angrebsøvelser, der var medvirkende til at højne undervandsbådsvåbnets taktiske standard i vore særprægede farvande, blev beskrevet i øvelseseskadrens generalrapporter, der næppe længere kan betragtes som eksklusivt fortrolige. I kapitel 8 "Danske ubåde under nye vilkår 1945-84" nævnes indledningsvis, at der umiddelbart efter befrielsen ikke var tid til at tænke så meget over, hvilke krigsskibstyper, søværnet skulle råde over. Tankerne kom dog ganske hurtigt igang såvel i marinestaben - specielt i tilknytning til forsvarskommissionens arbejde - som i det særlige skibstypeudvalg.

Derimod var, som det også nævnes, midlerne til og mulighederne for dengang på kort sigt at nå resultater ikke til stede. I slutningen af kapitlet refereres en diskussion om ubådens betydning, som fandt sted i Tidsskrift for Søværnen i perio-

den 1968-73, og som det naturligvis har interesse at få medtaget. For fuldstændighedens skyld kunne det have været tilføjet, at uanset denne diskussion og uanset en modvillig indstilling til ubådsvåbnet også den gang fra enkelte politikere, så fastholdtes styrkemålet på 6 både i 1973-ordningen. Efter en kort generel beskrivelse i kapitel 9 af "Undervandsbådsvåbnet efter anden verdenskrig" følger bogens sidste afsnit "Den moderne ubåd og ubådsvåbnet i fremtiden" (Kap.10). Heri diskuteres spørgsmålet om, hvorvidt der fortsat skal indgå undervandsbåde i søværnet. Diskussionen er medtaget, fordi der i de seneste år fra politisk side og på et yderst spinkelt grundlag er rejst tvivl om undervandsbådens effektivitet under nutidige forhold. I tilslutning til, hvad der allerede er skrevet i foregående afsnit, understreges moderne kystubådes effektivitet og slagkraft i dette sidste kapitel, og med den i den såkaldte flådeplan 82 skitserede operative koncept for dansk søforsvar (side 134) som grundlag fremføres en række klare og stærke argumenter for, at undervandsbåde bør bibeholdes i flåden som en del af dennes krisestyrings- og kamppotential. Konklusionen er, at det vil være sagligt rigtigt at skride til en snarlig iværksættelse af de nødvendige erstatningsanskaffelser.

Et yderligere argument til gunst for undervandsbådsvåbnet kan tilføjes, nemlig dette, at der med stigende "Off-shore" aktiviteter må forudses behov for et statsligt inspektions- og kontrolorgan. Et sådant vil naturligt kunne opbygges i tilknytning til undervandsbådseskadren - og alene af hensyn til en sådan aktivitet vil det være særdeles betænkeligt at give afkald på "Know-how" med hensyn til undervandsoperationer.

Har man seriøst studeret og vurderet de strategiske herunder geografiske og oceanografiske - forhold samt tekniske og taktiske faktorer, der har indflydelse på dansk forsvar såvel hvad krisestyring som kampindsats angår, må man er-

klære sig enig i, at undervandsbåden er et for danske forhold velegnet - og reelt ganske økonomisk - våbensystem, og man kan anbefale bogens konklusion.

Som det er fremgået, er der en del passager i nogle af bogens afsnit, som jeg ikke kan lide. Disse spiller og som skønhedspletter kun ringe rolle for hovedlinien i bogen: at forklare enkelt og tydeligt, hvad en undervandsbåd er, og hvor effektiv og betydningsfuld, den er og vil være som led i dansk søforsvar.

1542.

KOMMA'S HAVNELODS 1985. Redaktion: Jens Friis Hansen. Havneplaner Arne Gaarn Bak. Forlaget KOMMA A/S, København. Pris 278,-kr.

Den 8. november 1984 udkom afløseren for forlaget KOMMA's havnelods fra 1978. Som titlen antyder drejer det sig om et hjælpemiddel specielt for sejlsports- og bådfolket. Det umiddelbare indtryk af bogen er, at der her er tale om et virkeligt gennemarbejdet værk, der rummer mange oplysninger, men alligevel har kunnet holdes i et acceptabelt format. Herudover er den anvendte systematik god, hvilket gør bogen til et hurtigt opslagsværk. De første 32 sider af bogen er anvendt til generelle oplysninger af stor vigtighed for alle der færdes på havet - også på indersiden af omslaget er pladsen udnyttet til beskrivelse af farvandsafmærkningen i vore farvande samt det internationale flagsystem og enkeltflagenes betydning. Af stor nytte er kortene på side 13 - 21, der angiver strømforhold og hvad der er specielt til stor nytte, overfladestrøm under forskellige vindforhold.

Herudover omfatter de generelle afsnit, hvor sejlsportsjournalisten Jan Ebert har medvirket, oversigt over radiofy-

vejrmedlinger, vindstyrketabel, sigtbarhedstabel, vigeregler, farvandsbetegnelser og fiskeriafmærkning. En oversigt over forsvarets skydepladser har ligeledes fundet plads i det generelle afsnit og der er medtaget VHF-kanaler samt telefonnumre således at nærmere instruks kan indhentes. Det foreslås dog at telefoniske henvendelser ikke bliver den mest udbredte form for indhentning af oplysninger, men aflytning af den daglige Farvandsefterretning i radioen. Bogens oplysninger om nød og opmærksomhedssignaler samt beskrivelsen om hvorledes hjælp fra luften udføres er relevante, men dette afsnit kunne eventuelt udbygges noget med oplysninger om forebyggelse af ulykker på søen samt forholdsregler under nødsituationer.

Da det jo er en havnelods det drejer sig om, er hovedindholdet selvfølgelig beskrivelser af havne samt sejlplanvisninger. I alt 525 danske havne og anløbsbroer er med - fra Skagen til Gedser og fra Christiansø til den jyske vestkyst. I lidt mere kortfattet form er de svenske øresunds- og østersøhavne også beskrevet, således at sejlturen til Bornholm også er dækket ind. Havnene er anbragt alfabetisk og de fleste har en sides omtale og beskrivelse samt en havneplan. Specielt sidstnævnte er udført godt. Det er farvandsdirektoratets kartograf Arne Gaarn Bak som har forestået tegning af planerne, som er nøjagtige, idet tilladelse har været givet til at anvende Farvandsdirektoratets officielle materiale.

Beskrivelserne af havne og anløbsbroer er meget overskueligt udformet og servicemulighederne er anført ved anvendelse af et let anvendeligt signatursystem (piktogrammer). Symbolerne suppleres med adresser og telefonnumre på havnekontoret, posthus, apotek, FALCK-station m.m. Havnepenge og de vigtigste seværdigheder har også fundet plads i bogen.

Det oplyses, at Dansk Sejlunions langtursudvalg også har medvirket ved tilrettelæggelsen af bogen, idet udvalgets formand Erik Foss har medvirket.

Bogen er pænt udført, men prisen er også derefter. Ikke desto mindre vil de være givet godt ud. Den er anvendelig i flere år. Forordet nævner klogt, at hverken bogen eller nogen anden officiel kilde kan fratage bådens fører for det ansvar, han alene har for sejladsen. Såfremt den læses og anvendes er der ingen tvivl om, at den vil betyde forøget sikkerhed til søs og frem for alt vil den kunne spare vore talrige lystsejlere for unødvendige overraskelser samt ærgelser.

1904.



*Fregatten HERLUF TROLLE og
korvetten OLFERT FISCHER i Stavanger 4. marts 1984.*

NEKROLOG

Kommandørkaptajn Tage Seidelin Prip blev født 22. juli 1904 som søn af dr.med. Holger Prip og hustru f. Seidelin. Han blev søkadet 1922 og søløjtnant II 1926. 1926-27 på fiskeriinspektion med DIANA. 1927-28 gennemgik han undervandsbådsskolen og året efter flyveskolen. 1929-34 til tjeneste ved Marinens Flyvevæsen, hvor han bl.a. fik som opgave at overvære modtagelsesprøverne i England af torpedoplaner og senere luftjagere af typen Nimrod.

1934-35 var Prip med ISLANDS FALK på fiskeriinspektion i danske, færøske islandske farvande.

1937 foretog han sammen med kaptajnløjtnant Erik Rasmussen en tjenesterejse til Frankrig, Italien og England for at undersøge muligheden for køb af jagerfly. Denne rejse fandt sted, medens han 1935-37 var til tjeneste i Marinestabens O-sektion.

1937-39 atter ved flyvevæsenet, bl.a. en tid som chef for luftmarinestation København. 1939-40 adjutant hos chefen for Kystflåden. 1-11/1940 udnævnt til orlogskaptajn.

Efter den tyske besættelse af Danmark var Prip på togt som næstkommanderende i INGOLF og derpå i Marinestaben, indtil han i september 1942 blev chef for minestrygeren SØLØVEN. Denne udkommando blev skæbnesvanger, idet SØLØVEN 10. marts blev overrumplet af danske frihedskæmpere som i Korsør havn om natten havde skjult sig i lasten, hjulpet af medlemmer af skibets besætning. Da SØLØVEN om formiddagen havde påbegyndt minestrygning i Storebælt, blev chef og officerer holdt op af de bevæbnede frihedskæmpere, der forlangte at blive sejlet til England. Prip fik dog overbevist dem om det håbløse i en sådan plan, og truet på livet sejlede han SØLØVEN ind på svensk søterritorium, hvor frihedsskæmperne gik i skibets jolle og i land ved Arildsläge. Prip havde forinden givet sit ord på, at han ikke ville hindre landsætningen, og afgik der-

på til Holmen. Prip og hans besætning fik her en barsk modtagelse, idet minestrygeren blev "arresteret", og besætningen i almindelighed og chefen i særdeleshed blev behandlet med en strenghed, der både forekommer urimelig og i strid med den militære straffelovs bestemmelser.

Affæren fik for Prip - der påtog sig det fulde ansvar - det triste resultat, at han blev afskediget i henhold til tjenestemandsløvens § 61 fra udgangen af maj 1943.

Fra flere sider blev denne afgørelse kritiseret, og rederiet C.K. Hansen tilbød Prip stillingen som skibsinspektør, en stilling som han modtog med tilfredshed og beholdt indtil 1948, da han blev direktør for A/S Decca Navigator, hvor han med stor dygtighed virkede til 1970.

Efter krigens afslutning i 1945 blev SØRIDDEREN-sagen taget op til fornyet behandling med det glædelige resultat, at Prips afskedigelse "i henhold til § 61 i Tjenestemandsløven" blev ændret til: "Afsked i nåde med pension" samt ansættelse som orlogskaptajn i reserven fra udgangen af maj 1943 at regne.

I de følgende år indtil 1959 gjorde han adskillige gange tjeneste dels i Marinestaben, dels som Søværnskommandoens forbindelsesofficer til Flyverkommandoen under flere store NATO-øvelser.

6-7/1954 kommandørkaptajn i reserven, hvor han stod til rådighed indtil 31-7/1969.

9-5/1952 Ridder af Dannebrog.

Prip har i sit otium her i Tidsskriftet på udmærket måde redegjort for sin optræden under SØRIDDEREN-affæren i 1943.

Kommandørkaptajn Prip var en særdeles velbegavet officer med en hurtig situationsopfattelse og en skarp iagttagelses-evne, der gjorde ham til en værdifuld stabsmedarbejder. De nævnte egenskaber var medvirkende til, at han så hurtigt og effektivt gjorde sig gældende på de poster, han overtog i det civile liv.

Han blev 2-6/1928 gift med Hjørdis Ries, datter af læge H.C. Ries og hustru Anna f. Christensen. Han døde 20-10/1984 og blev bisat fra Holmens kirke.

E.J.S

MEDDELELSER

Vågn nu op!

I en artikel i maj/juni-hæftet 1984 bad jeg de i værket: "Danske søofficerer 1933-1982" nævnte indsende rettelser til egne, om muligt også til andres data.

Baggrunden er, at fejl må påregnes uundgåelige, og at en til en gang i 1985 planlagt artikel med rettelser dels vil være af betydning for indehavere af værket, dels vil lette arbejdet for fremtidens personelhistoriske forskere.

Min henstilling har ikke virket særlig godt, da der til dato - ultimo november 1984 - kun er indkommet 3 breve og modtaget een telefonisk henvendelse. Jeg er ikke naiv nok til at tro, at det betyder, at alle andre biografier er fejlfri, hvorfor det skal henstilles at man læser sin egen biografi igennem og sender evt. ønsker om rettelser til mig - adr. Grønnevej 121, 2830 Virum - det gælder ikke mindst flere, som mundtlig har meddelt mig, at de **havde** noget, der bør rettes, og som har lovet at sende det.

Det skal lige gentages, at artiklen udover rettelser vedr. data før 1-1/1983 vil medtage dødsfald efter nævnte dato, d.v.s. for hustru, forældre og svigerforældre - hustru med dato, de øvrige kun årstal.

J. Teisen.

RETTELSER TIL OFFICERER I DEN DANSK-NORSKE SØETAT 1660-1814 OG DEN DANSKE SØETAT 1814-1932.

I Personalehistorisk Tidsskrift i 1984 er udsendt rettelser og tilføjelser til T.A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard: Officerer i Den dansk-norske Søetat 1660-1814 og Den danske Søetat 1814-1932. Rettelserne er udarbejdet af kommandørkaptajn J. Teisen. Samfundet for dansk genealogi og Personalehistorie, der er udgiver af tidsskriftet, har udgivet rettelser og tilføjelser i et særtryk. For de af selskabets medlemmer, der er interesserede i at erhverve dette særtryk kan dette ske ved bestilling hos Personalehistorisk Tidsskrifts ekspedition, adr. Tækkerløkke 34 A, 6200 Aabenraa. Prisen er 20,- kr. + ekspeditions- og forsendelsesudgifter. I tilfælde af et samlet køb af 25 eks. eller derover vil prisen kunne reduceres til 15,- kr. pr. særtryk.

RETTELSE TIL RETTELSE NR. 9 TIL SØOFFICERSRULLE 1951-1978.

Følgende udnævnelsesdatoer indføres i rettelse nr. 9 til søofficersrulle 1951-1978.

- 26. Nr. 1724 Grenzmann, Wilhelm Lauge.
Udnævnt til Kmd. 1/5 83.
- 34. Nr. 1754 Nielsen, Svend Aage Kundby.
Udnævnt til Kmd. 1/12 84.
- 47. Nr. 1828 Schriver, Poul.
Udnævnt til Kmd. kapt. 1/10 84.

MILITÆRHISTORISK KONFERENCE '85

Militærhistorisk Fællesudvalg indbyder i dagene 10.-12. maj 1985 til Militærhistorisk Konference på Frederiksberg Slot. Det er nu sjette gang Fællesudvalget indbyder til konference, idet den første gang blev afholdt i 1975 og siden har det været en tilbagevendende begivenhed hvert andet år.

Konferencens tema i foredrag og ekskursion centrerer sig i denne gang om emner fra 2. Verdenskrig, idet Fællesudvalget har fundet det hensigtsmæssigt at markere 40-året for Danmarks befrielse på denne måde. Konferencen er imidlertid - traditionen tro - i høj grad deltagerens forum. I forelæggelsesgrupperne har deltagerne mulighed for i korte foredrag, som absolut ikke behøver at være færdigbearbejdede og formfuldendte, at fortælle om deres specielle interesseområde indenfor militærhistorien uanset emne eller tidsperiode. Et af formålene er således at deltagerne får mulighed for at skaffe kontakter til andre som arbejder med samme eller beslægtede emner, hvad enten dette sker på professionel basis eller som fritidsinteresse.

Konferencen er åben for **alle** interesserede uanset om man er medlem af Den militærhistoriske interessekreds i Danmark eller ej.

Medlemskab af Interessekredsen, hvis formål er at støtte interessen for militærhistorie i Danmark og at fremme forståelsen for militære forholds betydning for den almindelige historie, kan tegnes ved henvendelse til kassereren.

Medlemsbidraget udgør p.t. kr. 25,- årlig.

Der henvises iøvrigt til det udførlige program for konferencen.

Vel mødt til MILITÆRHISTORISK KONFERENCE '85.

PROGRAM:

- FR 19.00-20.00 Ankomst og registrering.
20.00-21.00 Velkomst. Foredrag: Bornholm -
besættelse og befrielse
v/museumsleder Jørgen H. Barfod.
21.00-22.00 Aftenkaffe.
- LØ 09.00-10.00 Foredrag: Den Danske Brigade 1943-45
v/ oberst Niels Erik Leschly.
10.00-12.00 Forelæggelsesgrupper.
12.00-13.00 Frokost.
13.00-17.30 Ekskursion til Holmen incl. transport:
Foredrag og rundvisning v/ Mads Michel-
sen om begivenhederne 29/8 1943 samt
besøg på Minemuseet.
18.00- Traditionel spisning og samvær.
- SØ 09.00-10.00 Foredrag: Tyske befæstningsanlæg ved
Vestkysten spec. Hanstholm
v/ Knud Hendriksen.
10.00-12.00 Forelæggelsesgrupper.
12.00-13.30 Frokost.
13.30-15.00 Plenarmøde og afslutning.

Forelæggelsesgrupperne er deltagerens eget forum. Tilmeld Dem med et emne, De har lyst til at bruge 5-15 minutter til at fortælle andre om. Deltagergebyret kr. 175,- for medlemmer og kr. 200,- for andre dækker konferencematerialer, porto, aftenkaffe fredag og spisning lørdag aften, transport til og fra Holmen. Konferencerapport m.v.

Der vil være mulighed for at købe smørrebrød lørdag og søndag samt drikkevarer.

Tilmelding til kassereren Erik Housted, Dyvekes Allé 6, 2300 Kbh. S., tlf. (01) 59 69 18 (efter kl. 18.00) senest 15. april 1985.

MARINENS BIBLIOTEK.

Erhvervelser i november/december 1984.

ADMINISTRATION, RETSVÆSEN m.v.

Beretning afgivet af Kommissionsdomstolen af 9. juli 1984 vedrørende Harpoon-missilulykken den 6. september 1982. Kbh. 1984. 87 + 53 s. maskinskr. 4°.

Beretning om tab som følge af uheld med to undervandsbåde. (Statsrev. Nr. 26/1980). Kbh. 1982. 8 s.

Beretning om 2 revisionssager vedrørende henholdsvis periodisk eftersyn af fregatten HERLUF TROLLE og brand om bord i fregatten: (Statsrev. Nr. 13/1982). Kbh. 1984.

Delingsordre for Søkadetdelingen og Øvelsesdelingen 1935. u.sted 1935. 38 s. 4°.

Fiskeriinspektion i Nordsøen. BESKYTTEREN og ISLANDS FALK. 2 scrapbøger 1916-26 og 1926-37. 2 bd. u. sted u.å. upag. ill. (kun til brug på læsesal).

Flotilleordre for Undervandsbådsflotillen. Kbh. 1937. 42 s. ill. 4°.

Nielsen, Gunner & Henrik Thomsen: Vildskud. Bogen om missil-sagen. Herning 1984. 144 s. ill. index.

Tamm, Ditlev: Retsopgøret efter besættelsen. Kbh. 1984. 828 s. ill. index. bibl.

HISTORIE.

Jagd, Palle Bolten (red.): Danske forsvarsanlæg i 5000 år. III. del: Efter 1932. Kbh. 1984. 292 s. ill. bibl. 4°.

Krulak, Victor H: First to Fight. An Inside View of the U.S. Marine Corps. Annapolis 1984. 252 s. ill. index. bibl.

Ladd, James D.: Inside the Commandos. A pictorial history from World War Two to the present. Annapolis 1984. 160 s. ill. index. 4^o.

Martensen-Larsen, Florian: Vandringer omkring et fyr. En beretning om Hanstholm Fyr. Thisted 1983. 104 s. ill. bibl.

Ohrelius, Bengt: Från regalskepp till sjörobot. Svensk marinmateriel under 350 år. Stockholm 1984. 128 s. ill. bibl.

Problems of Medicine at Sea. (Maritime Monographs and Reports No. 12 - 1974). London 1974. 36 s. ill. bibl.

Ransome-Wallis, P.: The Royal Naval Reviews 1935-1977. London 1982. 144 s. ill. index. 4^o.

Sweetman, Jack: American Naval History. An illustrated chronology of the U.S. Navy and Marine Corps 1775 - present. Annapolis 1984. 332 s. ill. kort. index. bibl. 4^o.
(kun til brug på læsesal.)

1. VERDENSKRIG.

Milan, René: Les Vagabonds de la Gloire. Campagne d'un Croiseur. (Août 1914 - Mai 1915). Paris 1916. 314 s.

2. VERDENSKRIG.

Cremer, Peter: U-Boat Commander. A periscope View of The Battle of the Atlantic. Annapolis 1984. 244 s. ill. index. bibl.

Holm, Johannes: Sandheden om de hvide busser. Kbh. 1984. 168 s. kort.

Nesbit, Roy Conyers: Torpedo Airmen. Missions with Bristol Beauforts 1940-42. London 1983. 254 s. ill. index. bibl.

Ottosen, Kristian: Theta, Theta. Et blad fra modstandskampens historie 1940-1945. Bergen 1983. 216 s. ill.

Schneider, Gerd-Dietrich: Vom Kanal zum Kaukasus. Die 3. R-Flotille - Feuerwehr an allen Fronten. Herford 1982. 294 s. ill. bibl.

The Second World War in the Pacific. Plans and Reality. (Maritime Monographs and Reports No. 9 - 1974). London 1974. 30 s. ill. bibl.

Waters, John M.: Bloody Winter. Annapolis 1984. 286 s. ill. index. bibl.

Winslow, W.G.: The Ghost that died at Sunda Strait. Annapolis 1984. 244 s. ill. index. bibl.

PERSONALHISTORIE.

Biografi om thailandsk admiral, prins Diskul. (Skrevet på Thai m. enkelte sider på engelsk). 2 sider nekrolog af vice-admiral S. Thostrup. Bangkok 1984. 222 s. ill.

Bjerg, Hans Christian: Poul Løwenørn 1751-1826. Kbh. 1984. 224 s. ill. index. bibl.

Stockdale, Jim & Sybil: In Love and War. The Story of a Family's Ordeal and Sacrifice During the Vietnam Years. New York 1984. 472 s. ill. index.

POLITIK & EFTERRETNINGSVÆSEN.

Golitsyn, Anatoliy: New Lies for Old. The Communist Strategy of Deception and Disinformation. London 1984. 412 s. index.

Lemaitre, Pierre: Den sovjetiske flåde 1945-54. (Speciale til Hist.Inst., Århus Univ.). Århus 1984. 50 s. bibl.

Nordblom, Charlie: Industrispionage. Södertälje 1984. 320 s. ill. index. bibl.

Suvorov, Viktor: Soviet Military Intelligence. London 1994. 194 s. ill. index.

STRATEGI & TAKTIK.

Eiberg, O.G.: Falklandskrigen - en maritim taktisk analyse. (Opgave fra Stabskursus 1983/84). Kbh. 1984. 130 s. kort. bibl. 4^o.

Johansen, H.G.: Falklandskrigen - en maritim, taktisk analyse. (Opgave fra Stabskursus 1983/84). Kbh. 1984. 52 s. kort. bibl. 4^o.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Colledge, J.J.: The Naval M.F.V.s of World War II. Kendal 1977. 34 s. ill. 4^o.

Friedman, Norman: U.S. Cruisers. An Illustrated Design History. Annapolis 1984. 469 s. ill. index. 4^o.

May, W.E.: The Boats of Men of War. (Maritime Monographs and Reports No. 15 - 1974). London 1974. 36 s. ill. index. bibl.

Silverstone, Paul H.: Directory of the World's Capital Ships. London 1984. 469 s. ill. index. (kun til brug på læsesal).

Westwood, David: The Type VII U-Boat. London 1984. 96 s. ill. bibl.

FARVANDSBESKRIVELSER.

Hansen, Jens Friis (red.): Komma's Havnelods. Kbh. 1984. upag. (ca. 210 s.). ill.

VÅBENTEKNISKE HÅNDBØGER m.v.

Arsenius, Fredrik (red.): Torped Leveranser, Whitehead & Co., Fiume. Uppgifter om Torpeder tillverkade hos Whitehead & Co., Fiume från år 1876 till år 1915. u.sted u.å. upag. (ca. 92 s.). håndskr. (kun til brug på læsesal).

GRØNLAND.

Andreassen, Janni: Nye slædespor. Dagbogsblade fra den litterære Grønlandsekspedition 1902-04. Kbh. 1984. 198 s.

Lauritsen, Birthe: Fangstmandsliv og de danske fangstkompanier i Nordøstgrønland 1919-1952. Kbh. u.å. (1984)). 176 s. ill. kort. index. bibl. 4°.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Birthe Lauritsen: Fangstmandsliv og de danske fangstkompanier i Nordøstgrønland 1919-1952.

Forlaget Komma, København u.å. (1984).

Journalisten Birthe Lauritsen, Aalborg Stiftstidende, besøgte i 1979 Sirius-patruljen i Nordøstgrønland hvorved hendes interesse for de danske fangstmænd blev vakt.

Bogen redegør for fangstkompanierne "A/S Østgrønlandsk Kompagni" og "Østgrønlandsk Fangstkompani Nanok A/S" og fangstmændenes historie baseret på litteratur-studier og samtaler med endnu levende fangstmænd. Bogen afsluttes med omtale af Nordøstgrønland i dag, gode råd i ødemarken og oversigt over danske fangststationer og fangsthytter.

Med flere af maleren Kaj Walthers akvareller i farver og iøvrigt gode billeder fremtræder bogen i en nydelig typografisk opsætning.

Den supplerer - som anført i forordet af viceadmiral Thorstrup - øvrig litteratur om dansk indsats i Nordøstgrønland og behandler et hidtil upåagtet dansk virkefelt.

Roy Conyers Nesbit: Torpedo Airmen. Missions with Bristol Beauforts 1940-42. William Kimber, London 1983.

Besætningerne på de engelske Bristol Beaufort torpedo-bærende flyvemaskiner under 2. verdenskrig havde en lille overlevelsesprocent. Da også mange af operationerne blev holdt hemmelige, er der kun skrevet lidt herom.

Forfatteren var navigator i disse flyvemaskiner og har, på basis af overlevendes beretninger og engelske, tyske, franske og italienske rapporter, skrevet om angrebet på Scharnhorst, et natligt torpedoangreb på Cherbourg, en dramatisk episode i "Kanal-gennembruddet", sænkningen af en italiensk krydser (Trento) m.m.

Charlie Nordblom: Industrispionage. Timbro Förlag, Södertälje 1984.

Forfatteren er svensk journalist og afslører i bogen, hvordan Sovjetunionen og de andre øst-stater driver målbevidst og langsigtet spionage ved svensk forskning og industri. I reportagens letlæste og overskuelige form skildrer han spionagens metoder og hensigter.

Mange KGB-agenter i Sverige foreviges med navn, virksomhed og fotografi, ligesom det anføres, hvordan mennesker bliver ofre for tvangssamarbejde med agenterne.

Bogen kan læses som en "thriller" - men forekommer dokumentarisk.

Kristian Ottosen: Theta, Theta. Et blad fra motstandskampens historie 1940-1945. Universitetsforlaget, Bergen 1983.

En nøgtern og samtidig spændende bog om en norsk modstandsgruppe fra foråret 1940 til den blev delvis rullet op ved en tysk razzia november 1942.

I maj 1983 kunne kong Olav genåbne gruppens skjulested i Bergen. Radiorummet "Kaféen" står nu som et lille mindesmærke, ikke kun for "Theta"-gruppen, men for alle dem, der ikke gav op.

John M. Waters: Bloody Winter. Naval Institute Press, Annapolis 1984.

Vinteren og foråret 1942-43 markerede vel vendepunktet i Slaget om Atlanten. Bogen beskriver slaget, som det kunne opleves fra broerne på de allierede eskorteskibe og fra tårnene på de tyske undervandsbåde.

Forfatteren er velkvalificeret til at berette om disse afgørende måneder, idet han som officer i den amerikanske Coast Guard deltog i nogle af de værste kamphandlinger.

Han rekonstruerer konvojernes desperate forsøg på at udføre deres opgaver, men holder sig ikke til de allierede alene. Han beskriver også i detaljer, hvad der gik for sig i de tyske u-både, baseret på interviews med u-båds officerer og kappede hemmelige dokumenter. Nyt er anvendelsen af de nu frigivne engelske arkivalier om "Ultra", og forfatteren viser, hvordan historikere af den grund må nyvurdere nogle af 2. verdenskrigs kritiske begivenheder.

Bogen har forord af den berømte tyske u-bådschef, Otto Kretschmer.

W.G. Winslow: The Ghost that died at Sunda Strait. Naval Institute Press, Annapolis 1984.

Ved mindst 4 lejligheder påstod japanerne i de første uger af Stillehavskrigen, at den amerikanske Stillehavslådes flag-skib, den tunge krydser HOUSTON var sænket.

Selv om japanske bomber nær havde sat den ud af spillet, overlevede den og, indtil krydseren mødte sin skæbne den 28. februar 1942 i Sunda-strædet sammen med den australske lette krydser PERTH.

Begge krydseres endelige skæbne forblev længe en hemmelighed, og blev først rigtig erkendt efter krigen, da overlevende vendte hjem efter japansk krigsfangenskab.

Forfatteren var pilot i den amerikanske flåde 1938-1958. Han var en af de overlevende fra HOUSTON og tilbragte 3½ år i japanske fangelejre, under hvilket ophold han blandt fangekammerater indsamlede oplysningerne, der har muliggjort denne bog.

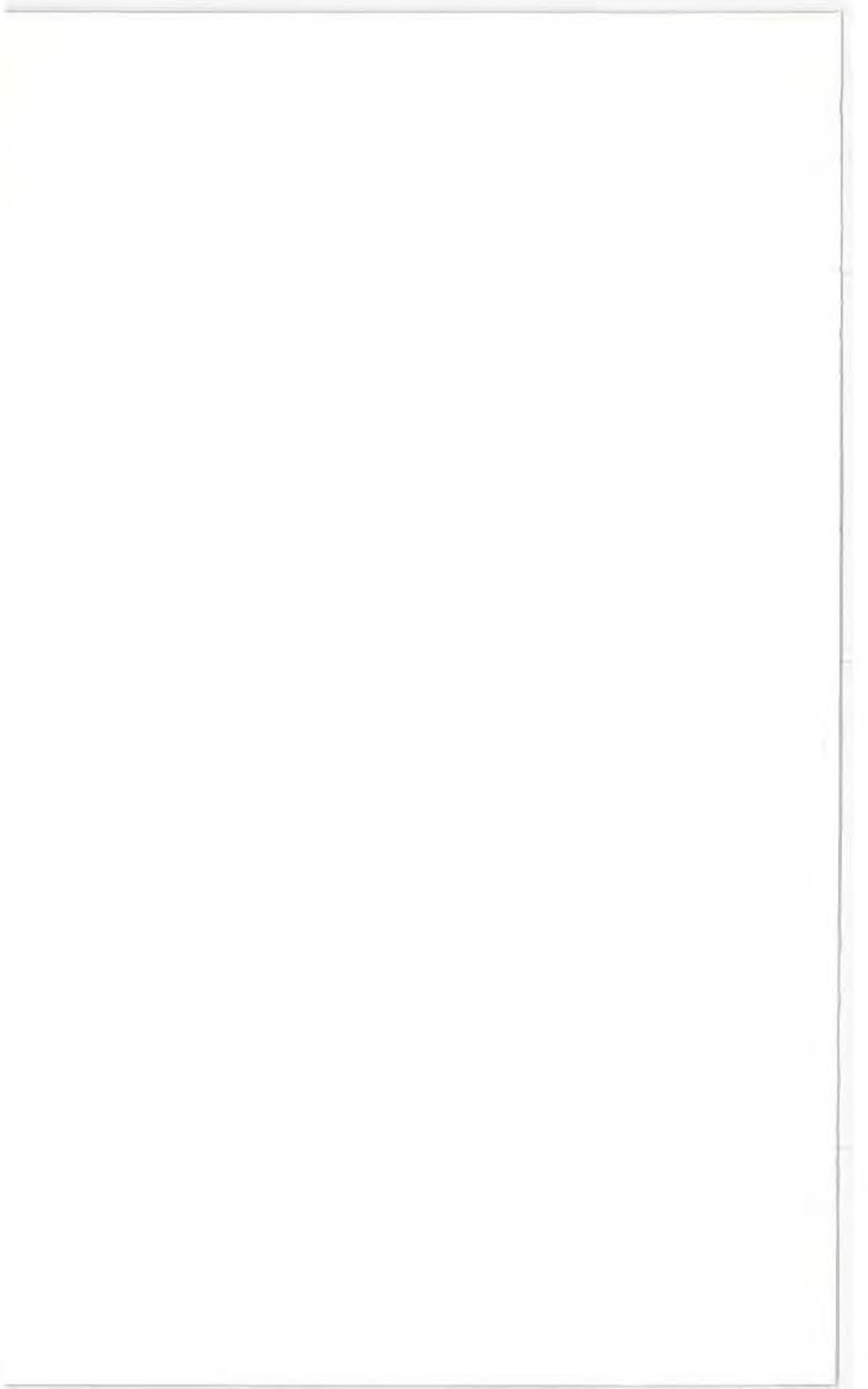
Jim & Sybil Stockdale: *In Love and War. The Story of a Family's Ordeal and Sacrifice During the Vietnam Years.* Harper & Row, Ltd., New York 1984.

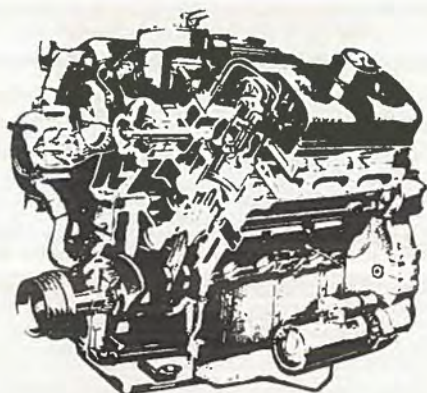
I september 1965 blev Stockdale skudt ned over Nord Vietnam og tilbragte de næste 7½ år i en krigsfangelejr. Hjemme i Californien ventede hans kone og 4 sønner på nyheder om ægtemanden og faderen.

I bogen - hvor mand og kone alternerer som forfattere beskrives først deres bryllup og mandens begyndende karriere i den amerikanske flåde som pilot.

Trods hans kurser i overlevelsesteknik var han delvis uforberedt på det, der mødte ham som krigsfange, og heller ikke hans kone var videre forberedt på den rolle, hun kom til at spille som ledende indenfor "the League of POW/MIA Families".

A.H.





Robust og kompakt

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

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

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

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

Forhandler Nordjylland
**mekanord aps
engineering**
Ndr. Kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. (08) 42 03 11

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

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 nr. 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 JT 420372 Telefon 212 466 5300



RAYTHEON

Radar-anlæg
Doppler Log
Satnav
Satcom
Loran C
Vejrkortskiver



AAGE HEMPEL  **INTERNATIONAL A/S**

ETABL. 1933

Havnegade 39 . 1058 København K . Tlf. 01 12 67 67

Aage Hempel International A/S repræsenterer i Danmark, Grønland og på Færøerne nogle af verdens førende producenter indenfor følgende områder: Datakommunikationsudstyr, maritimt navigations- og kommunikationsudstyr, autogummi og -batterier samt massivgummi og rørcellebatterier

Annoncesalg til Søværnenet

01 - 58 46 00

Tal med vores hr. Victor Johansen
om annoncer eller tryksager



DET NORSKE VERITAS

DANMARK

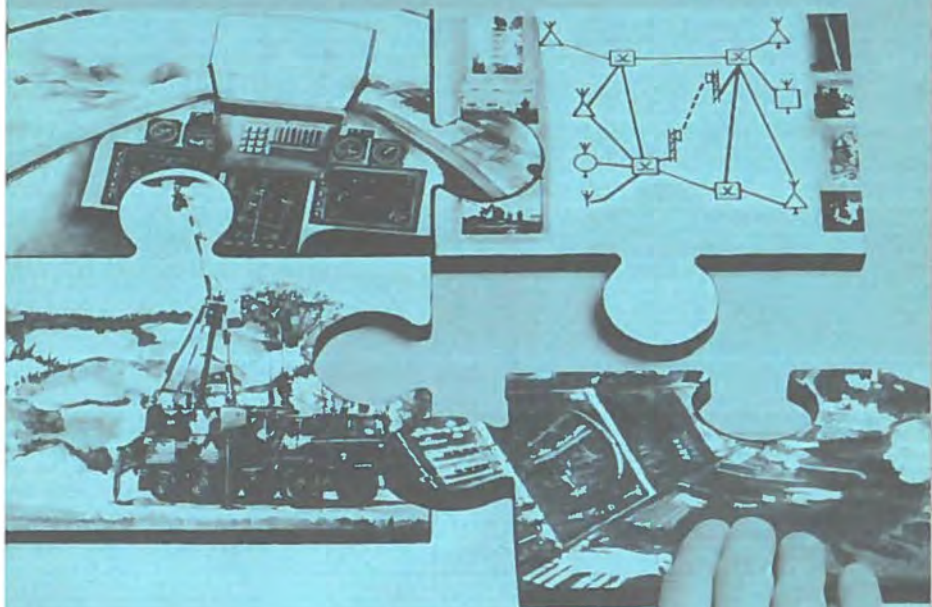


Nea-Lindberg A/S
Industriparken 39-43, DK-2750 Ballerup, Denmark
Telefon: (02) 97 22 00
Telex: 35338, Telegram: Nealin

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

Subsidiary company in West Germany

Ericsson i försvarets tjänst



Ericsson Radio Systems har fullständigt kunnande inom områdena sensor-system, kommunikation, ledningscentraler och flygelektronik.

Stora satsningar på ett område ger tekniska landvinningar på ett annat. Därför kan vi satsa stort. Till godo för den som behöver hela system. Men också för den som vill lägga pusslet själv.

ERICSSON RADIO SYSTEMS AB
FÖRSVARSPRODUKTER
163 80 STOCKHOLM
TEL: 08-757 00 00, TELEX: 135 45
BOX 1001, 431 26 MÖLNDAL
TEL: 031-67 10 00, TELEX: 209 05

ERICSSON 

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Paul Bjørn Sørensen



Nr. 2 - 1985 MARTS/APRIL
156. 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
P. Bjørn Sørensen
Forsvarsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Telefon (01) 11 62 60 lok. 2443

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 2 11 91 96
Privat: (01) 58 00 85

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION:

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

TRYKKERI:

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

2

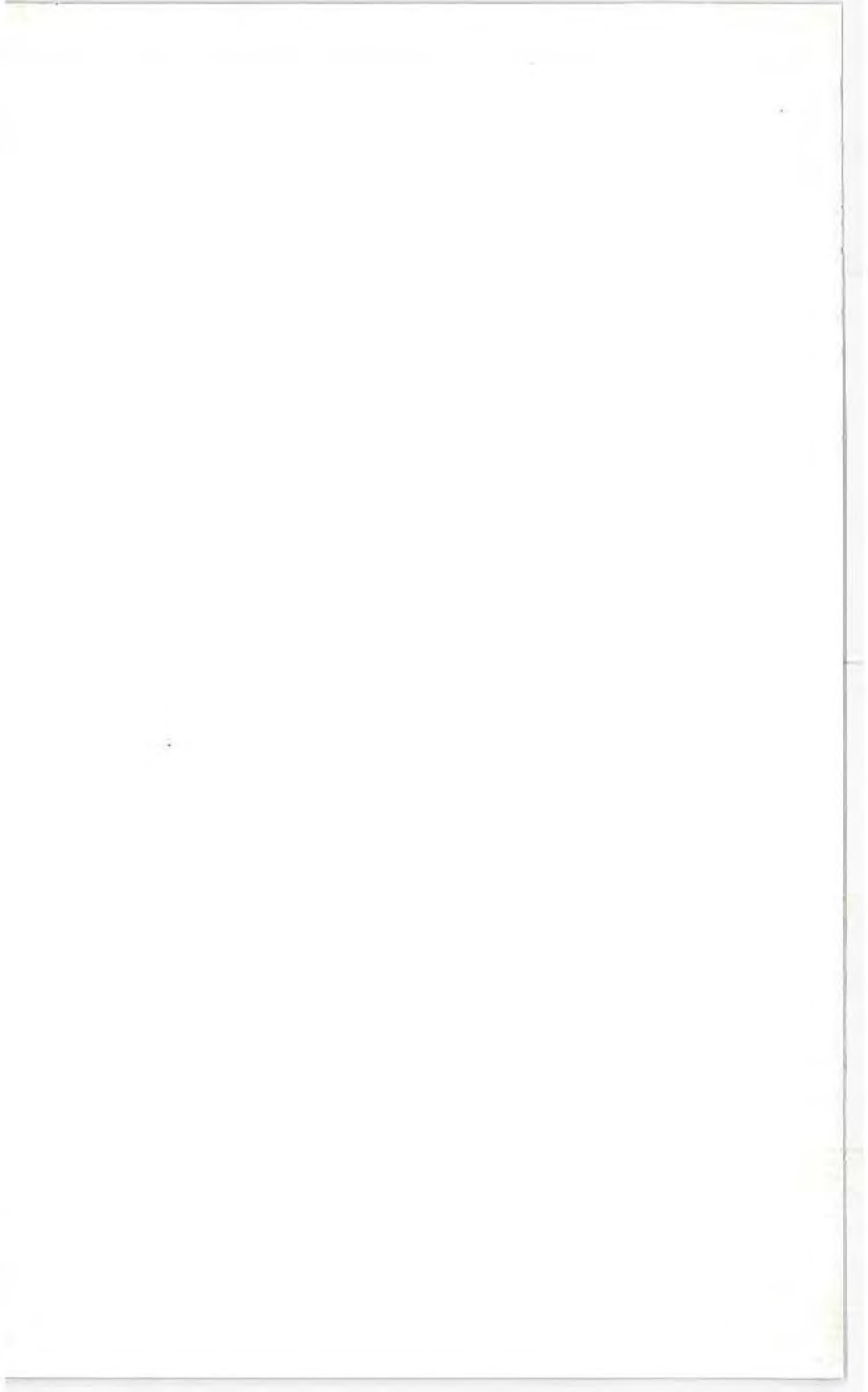
Forsidebillede:

Ministrygeren ÅRØSUND, der blev solgt ved auktion den 10. april 1985.

INDHOLD

SIDE

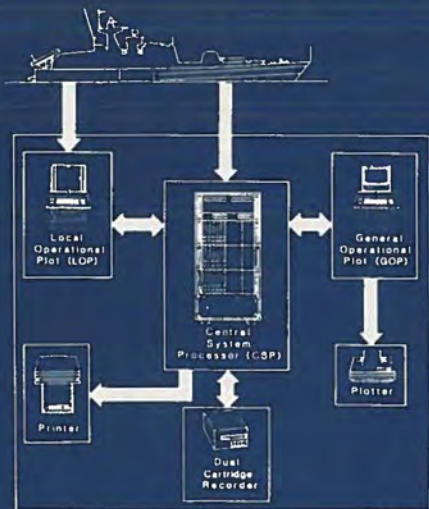
DEN MILITÄRA SITUATIONEN PÅ ÖSTERSJÖN	
af viceadmiral Jan Klenberg	59
ÖSTERSØEN - Den sovjetiske flådes første og største baseområde	
af kommandørkaptajn Hans Garde	66
DEN UDDANNELSESTEKNOLOGISKE MODEL I PRAKSIS	
af kaptajnløjtnant B. P. Therkildsen	81
FRA ANDRE TIDSKRIFTER	89
PERSONANMELDELSER	91
BOGANMELDELSE	92
NEKROLOG	105
MARINENS BIBLIOTEK	108



TACTICAL DATA SYSTEM

A state of the art system
developed and designed in
close cooperation with the
royal danish navy

- SURVEILLANCE
- NAVIGATION
- TRACKING
- DATA LINK
- SYSTEMS
INTERFACES



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4
DK-8520 Lystrup
Denmark

Telephone 6-22 20 00

Int'l +45 6 22 20 00

Telex 68109 terma dk

Cable terma

Reg. No. 27315



BOFORS



Marinvapen

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

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

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



BOFORS
FÖRSVARSmateriel

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

Den militära situationen på Östersjön

af viceadmiral Jan Klenberg

Chefen for den finske forsvarsstab, viceadmiral Jan Klenberg, afgav som indledning ved Paasikivisamfundets møde 2. oktober 1984 et indlæg vedrørende den militære situation i Østersøen. Viceadmiralen har givet sin tilladelse til at indholdet heraf vidrebringes til tidsskriftets læsere.

Den direkta anledningen till det stora intresse som den militära situationen på Östersjön under senare tid har tilldragit sig och fortfarande är föremål för är givetvis ubåts- och flygplansincidenterna vid den svenska kusten samt deras politiska följdforeteelser. Fastän det sålunda också indgår sensationella element i motiven för granskningen så tangeras här dock en nyckelfråga i Östersjöområdets säkerhet, förbindelserna mellan Sovjet och Sverige. Relationerna mellan dessa två stater spelar en mycket stor rol för den militära situationen på Östersjön. Mest gör sig verkan förmärkt i de norra delarna av havet, vilket naturligtvis är betydelsefullt också ur finländsk synvinkel. Ett militärt skärskådande av Östersjön som helhet bör det oaktat alltid inledas i motsatta ändan, d v s med de södra delarna.

Södra Östersjön blev militärt tyngdpunktsområde på detta hav sedan Sovjet under det andra världskriget hade med sig införlivat eller på annat sätt fått kontroll över Östersjöns hela öst- och sydkust. Gränsen mellan den sovjetiska maktfären och NATO vid östersjökusten ansluter sig alldeles direkt till det militärt viktigaste området i Europa och kanske i hela världen, den nordtyska slätten. Till följd av detta grannskap kan man vänta sig att alla såväl spänningsökande som spänningslindrande faktorer, som vid en given tid-

punkt i allmänhet råder i Europa, kommer att återverka på situationen på Östersjön. Idag påverkas alltså den militära situationen på Östersjön direkt av den hårda spänningen mellan stormakterna.

Parternas militära avsikter och mål framträder här lika konfliktladdat som i motsvarande situation i allmänhet. I NATO-länderna har det nästan blivit hävd att betona Sovjets aggressiva uppsåt i riktning de danska sunden och vidare mot Atlanten. Aktiviteten på Östersjön har ansetts utgöra en del av en allmän europeisk offensiv från WARSAWA-paktens sida.

Som ett bevis på existensen av dylika planer har man ofta anfört den sovjetiska östersjöflottans storlek. Denna har ansetts vara överdimensionerad. I synnerhet har uppmärksamhet ägnats det stora antalet landstigningsfarkoster och marininfanteriförband.

I Sovjet har man åter upprepade gången betonat faran med NATO-ländernas aggressiva avsikter på Östersjön. Att en västtysk flotta byggdes upp och att NATOS ledningsinstans för Östersjön skapades framkallade på sin tid kraftiga reaktioner från Sovjets sida. Som negativt har Sovjet konsekvent betraktat all slags militär närvaro eller verksamhet från västmakternas och i synnerhet USA:s sida på Östersjön, även på internationella havsområden där samt i luft- rummet ovanför. NATOS rekognoserings- och bevakningsflygningar, vilka upprepas åtminstone varje vecka och utsträcks ända till de norra delarna av Östersjön, liksom även de marina aktiviteter som tidvis äger rum föranleder i allmänhet militära och ibland också politiska motåtgärder. Att södra Östersjön har karaktären av militärt tyngdpunktsområde framträder i praktiken på ett sätt som man redan blivit mycket van vid. Karaktäristiskt för området är en i jämförelse med andra områden exceptionellt intensiv sjö- och luftbevakning, korta avstånd, att fartyg och flygplan kommer varandra nära genom att de internationella hav-

sområdena och luftkorridorerna är snäva samt upprepade multinationella manövrar arrangerade av de militära allianserna.

Sveriges kuster och territorialvatten sträcker sig vid södra Östersjön djupt in i det militära kraftfält vars huvuddrag uppskisserats i det föregående. Både de stora parterna nödgas som en del af alla sina planer i fråga om detta område överväga den svenska allianzfrihetens och neutralitetens varaktighet. Å andra sidan har den sydligaste delen af Sverige i landets egen situationsbedömning och i det militära försvarets prioriteringar alltid kommit i främsta rummet. Om den svenska neutraliteten löper risk att utsättas för fara så taler tungt vägande omständigheter för att detta lättast kunde ske just på den sydspets af Sverige som sticker ut i kraftfältet mellan NATO och WARSAWA-pakten. På denna halvö i södra ändan av Skåne sker i själva verket de flesta kränkningar av svenskt luftrum. Det ligger ingenting nytt i ett dylikt sakförhållande, men de senaste årens händelser vid Blekingekusten - givetvis inklusive det historiska flottbasområdet vid Karlskrona har upplevats som sensationer och har fått dylika bedömningar att framträda synligare och klarare än tidigare.

På norra Östersjön är konstellationen mycket annorlunda, här finns inga gränser eller frontlinjer mellan militärallianser eller stater, som är motståndare till varandra. Däremot finns här en stormakt, Sovjet samt två små stater som var för sig på olika väg strävar till neutralitet, nämligen Finland och Sverige. Både geografiskt och i fråga om resurserna är naturligtvis Sovjet den klart dominerande militära kraften på hela Östersjön. På norra delen av Östersjön är denna ställning ovedersäglig. För småstaterna i området, Finland och Sverige, står de viktigaste förutsättningarna för marin säkerhet i ett avgörande samband med deras respektive förbindelser med Sovjet. Genom dessa sina avgöranden inverkar de dessutom i allra högsta grad på varandras intressen.

I Finlands ställning som granne till Sovjet, en ställning som vi känner mycket bra, ingår att de militära artiklarna i vänskaps- och biståndspakten med hela sin tyngd också berör våra kuster och vårt territorialvatten i söder. Alla våra bedömningar och uppskattningar av paktens förpliktelser på det militära området underrstryker likaså nödvändigheten av att försvara också södra Finland, dess kuster, skärgårdar och vatten. Sverige är nyckeln till den militära situationen på norra Östersjön. Detta beror på att landet förfogar över hela Östersjöns västkust. Från svenska kusten och från det 12 sjömil breda svenska territorialvattnet kan man med taktiska flygplan, luftbevakningsradar samt elektronisk spaningsutrustning vid behov ta sig över det smala havsområdet till motsatta kusten och dess luftrum och agera där. Med såväl ytgående fartyg som ubåtar samt dessas vapensystem är det relativt lätt att inverka på de internationella östersjöområdena. Å andra sidan erbjuder svenska kusten och skärgården ett mycket förmånligt basområde för alla dylika krafter.

Av det sagda följer att det måste anses vara av särskild betydelse för de sovjetiska säkerhetsintressena att den svenska kusten skall förbli alliansfri och neutral. Då Sovjets "främsta linje" på Östersjön har förskjutits söderut skulle varje militärt hot som yppar sig på mellersta eller norra Östersjön träffa en ömtålig och livsviktig punkt, "buken" i supermaktens försvarssystem. Försvarsfrågor som gäller säkerheten i det också historiskt känsliga Petersburg/Leningrad eller de baltiska kustbyggderna är förvisso allt fortfarande i allra högsta grad faktiska problem. Varje bedömning eller ens spekulation om att Östersjöns västkust skulle kunna utnyttjas av mot Sovjet fientliga krafter torde föranleda bekymrade säkerhetsöverväganden inom denna stormakts militärledning.

I ett dylikt läge är det naturligt att Sverige själv ådagalägger omsorg om och ansvar för säkerheten vid hela sin ostkust.

De talrika intränganden med ubåtar på svenskt territorialvatten, vilka under de senaste åren konstaterats, ubåtarnas exceptionella operationssätt samt den världsomfattande negativt präglade publiciteten kring händelserna och de politiska följdföreteelserna har tvingat landet att omplacera tyngdpunkterna i sin försvarspolitik. Ända sedan slutet av 1950-talet har trupper och vapensystem avsedda att slå tillbaka anfall mot landet prioriterats.

Nu har denna prioritering vid sin sida fått ett starkare beto-
nande än tidigare av vikten att upprätthålla den territoriella integriteten. Konkreta exempel på att ubåtsspaning och ubåtsvärn nu tillmätts större betydelse är anskaffningen av moderna kustkorvetter i klass Stockholm och av min- och ubåtsspaningsfartyg i klass Landsort samt ökningen av helikopterstyrkan. Syftet med alla dessa åtgärder är att lösa en och samma marinmilitära uppgift som visat sig vara svår, nämligen att observera ubåtar bland bottenekona och temperaturskikten i kusten i Östersjön

Även ur finländsk synvinkel är den svenska kusten en nyckelfråga för den militära stabiliteten på Östersjön. Över internationellt vatten på Östersjön, ett vatten som ingen på grund av dess fysiska karaktär kan behärska eller helt dominera över, nås våra kuster alltid av militär influens från Mellemeuropa. Det oaktat är Sverige ändå en för oss viktigare faktor. Vår tilltro till kontinuiteten i den svenska alliansfriheten och neutraliteten och till det starka svenska försvarets varaktighet är motiverad, nödvändig och viktig.

På senaste tid har framförts bedömningar enligt vilka den marinmilitära aktiviteten på Östersjön blivit livaktigare. Denna uppfattning har i allmänhet satts i samband med den tilltagande ubåtsaktiviteten och de marina manövrarna. Ubåtsincidenterna vid svenska kusten från och med 1981 och fram till idag samt flygplansintermezzot nyligen över Gotland, som fick avsevärda politiska följder, har väckt världsomfattande uppmärksamhet och mångahanda speku-

lationer. I detta sammanhang är det inte skäl att på något vis öka spekulationerna. Det oaktat torde det med åberopande av den svenska kustens påtalade stora militärpolitiska betydelse vara klart att incidenterna har haft en exceptionellt negativ inverkan på det säkerhetspolitiska klimatet i östersjöområdet. Den oro som man också i Finland hyst beträffande deras slutliga innebörd och påföljder har varit befogad.

På Östersjön torde fin knapp 100 ubåtar operera. En något närmare granskning tyder på att antalet båtar snarare håller på att minska än ökar. Särskilt beträffande de äldsta båtklasserna i den till numera stora sovjetiska ubåtsflottan och i synnerhet i den sk W-klassen kommer en av hög ålder betingad avgång att under de närmaste åren spela in. Några nya stora byggnadsprogram har man inte vetskap om.

Det torde i själv verket vara möjligt att dra slutsatsen att även om ubåtsincidenterna har på kort sikt kunnat påverka säkerhetsklimatet så har varken själva säkerhetskonstellationen på Östersjön eller dess militära grunder förändrats. Det försiggår inte på Östersjön någon särskild våg av militär upprustning. I den tekniskt-taktiska bilden har visserligen en del nya drag tillkommit såsom de främmande ubåtarnas oförklarliga, utanför den militära logiken liggande beteende vid svenska kusten liksom även miniubåtarna, användningen av sådana i skärgården samt svårigheterna att varsebli och slå tillbaka dem. Våra kunskaper om dessa företeelser är än så länge mycket bristfälliga.

För Finlands vidkommande har vi i denna tid av sensationer på Östersjön sökt sköta situationen med ett lugnt men ändå relativt fast grepp. Allmänt taget förefaller det som om vi lyckats hyfsat härmed. I och för sig har ett mycket stort antal ubåtsobservationer gjorts. Tiotals varje år. Objektens har dock i allmänhet fört sig fullt lovligt på internationellt vatten utanför vårt territorialvatten. Under 1982 gjordes en säker observation av en ubåt på finländskt område, vilken

avlägsnade sig sedan varningsbomber fällts av vårt bevakningsfartyg. Dessutom har i ett par andra fall en territori- alkränkning varit sannolik. Det militära läget på Östersjön har dock tvingat också vårt eget land att på ett ansvarskän- nande sätt ägna uppmärksamhet åt vårt sjöförsvaret.



STAVNAVFORLANT, NATO's stående flådestyrke i At- lanten, her i Nordhavet - besøger jævnligt Østersøen for at vise Vestens interesser i området. De 6 skibe kommer fra henholdsvis England, Tyskland, Holland, Canada, USA og Norge.

NATO Photo.

ØSTERSØEN

– den sovjetiske flådes første og største baseområde.

af kommandørkaptajn Hans Garde

Vi kan betragte skabelsen af den oceangående sovjetiske flåde som en af de seneste års vigtigste begivenheder, der har haft en afgørende indflydelse på verdenspolitikken.

Admiral Gorshkov, 1976.

I de seneste år har den sovjetiske maritime opbygning og fremskudte deployering været et af de mest markante træk i den internationale magtbalance. Det har derfor været genstand for megen omtale. Det har imidlertid været karakteristisk for denne omtale, at statistiske angivelser om antallet af skibe og antallet af skibsdage i særlige områder har været anvendt så upræcist og unuanceret, at de sammenlignelige tal har kunnet bruges, dels af den skole som argument for, at Sovjetunionen ikke væsentligt har ændret karakteren af sin flåde fra den traditionelle opgave: at forsvare hjemlandet, dels af en anden skole til at sandsynliggøre, at Sovjetunionen har indledt en verdensomspændende maritim ekspansion. For de nordiske NATO-lande kan det være underordnet, om det ene eller det andet synspunkt er det rigtige, eller om de begge er det, hvilket nok er det mest sandsynlige, da de ikke udelukker hinanden. I alle tilfælde har de nordiske lande fået en afgørende betydning, og med Sovjetunionens voksende selvtillid som supermagt bliver det stadig mere mærkbart.

Set fra Kreml i Moskva dækker de nordiske lande næsten 90 grader. Sovjetunionens maritime kvadrant. Her er nogle af

de tættest befolkede og mest industrialiserede områder. Her er to af Sovjetunionens fire adgangsveje til oceanerne. Her er langt over halvdelen af den sovjetiske skibbygningskapacitet med hovedparten ved Østersøen. Her er størstedelen af den sovjetiske flåde baseret med den mest moderne del ved den nordlige flåde. Her byggede Peter den Store sin hovedstad og den første russiske flåde i bevidstheden om, at "enhver potentat med en armé har en arm, men han som også har en flåde, har to arme". 1) Her indledtes det nuværende regime med de historiske skud fra krydseren AURORA i 1917. Her blev den nordlige flåde grundlagt i 1933. Her fremstod Sovjetunionen som den militært dominerende magt efter den anden verdenskrig. Her er idag 70% af den ubådsbaserede strategiske afskrækkelse ved Barentshavet. Her er den største samlede personelstyrke i den sovjetiske flåde til konstruktion, reparation, udvikling, uddannelse, træning og operation. Her supplerer to sovjetiske flåder hinanden. Her optræder Sovjet med den voksende selvtillid, som følger med supermagtens globale udsyn og pariteten på det militære område, som i dag prioriteres højere end ideologi og økonomi som middel i det internationale system.

For de nordiske lande, der ligger som en barriere mellem den kontinentale supermagt og oceanerne, betyder det nye udfordringer. Det accentuerer problemet om at forhindre, at Sovjetunionens overvældende regionale militære magt kan omsættes til politisk indflydelse. Det er i denne sammenhæng, de seneste års udvikling i Sovjetunionens maritime kvadrant må give anledning til nogen bekymring. Det er ikke mindst tilfældet i Østersøen. Den har fået voksende militær betydning for Sovjetunionen; der har været mange inciderter, og den spiller en rolle i den nordiske debat om kernevåbenfrie zoner. Det er på disse områder, der kan være grund til at se nærmere på udviklingstendenserne i Østersøen - på temperaturen i Østersøen.

Warszawapagten til søs.

For Østersøområdet er der i første omgang to grundlæggende forhold, man må have for øje.

For det første betød afslutningen på den anden verdenskrig, at Sovjetunionen blev den dominerende Østersømagt. Sovjetunionen fik udvidet sin kontrol med Østersøkysten fra knap 75 sømil i 1939 til over 1.000 sømil efter krigen. Denne betragtelige udvidelse har medført, at Sovjetunionen i dag udskiber og importere varer, hvis værdi beløber sig til 10% af den samlede udenrigshandel, over de mange havne, der ved Østersøens kyst ligger tæt på de industrielle centrer i Sovjetunionen. Ligeledes arbejder en anseelig del af den sovjetiske fiskeflåde, der dækker op imod 20% af sovjetborgernes proteinbehov, fra havne i Østersøen.

For den sovjetiske flåde har udviklingen betydet, at værfterne ved Østersøen har konstrueret lige så mange orlogsskibe, som der er blevet bygget i alle andre områder tilsammen. Nye skibe og nye våbensystemer bliver afprøvet og gjort operative, ligesom eksisterende materiel bliver vedligeholdt og forsynet ved Østersøen, der også tjener som forsyningslinie til den sovjetiske hærskudte divisioner i Østeuropa. Østersøen er i sandhed et russisk domineret hav, men i geostrategisk sammenhæng er Sovjetunionens udgangsstilling umiskendeligt ringere end Tysklands i såvel første som anden verdenskrig, hvor tyskerne havde direkte adgang til Nordsøen og verdenshavene. Opbygningen af den nordlige sovjetiske flåde og den kraftige udvikling af denne flåde siden slutningen af halvtredserne, har været Sovjetunionens eneste mulighed for med en stor økonomiske indsats i nogen grad at kompensere for de vanskelige adgangsforhold til verdenshavene.

For det andet er verdenshavene primært supermagternes arena, medens Østersøen i langt højere grad er præget af, at også mindre alliancepartnere i henholdsvis NATO og Warszawapagten står over for hinanden. Blandt Warszawa-

pagtlandene er DDR og Polen de eneste, der foruden Sovjetunionen har en flåde af blot nogen betydning, ihvorvel det for begge landes vedkommende er flåder uden nævneværdig oceangående kapacitet. Det betyder på den anden side, at de er opbygget med henblik på at løse opgaver i Østersøen, og det offentliggøres da også regelmæssigt, at disse flåder i øvelser arbejder snævert sammen med den sovjetiske Østersøflåde.

Strategisk afskrækkelse.

Ser man nu på de fire hovedopgaver, hvortil flådestyrker i dag anvendes, må det først konstateres, at ihvorvel Østersøen ikke er en atomfri zone, er den i praksis ikke operationsområde for de atomdrevne undervandsbåde med ballistiske missiler. Stormagternes midler til strategisk afskrækkelse er normalt ikke deployeret i Østersøen, der hverken med hensyn til dybdeforhold eller udstrækning yder tilstrækkelige muligheder for at hemmeligholde operationerne. For Sovjetunionen gælder det endvidere, at uopdaget passage af stræderne ikke kan påregnes. For mest muligt at beskytte atomundervandsbådene og hemmeligholde deres operationscyklus har Sovjetunionen derfor baseret de undervandsbåde, der indgår i den strategiske afskrækkelse, ved flåderne i Stillehavet og i det nordlige Ishav. Der er dog enkelte undtagelser fra dette generelle forhold, idet Sovjetunionen siden 1976 har opereret seks GOLF-klasse ubåde i Østersøen. Det drejer sig om dieseldrevne ubåde, der hver er bevæbnet med tre ballistiske missiler med en rækkevidde på kun ca. 650 sømil. Der har været tilkendegivelser af, at dette skridt kan ses som et led i opbygningen af en strategisk afskrækkelsesstyrke i Østersøen. De generelle vanskeligheder ved at operere strategiske ubåde i Østersøen, missilernes begrænsede rækkevidde og ikke mindst ubådenes alder - de er nemlig bygget først i tredserne - indikerer imidlertid, at de er blevet for umoderne

til at løse den opgave, admiral Gorshkov kalder "kampen mod kysten" ude fra oceanerne.

Projektion af sømagt.

Projektion af sømagt på landmassen er tilsvarende en opgave, hvor de globale forhold er væsentligt forskellige fra forholdene i Østersøen. Medens USA og NATO i global sammenhæng er Sovjetunionen langt overlegen, har Danmark praktisk taget ingen og Vesttyskland kun en meget begrænset mulighed i Østersøen. Warszawapagt-landene har derimod prioriteret denne opgave meget højt. Såvel den sovjetiske som den polske flåde har særlige flådefly, hvis rækning tillader deres indsættelse overalt i Østersøområdet, hvor de i øvrigt kan operere i samarbejde med landenes flyvevåbner.

Særligt markant er imidlertid den koncentration af landgangsskibe og marineinfanteri, som har fundet sted i Østersøen. Ingen af Warszawapagt-landene har øer, hvis forsvar nødvendiggør brugen af amfibiestyrker. Alligevel er hovedparten af det sovjetiske marineinfanteri suppleret med betydelige polske og østtyske styrker af marineinfanteri, baseret i området. Alle tre lande har landgangsskibe, der fortrinsvis er anvendelige til kortere operationer i begrænsede områder. Og sådanne skibe findes i stort antal. I den polske flåde udgør landgangsskibene for eksempel en trediedel af flådens samlede tonnage. Med Warszawapagt-landenes vægt på en samlet optræden og med en kapacitet til i en vending at landsætte mere end 5.000 marineinfanterister med alle nødvendige støttefunktioner og alt tilhørende materiel, er det ikke mærkeligt, at invasionsforsvaret er en primær opgave i alle de andre lande omkring Østersøen. Nok råder Warszawapagten kun over begrænsede midler til i global sammenhæng at projicere sømagt på land, men ved at koncentrere store dele af disse midler i Østersøen opnås en betydelig regional mulighed for at løse denne opgave.

Søherredømmet.

Et lokalt søherredømme er imidlertid en nødvendig forudsætning for udførelsen af amfibieoperationer. Til løsning af denne tredje hovedopgave har Warszawapagten da også opbygget betydelige styrker i området. Styrker, vel at mærke, der ikke blot har som opgave at nægte modparten brugen af havet, således som det primært er tilfældet i global henseende. Styrkerne er i Østersøen afbalancerede og sammensat med en betydelig evne til i alt slags vejr at etablere og vedligeholde et søherredømme, der tillader operationer på, under og over havoverfladen. Det er NATO flådestyrker i Østersøen også. Og som det gælder i en global sammenhæng, gælder det også i Østersøen, at kun en minutios sammenholdning af de enkelte våbensystemer og disses samordning kan sandsynliggøre udfaldet af en styrkesammenligning. Enkelte centrale forhold kan dog give en rettesnor. I manges øjne udgør Østersøen, stræderne og Nordsøen en strategisk sammenhæng. I Østersøen dominerer Warszawapagt-landene naturligt i kraft af den økonomiske og militære betydning af dette område for disse lande, medens NATO af de samme årsager klart dominerer Nordsøen. Stræderne er under NATO kontrol, og forsvaret af disse og dermed af Danmark i overensstemmelse med NATO defensive strategiske koncept - indebærer særlige fordele for en forsvarer, der i regional henseende må lægge hovedvægten på at nægte modstanderen søherredømmet.

I den seneste teknologiske udvikling synes der at være en tendens til, at våbensystemer til forsvar er de offensive overlegne. Forholdsvis billige antitankvåben og og luftforsvarsmissiler var meget effektive i de sidste Mellemøstkrige. På havet har den samme tendens vist sig ikke mindst ved anvendelse af minevåbnet.

Østersøen og stræderne er særdeles velegnede områder til minekrigsførelse. Begge verdenskrige viste tydeligt, hvorledes datidens miner var i stand til effektivt at hindre såvel

ind- som udpassage gennem de snævre danske farvande. I dag er lægningen af langt mere moderne miner i defensive minefelter væsentligt lettere end strygningen af dem. Mineeringen ud for Nordvietnam og den tid, det tog at stryge de miner, amerikanerne selv havde lagt, er blot et eksempel. Et andet er russernes vanskeligheder med i den multinationale styrke, der ryddede Suezkanalen, at stryge minefelterne langs Middelhavskysten. Tilsyneladende måtte russerne opgive strygningen, og amerikanerne måtte kontrolstryge feltet, efter at et skib var blevet minesprængt. Sovjetunionen kender minevåbnets betydning, og det afspejles tydeligt i sammensætningen af flådestyrkerne i Østersøen. Over 200 af Warszawapagtens enheder er stærkt specialiserede minestrygere. De udgør et større antal end de danske og vesttyske flådestyrker tilsammen, men i givet fald er de også konfronteret med en overordentlig vanskelig opgave. At etablere passage gennem antiinvasionsfelter og minespærringer af de danske farvande er i dag, hvis det overhovedet er muligt, et særdeles krævende job for enhver flåde.

Tilstedeværelse.

Den politiske anvendelse af flådestyrker i fredstid til løsning af hovedopgaven: tilstedeværelse, har for NATO vedkommende været karakteriseret af stor tilbageholdenhed i overensstemmelse med ånd og bogstav i blandt andet Helsingfors-aftalen om sikkerhed og samarbejde i Europa. Helt det samme kan vel næppe siges om Warszawapagtlandenes aktiviteter i Østersøen og i danske farvande. Deres operationsområder udvides, og øvelserne skubbes længere og længere vestpå, samtidigt med at kompleksiteten øges. Øvelsen "Vest 81" kan illustrere dette. Første praj om øvelsen fik de danske myndigheder, da store sovjetiske orlogsskibe blev forlagt fra de andre flåder til Østersøflåden. Skibene kom fra Nordflåden, Middelhavsflåden og fra Det ind-

iske Ocean, altså den sovjetiske Stillehavsflåde, passerede gennem Store Bælt og videre til den østlige Østersø.

Blandt de store skibe, som næppe ville befinde sig i Østersøen i en krise- eller krigssituation, var hangarskibet "KIEW", med 38.000 tons den største enhed i den sovjetiske flåde. Noget efter kom "IVAN ROGOV", et landgangsfartøj på ca. 13.000 tons, der kan medføre en marineinfanteribataljon med nødvendige køretøjer. En uges tid senere rundede helikopterhangarskibet "LENINGRAD" Skagen.

I løbet af august-september 1981 trak Sovjetunionen omkring 80 skibe sammen i den østlige Østersø - og i forbindelse med "Vest 81" foretog de en landgangsoperation i Baltijsk-området i den østlige del af Gdansk-bugten. "Vest 81" fremkaldte i øvrigt vestlig kritik, fordi Moskva ikke overholdt Helsingforsaftalerne fra 1975 om de tillidsskabende foranstaltninger. Moskva forhånds anmeldte øvelsen, men undlod at give oplysninger om omfanget. Tass, det officielle sovjetiske nyhedsbureau, meddelte sidenhen, at omkring 100.000 mand deltog. 2)

Efter en serie generalprøver kom den egentlige landgangsøvelse igang i diset vejr. I følge vestlige iagttagere gav det nogen vanskeligheder, omend flyaktiviteten, bl.a. fra KIEV og LENINGRAD var stor. Øvelsen syntes netop at have haft som et af sine formål at indøve samarbejde mellem landgangsstyrker og hangarskibsbaserede fly. Eller med andre ord at udvikle et taktisk samarbejde, som der næppe er behov for i Østersøen med de landbaserede fly, men nok i en fjernere global sammehæng. Sovjetunionens globale maritime tilstedeværelse giver således implikationer i Østersøen. De ændrede forhold medvirker ikke til at skabe bedre forståelse for de velkendte sovjetiske ønsker om at gøre Østersøen til et lukket "Fredens hav". Tværtimod skaber de i vesten større opbakning om ikke at sidde udfordringerne overhørigt. Ligesom det tidligere har været tilfældet i blandt andet Middelhavet og Det indiske Ocean. NATO-landene traf

således beslutning om i 1976 for første gang at lade Den stående Atlanterhavsflåde, STANAVFORLANT, deltage i efterårets NATO-øvelser i Østersøen. Tilsvarende er den amerikanske flåde i de seneste år begyndt på i perioder at forlægge enheder ind i Østersøen for blandt andet gennem øvelser med den danske og tyske flåde at demonstrere enhver søfarende nations ret til at vise sin tilstedeværelse i Østersøen. Det har da også været karakteristisk, at denne tilstedeværelse i området har givet anledning til kommentarer i den sovjetiske presse.

Den politiske brug af sømagt er imidlertid et instrument, det er vanskeligt at håndtere, blandt andet fordi det ofte vil indebære et vist moment af bluff. Warszawapagtens demonstration af selvsikkerhed og styrke har således oftere i NATO ført til sammenhold og modforholdsregler end til splittelse og defaitisme. Desværre må man nok med beklagelse konstatere, at de forskellige økonomiske, politiske og militære interesser modsætninger for tiden medvirker til at sætte fokus på forholdene i Østersøen også uden for bredstaternes kreds. Hertil vil tilstedeværelsen af flådestyrker kunne forventes at være et virksomt politisk middel til afgivelse af signaler om opfattelser og hensigter.

Hovedopgaverne i Østersøen.

De hovedopgaver, der er tildelt henholdsvis Warszawapagtens og NATO flåder i Østersøen, kan sammenfattes således:

1. **Strategisk afskrækkelse:** Der er kun få midler til denne opgave.
2. **Projektion af sømagt på land:** NATO har kun ubetydelige midler i området, medens Warszawapagten har koncentreret den helt væsentlige del af de rådige midler i Østersøen.

3. **Søherredømmet:** I selve Østersøen har Warszawa-pagten betydelige midler til både at opretholde søherredømmet og til at nægte NATO det, medens NATO i overvejende grad har lagt vægt på midler til at bestride søherredømmet i Østersøen og til at opretholde det lokalt i stræderne.
4. **Tilstedeværelse:** Begge parter har i stort omfang midlerne til rådighed, og udviklingen synes at antyde en forøget anvendelse af disse.

Incidenterne i Sverige.

Det er på baggrund af denne generelle situation i Østersøen, at en række incidenter med ubåds- og flykrænkelser af svensk territorium bringer Østersøen i fokus, da den sovjetiske ubåd 137 et par måneder efter øvelse "Vest 81" gik på grund i skærgården ved Karlskrona.

Den danske udenrigsminister Kjeld Olesen karakteriserede det som udtryk for en herrefolksmentalitet. Og det blev da heller ikke den sidste episode. I de seneste tyve år forinden havde svenskerne valgt at se bort fra ubåden som trussel. I udviklingen af koncepten om invasionsforsvaret var penge-
ne blevet kanaliseret bort fra antiubåds-krigsførelse.

Efter nye incidenter i Härsfjorden og ved Stockholm blev der nedsat en kommission. I dens rapport blev det konkluderet: "Huvudintrycket är - även om ytterligare motiv inte kan uteslutas - att ubåtsversamheten representerar förberedande skeden i en militär operativ planering". 3) Som så ofte før i historien var det den uventede trussel, der viste sig. Og det er bestemt ikke en trussel, der i de nordiske lande kan betragtes som værende i overensstemmelse med bestræbelserne mod afspænding og stabilitet i Norden. Sovjetunionen følger helt sine egne spilleregler, og som det sovjetiske medlem af Palmekommissionen, Jurij Abatov, sagde efter ubådsjagten i Sundsvall i maj 1983: "Det er naivt af sven-

skerne at tro, at de kan standse den sovjetiske ubådstrafik". 4)

Det har svenskerne imidlertid til hensigt. Det er foreløbig sat over en halv milliard kroner af til ubådsbekæmpelse. Den svenske forsvarschef, general Lennart Ljung har netop udgivet en ny perspektivplan om "Forsvarsmakt i förändring". Heri bliver det fastslået, at "de tendenser till ökad strategisk betydelse för det nordiska området som kunde urskiljas vid den förra perspektivplaneringen är idag en etablerad situation". 5) "De upprepade kränkningarna av svenskt territorium utgör ett klart tecken på att Norden och Sverige fått ökad militär betydelse". 6)

Der er i Sverige opfattelser af, at den sikkerhedspolitiske situation er alvorligere end nogensinde siden den anden verdenskrig. I den svenske statsminister Olaf Palmes beskrivelse af svensk sikkerhedspolitik på socialdemokraternes kongres i efteråret 1984 - kort tid efter den seneste sovjetiske krænkelse af svensk luftrum over Gotland - blev forsvarets vigtige rolle i fredstid fremhævet. 7)

Danmarks situation

I denne situation er Danmark placeret som kontrollant over de vigtige stræder. Den 14. maj 1984 iværksatte Forsvarsministeren nye og skærpede regler for forsvarets afvisning af undervandskrænkelser af dansk søterritorium.

Efter fremkomsten af den svenske ubådskommissions rapport om krænkelser af svensk territorialfarvand blev betydningen af de fortsatte krænkelser af især svensk, men også norsk territorialfarvand underkastet en nøje vurdering for så vidt angår danske forhold.

De hidtil gældende danske afvisningsreglers formål var at tvinge en neddykket fremmed undervandsbåd, som krænker dansk søterritorium, op til overfladen uden at beskadige den med henblik på at udvise den af dansk søterritorium. Over for de nye aspekter i trusselsbilledet er der imidlertid

fundet behov for en tydeligere og kraftigere tilkendegivelse af viljen til at sikre den nationale integritet. De aktuelle hændelser i Sverige har yderligere understreget dette behov. De nye regler indeholder derfor en præcisering af, hvorledes der skal forholdes ved krænkelser af dansk søterritorium begået af fremmede undervandsfartøjer eller lignende.

Formålet er fortsat at tvinge et undervandsfartøj, som krænker dansk søterritorium, op til overfladen, bl.a. med henblik på en sikker identifikation. Forbliver fartøjet imidlertid neddykket, er det nu klart tilkendegivet, at der efter anvendelse af advarselssignaler skal anvendes våbenmagt for at tvinge fartøjet til uddykning - om nødvendigt også med risiko for, at det krænkede fartøj dermed kan gå tabt. 8)

Den første gang disse nye regler blev taget i anvendelse var i december 1984, hvor to konstabler mente at have set en ubåd i Isefjorden. Det lykkedes ikke at opspore nogen ubåd, formentlig fordi der ikke var nogen. Episoden er imidlertid karakteristisk for de nordiske lande - neutrale såvel som allierede. Ingen kan vide sig sikker. Suveræniteten kan blive krænket når som helst.

Hvad enten vi kan lide det eller ej, må vi gøre os klart, at det nordiske område spiller en vigtig rolle for Sovjetunionen i takt med landets udvikling som militær supermagt med sin sømagt voksende ud gennem Norden. Medens Østersøen i stigende grad anvendes militært af Sovjetunionen på en måde, der klart opfattes som en øget trussel mod de nordiske landes sikkerhed, argumenterer Moskva samtidigt for at gøre Norden til en kernevåbenfri zone. Dermed ville Norden blive et skjold for Østersøen samt Leningrads og Baltiske militærdistrikt - hvilket da også til tider erkendes i Sovjetunionen. 9)





Det er næppe i de nordiske landes interesse, og både Danmark og Sverige fastholder, at der ikke kan blive tale om nogen nordisk kernevåbenfri zone uden en medinddragelse af Østersøen. Og det forekommer ikke acceptabelt for Sovjetunionen.

Nedrustning, atomvåbenfrie zoner, tillidsskabende foranstaltninger etc. har trange kår i det nordiske område. Den selvtillid, hvormed Sovjetunionen optræder militært, fremmer ikke afspændingen. Det er blevet kaldt i Østersøen.

Noter:

1) S.G. Gorshov, *The Sea Power of the State*, (Malabar, Florida: Robert E. Krieger Publishing Company, 1983), p.xi.

2) Mogens Espersen, *Østersøen - balance og sikkerhed*, (København: Forsvarskommandoen, 1981), p. 111.

3) Betänkande av ubåtsskyddskommissionen, *Att möta ubåtshotet*, (Stockholm: Statens offentlige utredningar, 1983: 13, 1983), p. 62.

4) Anders Jörle og Anders Hellberg, *Ubåd 137 - ti dage som rystede Sverige*, (København: Chr. Erichsens Forlag, 1984), p. 73.

5) En presentation af ÖB Perspektivplan del 1, *Försvarsmakt i Förändring*, 1984, p. 11.

6) Ibid, p. 21.

7) Ordföranden vid Kungl. Örlogsmanna-sällskapet: *Några säkerhetspolitiska reflexioner*, Tidskrift i Sjöväsendet, nr. 4 1984, p. 216.

8) Forsvarsministeren: *Årlig redegørelse 1984*, (København: Forsvarsministeriet, 1984) p. 59.

9) Erling Bjøl, *Nordic Security*, (London: The International Institute for Strategic Studies, 1983), p. 43.

DEN UDDANNELSESTEKNOLOGISKE MODEL I PRAKSIS

om sergent- og reserveofficersuddannelsen ved SRS.
af kaptajnløjtnant B.P. Therkildsen.

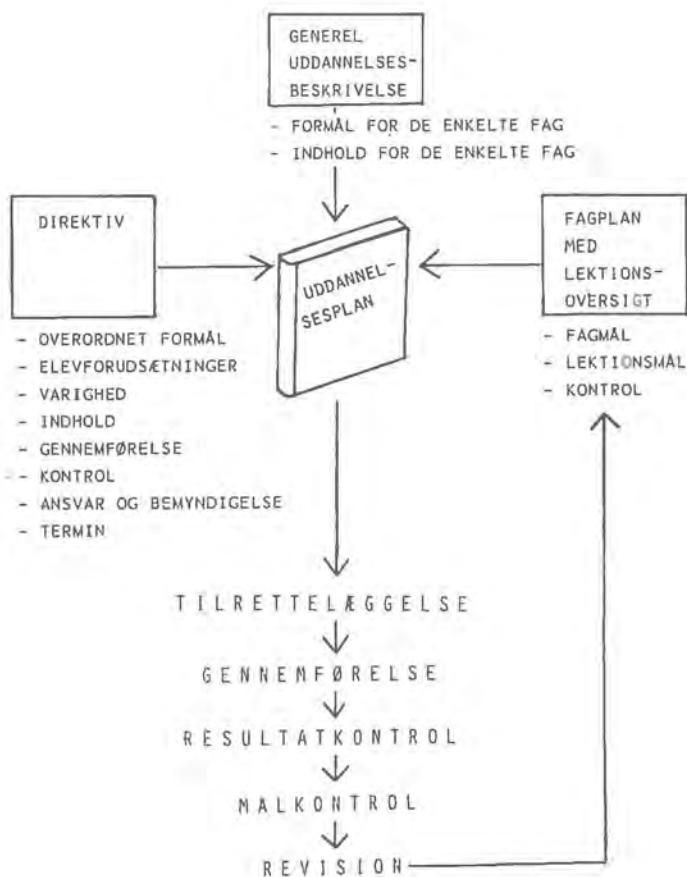
Efter at Forsvarskommandoen (FKO) har udsendt endelige direktiver for GRUNDUDDANNELSE TIL SERGENT (stampersonel) FKO PUB SVN 180-507 og for GRUNDUDDANNELSE TIL SERGENT OG RESERVEOFFICER (navigatører og maskinmestre) FKO PUB SVN 180-520 og 180-521 har Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole (SRS) tilpasset de ved skolen givne uddannelser i overensstemmelse med direktiverne.

Efterfølgende beskrivelse af de uddannelsesteknologiske faktorer og af uddannelsesplanen har til formål at skærpe interessen hos brugere af nyuddannede befalingsmænd ved søværnets tjenestesteder og hos undervisere og planlæggere ved søværnets skoler og kurser samt at igangsætte en dialog mellem tjenestesteder og skoler; en dialog, der kan munde ud i et bedre samspil mellem brugerens behov for en velfungerende befalingsmand og den aktuelle befalingsmandsuddannelse. Et grundigt kendskab til uddannelserne vil give mulighed for en bedre uddnyttelse af de ressourcer og holdninger, den nyuddannede møder med, og derigennem skabe grobund for bedre trivsel, motivation, samarbejde og effektivitet.

Blandt andet af hensyn til brugere af sergenter i de sejlende enheder og ved tjenestesteder i land har SRS påbegyndt udarbejdelse af en detaljeret beskrivelse af de givne uddannelser. Denne beskrivelse vil munde ud i uddannelsesplaner for de tre omtalte kategorier. På et senere tidspunkt vil også kadetaspiranternes uddannelsesplan kunne færdiggøres.

En uddannelsesplan udgives af FKO og indeholder:

- direktiv
- generel uddannelsesbeskrivelse og
- fagplan.



Uddannelsesdirektivet udarbejdes på baggrund af et uddannelsesbehov som f.eks. opstår ved anskaffelse af nyt materiel, tildeling af nye opgaver, rekruttering af nyt personel, ændring af personelforudsætninger, udførte inspektioner og endelig ved målkontrol (som anvist i Pædagogiske Principper for Forsvaret).

Målkontrol omtales senere.

For så vidt angår de eksisterende arbejdsfunktioner for såvel det manuelle niveau som mellemleder- og lederniveauet, er det ideelle grundlag for direktivet en funktionsbeskrivelse baseret på en funktionsanalyse.

Der er imidlertid ikke i søvænet udarbejdet funktionsbeskrivelse for de her omtalte kategorier. Årsagen skal nok søges i det faktum, at en tilbundsgående analyse af eksempelvis en artilleriofficers funktionsområde i en fregat er meget ressourcekrævende. Der skal indsamles data fra uddannelsesbestemmelser, reglementer, inspektionsrapporter, ordrebøger og organisationsskemaer. Disse data skal systematiseres og analyseres, herefter skal der foretages observationer i "marken", udarbejdes spørgeskemaer og gennemføres interviews før selve beskrivelsen kan fremstå på baggrund af et arbejdshierarki. Det er muligt at skyde genvej ved at udarbejde funktionsbeskrivelsen alene på baggrund af skriftligt materiale og kontrollere dens brugbarhed efter et gennemført uddannelsesforløb ved en målkontrol.

Når uddannelsesbehovet er erkendt og analyseret, formuleres uddannelsesopgaven af Marinestaben i direktivet, der angiver planlægningsgrundlaget for uddannelsesstedet. Direktivet indeholder formålet med uddannelsen, så bredt formuleret, at det giver den enkelte skole mulighed for at afspejle formålet i det mere detaljerede uddannelsesmål. I direktivet beskrives hvilke forudsætninger, eleven skal møde med, uddannelsens varighed og indhold, gennemførelse og kontrol, ansvar og bemyndigelse, termin og evt. supplerende bemærkninger.

Generel uddannelsesbeskrivelse udarbejdes i henhold til direktivet og indeholder det overordnede formål med uddannelsen (samme formål som i direktivet) samt de enkelte fags formål og indhold. Ved den generelle uddannelsesbeskrivelse kan brugeren af sergenten få et indtryk af, hvilke emner han/hun har modtaget indlæring i, men brugeren kan ikke konstatere indlæringsdybden (hvor godt kan sergenten stof-fet), d.v.s. hvorvidt sergenten blot har et kendskab til det indlærte, er i stand til at anvende det indlærte eller måske kan foretage selvstændig problemløsning af et ukendt problem indenfor området.

Adfærsudtrykkene: *har kendskab til, kan anvende, kan foretage selvstændig problemløsning* er forskellige klassifikationstrin af uddannelsesmål (også kaldet taksonomi). Taksonomi er nærmere forklart i FKO PUB PP. 180-3, Ledelse og Uddannelse, side 370.

Såfremt brugeren ønsker et mere detaljeret billede af sergentens anvendelsesmuligheder, må han, sammenholdt med sergentens opnåede resultater ved uddannelsens afslutning, se nærmere på fagplanen, der dækker det ønskede detaljerede billede.

Fagplanen er det uddannelsesteknologiske værktøj, som læreren benytter i samarbejde med eleven for at nå det for det pågældende fag opstillede mål. Da indlæring kun kan finde sted hos den modne elev, som har behov for stoffet, og som er i stand til at systematisere det indlærte i meningsfyldte oplevelser, har fagplanen selvsagt stor betydning for den til-sigtede adfærd og kvaliteten af samme. Derfor er det vigtigt, at fagplanen fremstår i et forståeligt sprog, og at den benyttes som grundlag for hele undervisningsforløbet og også som motivationsfaktor ved hver enkelt lektions begyndelse og afslutning.

Fagplanen består af en forside med lektionsoversigt. Forsiden indeholder fagets formål overført fra den generelle uddannelsesbeskrivelse, fagets mål og indhold, tid til rådig-

hed, kontrol og evt. bemærkninger. Med den her beskrevne udformning kan fagplanen udleveres til den enkelte elev og benyttes som studievejledning. Forskellen mellem oplysnin-
gerne i den generelle uddannelsesbeskrivelse og fagplanens
forside er **målet**. Målet beskriver den forventede slutadfærd
hos eleven og er specificeret i

- **krav** til eleven ved uddannelsens afslutning,
udtrykt i adfærdstermer (taksonomi)
- **vilkår**, de omstændigheder, hvorunder kravene
honoreres, f.eks. tilladte hjælpemidler,
alene eller sammen med andre mv. samt
- **kriterier**, der forlanges opfyldt for at resultatet er
tilfredsstillende, hvor godt skal eleven
kunne stoffet.

For nærmere at belyse krav, vilkår og kriterier kan det her
viste fagmål for "lederskab" benyttes.

"Ved fagets afslutning skal eleven have forståelse af forsva-
rets ledelsesprincipper, herunder samspillet mellem ledelse,
lederen og de ledede samt i ledelsesopgave kunne demon-
strere sin viden og færdigheder i anvendelse af basale ledel-
sesværktøjer. Endvidere skal eleven kunne planlægge, tilret-
telægge og gennemføre et problembehandlingsmøde.

Til sin rådighed har eleven andre elever, egne notater og de
i faget anvendte publikationer, kompendier mv. samt de
nødvendige faciliteter.

Resultatet er tilfredsstillende, såfremt eleven med en tildelt
lederopgave kan demonstrere sin viden og færdigheder i en
ledelsesfunktion under anvendelse af ledelsesprincipper for
forsvaret".

Første del af målbeskrivelsen er **kravet**, der skal formuleres
entydigt og forståeligt i adfærdstermer (som tidligere omtalt
under generelle uddannelsesbeskrivelse, taksonomi). "Have
forståelse af" indebærer, at forsvarets ledelsesprincipper
kan fortolkes, hvilket forudsætter en reorganisering og sam-
menfatning af indholdet. "Kunne planlægge" et problemb-

behandlingsmøde indebærer, at den meddelte viden skal kunne sammenstilles på en for eleven ny måde.

Anden del af målbeskrivelsen er vilkår, og disse præciserer den aktuelle proces- eller produktsituation, hvorunder eleven skal udføre kravet i første dels.

Tredie del af målbeskrivelsen er kriterier. Kriterier skal være målbare og realistiske og skal beskrive, hvor godt eleven skal kunne udføre de handlinger, der er beskrevet i kravet. Når fagplanen foreligger, er planlægningsgrundlaget tilvejebragt. Herefter skal skolen og dens lærere fastlægge den metodik, der bedst kan anvendes for at nå målet. Metodikken omfatter tilrettelæggelse af tidsplaner, undervisningsmidler og -metoder samt gennemførelse og resultatkontrol, hvor sammenligning mellem det konstaterede uddannelsesresultat og det forventede resultat (målet) kan foretages.

Hos brugeren af sergenten eller officeren ombord i et skib eller på et landtjenestested stilles der forventninger til den nyudnævntes kvalifikationer som leder samt viden indenfor det faglige speciale. Disse forventninger skulle gerne svare til uddannelsernes overordnede mål og fagmål. Det er imidlertid en kendsgening, at brugeren nøje kan beskrive, hvilken adfærd, han forventer hos sine medarbejdere. Men der er et ubesvaret spørgsmål, om uddannelsen lever op til disse forventninger, eller om den forventede adfærd og den faktiske ditto kan samspilles på en måde, der gør tjenesten optimal. Det vil være af uvurderlig betydning, at søværnets tjenestesteder har kendskab til deres medarbejders kvalifikationer, og disse kvalifikationer kan reelt konstateres, inden den nye sergent tiltræder sin første stilling som befalingsmand. Kender skibschefen eksempelvis uddannelsesmålet for faget lederskab sammenhødt med slutkontrolresultatet for den pågældende, vil han få et relativt godt billede af, hvad han i en lederfunktion kan kræve og forvente at få indfriet fra sin medarbejder.

Såfremt skibschefen ikke mener, at den nye befalingsmand

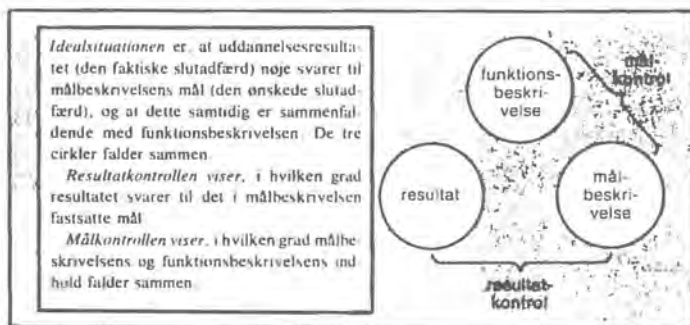
kan honorere kravene efter en passende "on the job" periode med den baggrund, han har modtaget på skolen eller kursus, er uddannelsens mål fremkommet på et grundlag, der ikke afspejler virkeligheden, og uddannelsens mål er som tidligere omtalt fremkommet som et resultat af f.eks. en funktionsbeskrivelse. Da uddannelsens didaktik og metodik ikke er statiske fænomener - da de skal afspejle virkeligheden, som er dynamisk - vil udefra kommende faktorer med relation til tjenesten påvirke befalingsmandens funktion, hvorfor disse påvirkninger skal afstedkomme justeringer og ajourføring ved brug af uddannelsens nøgleord:

Planlægning, tilrettelæggelse, gennemførelse og kontrol.

"Sådan har vi gjort i mange år" er en lidt undskyldende forklaring, man af og til kan møde hos undervisere på skoler og kurser, og holder vi os til faget lederskab, er det, der var god latin for ledere tidligere, hvor det autoritære styrerskab var det eneste saliggørende, i dag ensbetydende med et sammenbrud, hvor situationen bestemmer formen. Fejlen i den manglende dynamik i midler og metoder i undervisningen kan ikke alene placeres hos skolefolk også brugere har et ansvar og en pligt til at øve indflydelse på hvad, der skal indlæres, og hvordan indlæringen skal formidles.

Udover mund til øre metoden, indberetninger og rapporter har vi i kag en yderligere mulighed for at ændre mislydene i uddannelseskompositionen. En mulighed, der kan få de udøvendendes præstationer til at blive accepteret af tilhørerne. Det er især blevet en nødvendighed for søværnet i dag at bedre uddannelserne på såvel de etablerede skoler og kurser som i enhederne set i relation til forsvarsforliget, der mildt sagt ikke har tilgodeset vort værn. Jo mindre hardware, der er til rådighed, jo bedre må softwareprogrammeringen være, således at vore funktioner som befalingsmænd og den måde, vi udnytter den på, bliver optimale.

Et middel til at opnå samklang mellem funktion og uddannelse er målkontrol.



I ra: 1 KOPUB PP. 180-1

Målkontrol kontrollerer målets kvalitet. Ved målkontrol foretages en sammenligning mellem uddannelsesmålets indhold og funktionens indhold. Man sikrer sig herved, at den forventede slutadfærd, som er udtrykt i målbeskrivelsen, i realistisk grad er i overensstemmelse med de arbejdsopgaver, den færdiguddannede skal løse i sin funktion.

Marinestaben har i de tidligere omtalte direktiver bestemt, at der skal foretages målkontrol. Og denne gennemføres ved inspektioner, interviews, gennem systematisk indsamling af informationer, ved spørgeskemaer, rapporter, seminarer og personelsamtaler.

Målkontrollen vil herefter, sammen med resultatkontrollen, optræde som katalysator for uddannelsesmål og fagmål, og den dynamiske proces i uddannelsesplanlægningen vil således til enhver tid tilgodese det øjeblikkelige uddannelsesbehov med de faktorer, der indvirker på dette.

FRA ANDRE TIDSSKRIFTER

Zur maritimen Situation im Bereich der Ostseezugänge.

Den tyske viceadmiral Helmut Kampe, der er chef for flådehovedkvarteret ved Enhedskommandoen (COMNAV-BALTAP), har i jan/feb udgaven af Marine-Rundschau beskrevet den maritime situation i Østersøen.

Admiralen påpeger, at Østersøen har en strategisk nøgleposition i den nuværende magtkonstellation. Det nævnes bl.a., at hvis stræderne i den krig ikke kan forsvares, vil Warszawa-pagten landenes Østersøflåde være i stand til at udvide deres operationsområde til Nordsøen og Norskehavet og dermed være i stand til at støtte Nordflådens operationer mod NATO's forsyningslinier.

Hovedopgaven for NATO's flåde- og flådeflystyrker under COMNAV-BALTAP er at beskytte Vesttyskland og Danmark mod en invasion. Men styrkerne skal også sikre ankomsten af forstærkninger og forsyninger til området. Disse to forsvarsopgaver er af afgørende betydning for forsvaret af Enhedskommandoens område.

Antallet af større NATO krigskibe i Nord-atlanten og de tilstødende farvande er formindsket. I 1971 havde NATO 431 større enheder, medens antallet i 1983 var 345. I den samme perioden øgedes antallet af Warszawa-pagtens større krigskibe fra 171 til 233.

Den Vesttyske flåde har stort set været i stand til at bibeholde sin struktur og styrke, men de 6 Fletcher-klasse destroyere og de 3 Köln-klasse fregatter blev dog kun erstattet af 6 nye skibe. Admiralen påpeger i sin bedømmelse af udviklingen i den danske flåde, at den i de sidste år har gennemgået kvantitative reduktioner og manglet tilstrækkelige kvalitative forbedringer.

De nye våbensystemer, der er indført i de to flåder, har dog medført forbedringer på følgende områder:

- Missiler har erstattet kanoner og torpedoer som hovedvåben i overfladeskibe og erstattet flådeflyenes bomber.
- Nye databehandlings "Kommando, Kontrol og Kommunikationssystemer" (C3) har opfyldt behovet, der er opstået i forbindelse med de nye missilsystemer.,
- De nye missilbåde har forbedret sødygtighed, ligesom de nye jagerbombere har forbedret all-weather kapacitet.

Viceadmiral Kampe påpeger dog også, at de væsentlige svagheder er:

- At adskillige skibe er forældet; især mineskibe.
- Luftforsvaret af skibe og det tyske flådeflyevåbens baser.
- Begrænset effektivitet i elektronisk krigsførelse.
- Ubådenes afhængighed af den atmosfæriske luft.

Enhedskommandoens landområde og Østersøen gør det nødvendigt at gennemføre fremskudt forsvar. Dette skyldes, ligesom i Centralregionen, den begrænsede dybde i området og befolkningscentrenes store sårbarhed. Den lange, smalle Østersø tillader forsvar i dybden, men den begrænser samtidigt flådestyrkernes mulighed for at sprede sig over et større område.

Østersøen er anderledes end alle andre operationsområder, p.g.a. kystens og dermed flyvepladsernes umiddelbare nærhed.

Dette geografiske forhold og den manglende balance i Dette geografiske forhold og den manglende balance i styrkeforholdet vil påvirke planlægningen. Og angriberen samtidigt vil have initiativet, må følgende krav stilles til forsvarsplanlægningen:

- Fremskudt forsvar.
- Evnen til at overleve angreb.
- Evnen til hurtige reaktioner.

Ubådene, overfladeskibene, minefelterne, de tyske flådefly og de danske forter giver mulighederne for et forsvarskoncept, der udnytter geografien i området. Dette koncept tvinger en fjende til at sprede sine styrker, hvorved en koncentration mod en type forsvar undgås. Ofte vil en koncentration mod en trussel medføre store ulemper i forsvaret mod en anden trussel.

Endnu kan NATO's søstridskræfter under COMNAVBAL-TAP løse den vanskelige opgave. Den danske flådes stadige reduktion og skibenes stadig større alder gør det dog stadig vanskeligere at opretholde et fremskudt forsvar i Østersøen. Den tyske marine, der allerede leverer 70% af NATO's søstridskræfter og 100% af flådeflyene i Østersøen kan p.g.a. opgaverne i Nordsøen og p.g.a. den finansielle situation ikke påtage sig flere opgaver. Til trods for de tilstræbte forbedringer, sker der en forværring af Enhedskommandoen's forsvar.

Viceadmiralen slutter med at påpege, at denne udvikling ikke kun påvirker Vesttyskland og Danmark, men også Norge og Storbritannien. Ligesom udviklingen følges opmærksomt i Sverige og Finland.

(1920)

PERSONELMEDDELELSER.

1. JAN - KL (R) Hans Dahlerup Kock er udnævnt til orlogskaptajn af reserven.
17. JAN - OK Patrick Howard er beordret til tjeneste som forsvarsattaché i Stockholm og er fra samme dag tillagt midlertidig grad som kommandørkaptajn.
1. MAJ - KK Ulrik Luckow udnævnes til kommandør og beordres til tjeneste som chef for Mineskibeskadren.

BOGANMELDELSER.

**Jørgen Petersen: "Mit liv i Søværnet 1934 - 80".
Odense Universitetsforlag 1985, 191 s, ill.**

Udgivet med støtte fra Kong Frederik og Dronning Ingrid's Fond, Ingeniør N. M. Knudsens Fond, Ebbe Muncks Mindefond og Christmas Møllers Mindefond.

Admiral Jørgen Petersen (herefter J.P.) beretter gennem denne bog om sin uddannelse, karriere og oplevelser som søofficer, samt om indtryk af personer og myndigheder, han har haft tilknytning til og samarbejde med fra han i sommeren 1934 mødte i Søværnet som søkadetlærling og indtil han i 1980 som kontreadmiral afgik fra tjenesten på grund af alder med pension.

Beretningen er bygget op over en række epoker og rummer fra disse et væld af interessante, fængslende og fornøjelige træk om tjenestevilkår, kommandoforhold og organisation og belyser således mange og forskellige facetter af J. P.'s afvekslende, men målrettede karriere i Søværnet. Den afspejler derhos, for perioden efter krigen, de store organisatoriske ændringer nationalt som i forbindelse med etablering af NATO's organisation og kommando system, og sideløbende en teknologisk udvikling som dybt har præget materiel og sømilitære operationer. J. P.'s karriere har tydeligvis formet sig, så han i særlig grad har befundet sig nær centrum af mange områder i denne udvikling.

Bemærkelsesværdigt er det, at hele beretningen er skrevet udelukkende ud fra erindringen uden støtte i dagbøger o.l. I form og indhold - og tildels i sproget - henvender beretningen sig væsentligt til en kreds med forståelse og interesse for søværnets egenart og maritime forhold, idet dog de senere afsnit, navnlig admiralstiden, bør være af interesse for alle

med ansvar for flådens udvikling og den maritime støttestrukturs rette organisation. For alle vil den meget mangelfulde tegnsætning være et forstyrrende element.

Indledningsvis fortæller J. P. om sin uddannelse til søofficer i årene 1934 - 39. Den foregik i land på Søofficersskolen i Gernersgade under internatsforhold og til søs i inspektionskibe, torpedobåde og artilleriskibe og beretningen fremdrager herfra mange karakteristiske og pudsige træk fra uddannelsen og denne periode, som J. P. finder skabte god korpsånd til gavn for tjenesten, for officerskorpset og til glæde for den enkelte.

J. P. har for nogle epoker opsummeret dens præg på ham og betydning for ham personligt og tjenstligt. Om ubådstiden ses, at uddannelsen til u-bådschef herhjemme og i England under krigen og senere tjeneste som chef, skoleforstander, gruppe- og divisionschef, samt afsluttende afdelingschef og eskadrechef inden for ubådsvåbenet tilsammen dækker en periode, som J. P. ser på som nok hans lykkeligste i Søværnet.

Om tjenesten i Royal Navy under krigen, som J. P. beskriver i fortsættelsen af oplevelserne under begivenhederne på Holmen den 29. august 1943 og ophold i Sverige som flygtning, giver han udtryk for glæde og tilfredshed og som han udtrykker det "har jeg mange gange sendt daværende orlogskaptajn, nu pensioneret kommandør Mørch en venlig tanke, fordi han sørgede for, at jeg kom til England".

NATO-tiden er en epoke, som indledes 1956 med tjeneste i Oslo ved hovedkvarteret for chefen for flådestyrkerne i Nordregionen (COMNAVNORTH) som Senior Staff Officer Logistics med grad af kommandørkaptajn, ligestillet med Captain RN. I 1957 flytning til Kiel-Holtenau med stilling som Assisting Chief of Staff (Plans) i den NATO stab (planlægningsgruppe) som under en engelsk admiral skulle oprettes for at udarbejde plan for den sømilitære komman-

doororganisation i det tysk/danske område. J. P. fandt sig her som første danske officer bosat med familie i Tyskland, i et yderst interessant og givende arbejde.

Overordnet stabstjeneste dækker perioden fra 1960 - 69 fordelt med tjeneste som chef for operationsafdelingen i søværnsstaben i Gernersgade; udstationering (uden familie) som stabschef i forsvarsstaben. Fra denne periode fortælles især om de dengang herskende kompetenceproblemer mellem marinestaben og søværnets operative kommando; om planlægningen omkring oprettelsen af enhedskommandoen for den sydlige del af NATO's Nordregion, opstilling af planer for materielanskaffelsen til de 3 værn samt om arbejdet i forbindelse med ny lov om forsvarrets organisation med total ændring af forsvarschefens og værnschefernes stilling til følge.

Admiralstiden, som optager mere end 1/3 af bogen, indledes med beretning om en 3-årig tjeneste ved NATO-hovedkvarteret i Oslo som Naval Deputy, til CINCNORTH. 5 stillinger havde indtil da været besat af en engelsk kontradmiral, men forsvarsministeren ville trods alle gode anbefalinger - kun gøre J. P. til "midlertidig kontreadmiral". J. P. beretter iøvrigt om de interne arbejdsforhold i hovedkvarteret, stærkt prægede som de var i periodens sidste del af CINCNORTH, general Sir Walter Walkers særpræg og åbenmundethed.

Den 1. november 1972 udnævntes J. P. til kontreadmiral og chef for Søværnets Materielkommando (SMK) og beretningen om de 8 år i denne stilling - J. P.'s sidste år i Søværnet er langt det mest omfattende, det mest indgående og detailleret behandlede afsnit af "Mit liv i Søværnet"

SMK var blevet oprettet 5 år tidligere ved sammenlægning af de 6 tidligere selvstændige tekniske tjenester, men kommandoforholdene forsvarsministeriet, orlogsværftet, for-

svarskommandoen og SMK imellem var alt andet end klare og for personellet var den nye organisation en nok så stor forandring.

J. P. redegør i dette afsnit indgående for problemer og omstændighederne omkring SMK forhold og organisation; styregruppens opgave og virksomhed, det amerikanske konsulent firma MC Kinsey's arbejde for SMK og deraf flydende videre reorganisation af SMK centralledelse, med OLV underlagt som reparationsværft. Der fortælles om personaleproblemerne i kølvandet på disse omlægninger og samarbejdsordninger for det store kommandoområde, som yderligere udvidedes ved de 3 flådestationers underlæggelse i 1976.

Sideløbende med hele denne organisatoriske udvikling og personelmæssige tilpasning giver bogen en - næsten triumferende - beskrivelse af den enorme indsats på materiel siden i denne periode. Bygning, modtagelse og udrustning af 10 torpedo-missilbåde af WILLEMOES-ke fra Frederikshavn værft og projektering af Korvet-72 fra de første stabskrav til færdigudrustet skib. Der berettes indgående om et perfekt og frugtsomt samarbejde mellem firmaet Y-ard i Glasgow, som projekterede korvetten til de meget snævre økonomiske og vægtmæssige rammer, forsvarskommandoen havde stillet for projektet. Korvetterne blev en succes og har vakt berettiget opsigt i vestlige sømilitære kredse.

Valg af søværnets sømålsmissil HARPOON skete i samme periode efter indgående analyser af egenskaberne ved de på markedet værende og under projektering værende typer.

J. P. siger om disse sidste år "Den lange række af rationaliseringer og reorganisationer, som syntes uden ende, var til tider frustrerende, og selv om den organisation, vi endte med, uden tvivl var langt bedre, end den jeg startede med, så var den langsomme måde, det hele blev gennemført på til tider ved at dræbe alt initiativ og en hård belastning for personellet og dermed for det daglige arbejde. Når det alligevel

lykkedes at opnå så relativt gode resultater, som tilfældet trods alt var, skyldes det, at der var en kerne af højt begavede og flittige officerer og ingeniører, der nogenlunde uberørt af alle vanskeligheder støt og roligt arbejdede videre. Disse medarbejdere trak et meget stort læs og har en meget stor del af æren for de resultater vi opnåede.

Gennem "Mit liv i Søværnet" møder vi J. P.'s kammerater, Kolleger, tidligere foresatte chefer og myndigheder. Kun i et fåtal tilfælde - som eksempelvis i SMK tiden - gives der en dybere beskrivelse af personer, men det fremgår flere steder i bogen klart, hvilke karakteregenskaber og hvilken optræden, J. P. værdsætter, ja forventer hos højere foresatte; udpræget vel i den del af beretningen, som omhandler tiden som adjutant hos admiral Vedel og tjenesten i marinestaben.

Et la femme? vil mange sige, som forstår kvindens, konens rolle gennem et tjenesteforløb og karriere som J. P.'s. I den for en officer så besynderlige periode efter 9. april 1940 gjorde J. P. tjeneste i 1' torpedobådsgruppe, som sammen med PEDER SKRAM af Tyskerne blev forlagt til Horsens. Her mødte J. P. sin senere kone for første gang. Pianistinden Elisabeth Klein, født i Ungarn og uddannet på F. Luszt musikakademi i Budapest, var efter besøg hos venner i Danmark før krigen "strandet" her i mangel af tilladelse til gennemrejse af Tyskland. De blev gift i december 1941. Da J. P. i efteråret 43 blev sendt til Sverige håbende på videre rejse for tjeneste i England, blev Elisabeth i Danmark med en lille søn; og det gik godt.

I "mit liv i Søværnet" fremsætter J. P. kritik af tidligere foresatte chefers og myndigheders optræden og holdning. Han anfører i forord herom, at han har en tilbøjelighed til at udtale sig kritisk om personer, som han ikke mener har optrådt korrekt, eller om forhold, som efter hans mening ikke har været, som de burde. J. P. har overvejet at "rense" beretningen, og specielt den sidste del, for visse af disse kri-

tiske bemærkninger, men er kommet til det resultat, at den derved ville blive tandløs og uinteressant og ikke give udtryk for det, han mener og føler er rigtigt.

Det sete afhænger af øjnene, der ser. J. P. forekommer, at have fremsat sine kritiske bemærkninger på fornøden diplomatisk og loyal måde. J. P. går ikke i små sko. Han ønskes tillykke med "Mit liv i Søværnet"

1573

LEX RECHNITZER

Optegnelser af viceadmiral H. Wenck, kontreadmiral H. Reehnitzer og kommandør A. G. Topsøe-Jensen om tilblivelsen af Lov om Søværnet 1932.

Udgivet af Hans Chr. Bjerg, Marinehistorisk Selskab 1985. Pris 146,- kr.

Lex Reehnitzer er et sørgeligt og ydmygende kapitel i Søværnets historie. Kun overlevende fra den tid vil helt kunne forstå den harme og bitterhed, som så at sige samtlige søofficerer følte ved at måtte se flådens højagtede chef blive taberen i et uhæderligt politisk spil i 1931-32 under ledelse af de to Venstre-politikere J. Stensballe og H. Hauch.

Det er ejendommeligt at konstatere, at disse to politikere i virkeligheden gik Socialdemokratiets ærinde, idet dette parti med glæde så Venstre tage et så stort skridt hen imod det store og endelige mål: den totale afrustning.

Stensballe og Hauch opdagede hurtigt, at de i den nyudnævnte viceadmiral Wenck havde fået en modstander af usædvanligt format. For Wenck var det utænkeligt at lægge navn til en ordning, der reducerede flåden in absurdum, og hans argumenter var stærke og saglige; ikke mindst sammenligningen mellem den foreslåede søværnsordning og en for svag brokonstruktion passede ikke de herrer venstremænd, som derfor besluttede at isolere Wenck og i stedet forsøge at vinde direktøren for Marineministeriet, kontreadmiral Reehnitzer for deres politik.

Jeg husker tydeligt den søndag eftermiddag i marts 1932, hvor jeg var på besøg hos min far, som var Wencks meget nære ven, idet de begge sammen havde gennemgået ældste klasse (artilleri-afd.) på Hærens officersskole og således havde haft meget nær daglig kontakt i mere end to år. Det ringede på døren, og jeg lukkede op. Foran mig stod admiral Wenck i ulastelig visit-dress og udbad sig "et par ord" med far.

Far blev overrasket og spurgte: "Hvad lokker dig herud en søndag midt under "krigen"?" Wenck svarede: "Jeg har lige modtaget min "dødsdom" og har lyst til at få luft for lidt af det, jeg har måtte holde hemmeligt så længe!"

Admiralen berettede nu en del af sin lidelseshistorie og sluttede med at sige, at han i modsætning til Rechnitzer kunne glæde sig over en ren samvittighed.

Far og jeg sad tilbage - rystet over det indblik vi havde fået i det højst frastødende politiske spil, som altså nu var endt med Wencks fald.

Det viste sig ikke at være svært at formå Rechnitzer til at overtage dobbeltrollen som Søværnets højeste chef og leder af Marineministeriets administration. Nogle små fikse ændringer i de eksisterende lovtekster med deraf følgende advancement til viceadmiral blev af Stensballe og Haueh gennemført uden større vanskelighed, desværre med indirekte støtte af den konservative landstingsmand professor Ellinger.

H. C. Bjerg har i sin indledning på udmærket måde redegjort for den krise, der opstod, da politikerne blev klar over, at Wenck ikke agtede at fravige sit standpunkt, som han var nået til udelukkende gennem en logisk vurdering af det militært set umulige lovforslag.

8. januar 1932 var de to admiraler sammen til et møde hos forsvarsminister Laust Rasmussen. De to søofficerer har hver for sig refereret dette møde, og de to versioner gengives. Bjerg fastslår, at de to udsagn er meget forskellige, uden at de dog fremstår som påstand mod påstand. Bjerg

hævder, at det udelukkende var Wenck's - for såvidt uventede - reaktion, der pludselig bragte Reehnitser ind i billedet. Jeg tror nok, at Wenck's reaktion var uventet for politikerne, hvorimod Søofficererne utvivlsomt havde ventet og håbet, at han ville stå fast og ikke indlade sig på nogen politisk studehandel.

Dette kompromisløse standpunkt bragte admiral Wenck ud i kulden, men sikrede ham Søværnets beundring og højagtelse.

Selv om vor tids generation af søofficerer ikke har forudsætninger for helt at sætte sig ind i det drama, som denne magtkamp var, kan det i høj grad anbefales enhver søofficer at studere dette triste kapitel i Søværnets historie.

E.J.S.

Hans Chr. Bjerg: Poul Løwenørn 1751-1826, udgivet af Farvandsdirektoratet, København 1984, 224 s.

Søkort-Arkivet blev oprettet ved kongelig resolution af 22. oktober 1784. For halvtreds år siden skrev den daværende direktør H. Ravn det historie i "Det Kongelige danske Søkort-Arkiv 1784, 22. oktober 1984". Den er blevet fulgt op og videreført af orlogskaptajn J.M. Kilt i september/oktober-nummeret 1984 af Tidsskrift for Søværnen.

Initiativtageren til Søkort-Arkivets oprettelse og dets første direktør Poul Løwenørn var en dynamisk mand, der i særlig grad evnede at omsætte oplysningstidens videnskabssyn og kulturelle strømninger til praktiske foranstaltninger til gavn for søfarten. Chefen for vore dages søkortarkiv, Farvandsdirektoratets Nautiske Afdeling, Knud Kærgård har derfor længe ønsket at gøre Løwenørns indsats mere kendt, og i anledning af 200-året har farvandsdirektoratet bedt overarkivar Hans Christian Bjert om at skrive om Løwenørns liv. Og det er blevet til en god bog.

Professor Edvard Holm citeres for i 1909 at have karakteriseret Løwenørn med, at vigtigheden af det grundlag denne mand skabte ikke alene for besejlingen af farvandene, men også for udviklingen af havne- og fyrvæsenet, kan ikke let overvurderes. Han levede i en tid, hvor dansk sømagt blomstrede, og han løste mange opgaver, som tiden netop var moden til.

Løwenørn blev født i 1751 i en officersslægt. Tretten år gammel begyndte han på Søakademiet, og indtil sin død som 74-årig arbejdede han med problemer i tilknytning til søfart. Det bragte ham vidt omkring. Allerede som nyudnævnt søofficer var han et par år i den danske middelhavsskadre. Og få år senere var han under den amerikanske frihedskrig i fransk tjeneste for at få krigserfaring, som det ellers ikke var muligt at få i den dansk-norske flåde, der ikke havde været i krig siden 1720.

Hans skibschef var den franske hydrograf Verdun de la Crenne, som skærpede Løwenørns interesse for videnskabeligt arbejde. Efter fransk forbillede fik Løwenørn siden udrustet en videnskabelig ekspedition, som bragte ham til Vestindien. Derefter var hans livsbane afstukket og hans indsats koncentreret om sikring af søfarten i videste forstand. De områder, som Farvandsvæsenet dækker i dag, forenede Løwenørn dengang i sin person. Han var direktør for Søkort-Arkivet fra dets oprettelse til han døde. Han var overlods 1796-1826. Han var deputeret i Kanaldirektionen og Generaltoldkammeret. Han døde som kontreadmiral. På alle felterne var han særdeles aktiv. Allerede i 1785 udkom søkort nr. 1 fra Søkort-Arkivet. Han organiserede og inspicerede. Det var for eksempel Løwenørn, der fik indrettet kirketårnet på Tunø som fyr. I flere tilfælde blev Løwenørn forespurgt om et problem i sin egenskab af sagkyndig inden for det maritime område. Ikke alene svarede han konkret på det stillede spørgsmål, men ofte gik han videre og foreslog, at hele det område, som vedkommende prob-

lem var en del af, burde organiseres og reguleres. Og det påtog han sig så.

I flåden havde Løwenørn flere udkommandoer som fregat-chef frem til 1798. Han var forbindelsesofficer til den russiske eskadre i Østersøen i 1788, da Danmark og Rusland var allierede.

Da A.P. Bernstorff i 1791 havde brug for en udsending til kejseren af Marokko var det igen en opgave Løwenørn løste. Og som forfatteren udtrykker det: "Han tabte ikke en af de mange bolde, han havde i luften samtidig". Kun kan man undre sig over, at denne dygtige søofficer tilsyneladende ikke har spillet nogen rolle i krigene mod englænderne. Man leder forgæves efter en forklaring på, hvorfor Løwenørns rige evner ikke blev brugt fuldt ud, da den dansk-norske sømagt fik sit banesår.

Bogen bygger på et stort antal primære kilder. Løwenørn skrev i embeds medfør tusindvis af skrivelser, som er blevet bevaret - her og i Frankrig. Det er imidlertid ikke lykkedes at finde deciderede personlige breve, og der er kun få oplysninger at hente af mere privat karakter. Historien om Løwenørn er derfor i al væsentlighed om organisatoren og administratoren, om sømanden og videnskabsmanden - og kun meget lidt om personen Løwenørn.

I danske farvande møder søfarende ofte fyrinspektionsskibet LØWENØRN. Her er bogen, der beretter om, hvem Løwenørn var og hvor meget han satte i gang. Og den gør det godt.

1808

Palle Bolten Jagd m.fl.: "Danske Forsvarsanlæg i 5000 år", III del: Efter 1932". 292 sider. III. Martins Forlag, København 1984. Kr. 350,-.

I anledning af 300-året for kong Christian V's oprettelse af Den Kongelige Fortificationsetat for Danmark og den til-

svarende for Holsten i 1684 er udgivelse af et fornemt og nyttigt 3-bindsværk om danske forsvarsanlæg gennem tiderne påbegyndt for nylig. Lidt usædvanligt måske, men efter nøje overvejelse var det værkets tredje del, der som den mest aktuelle først så dagens lys på årsdagen den 6. november 1984, medens første del: Tiden indtil 1684 og anden del: 1684-1932 forventes udgivet senere - forhåbentlig snart.

Det er den tidligere direktør for Forsvarets Bygningstjeneste, nu Slotsforvalter, og som har skrevet hovedparten af den nu udkomne bog - bistået af 6 medforfattere: civilingeniør G. Gottschalck-Andersen og afdelingsarkitekt A. Sevaldsen samt ingeniørofficererne V. Dam, J. Gerstoft, K.H. Lindhardt og S.O. Sparving, d.v.s. en meget kompetent forfattergruppe. Forsvarsminister Hans Engell og general Knud Jørgensen har givet bogen gode forord med på vejen.

Hele værket vil belyse en særlig side af forsvarets og dermed også en interessant og vigtig del af Danmarks historie ved at beskrive ikke blot århundreders, men årtusinders militære byggevirksomhed såvel som de myndigheder og det personel, der stod bag denne. For den foreliggende tredje dels vedkommende drejer det sig hovedsagelig om tiden fra 1932 til vore dage, idet dog Søetatens Bygningsvæsen, Ingeniørofficerernes tekniske grunduddannelse og dansk militær arkitektur i hver sit kapitel er beskrevet helt fra 1600-tallet, medens et kapitel om Ingeniørofficererne og de ministerielle byggeopgaver dækker tiden fra 1848.

Afsnittet om Søetatens Bygningsvæsen, der bl.a. giver et rids af Holmens udviklingshistorie, slutter med at beskrive kystbefæstningens udvikling og status, og det efterfølges af en kort redegørelse for de enorme kystbefæstningsarbejder - ialt 78 batterier med tilsammen 290 kanoner - som tyskerne udførte under besættelsen for danske penge. Det største af disse anlæg var det kompleks af batterier, skyttegrave og spærringer, som under et betegnes Hansted Fæstning. Den

omfattede ca. 300 betonværker, var bemanded med ca. 6000 mand og havde skønsmæssigt kostet 150 millioner kr. - i 1945 priser!

Derefter følger en beskrivelse af Hærens Bygningstjenestes omfattende virksomhed og dens vækst fra 39 mand i 1932 til 379 i 1952. En naturlig fortsættelse heraf danner et senere kapitel om den fælles Forsvarets Bygningstjeneste. Dette kapitel er naturligt nok bogens mest omfattende, da der blev tale om en helt ny organisation og om en enorm vækst i forsvarets byggeaktiviteter foranlediget af dets genopbygning efter krigen og dets indpasning i den atlantiske alliances organisation. Bygningstjenestens opgaver, dens opbygning og organisation med flere rationaliseringsundersøgelser heraf, dens personelforhold, administration og forvaltning samt hovedparten af udførte arbejder er indgående beskrevet og klarlægger, hvor omfattende denne del af forsvarets virke var og er, samt hvor mange og store problemer bygningstjenesten ofte har stået overfor - hvilket nok ikke altid hr været tilstrækkelig erkendt udenfor dens rammer.

Til beskrivelsen af nutidige bygningsarbejder føjer sig er særlig redegørelse for krav til fremtidige forsvarsanlæg, specielt hvad angår modstandsevne og sikringsforanstaltninger, som viser, at problemerne ikke forventes at blive mindre.

Blandt øvrige kapitler bærer et titlen "Ingeniørofficererne og 2' verdenskrig". Heri skildres dels de mange bygningsarbejder, som blev udført i Sverige for Den danske Brigade, ligesom opstillingen af dennes pionerkommando beskrives. Endvidere redegøres for den omfattende minerydning i Danmark, hvor tyskerne havde udlagt over 1.389.000 landminer!

Dansk militær arkitektur er beskrevet ved 11 eksempler, idet der af pladshensyn - desværre - ikke har været mulighed for en til bundsgående redegørelse. Her behøves næppe nærmere kommentarer vedrørende dette specielle og interessante

felt, thi ved blot at nævne følgende i bogen omtalte, ældre værker: Kastellets bygninger, Fæstningens Materialgaard, Nyboder, Livgardens kaserne og Sølvgades kaserne samt Hovedvagten, Mastekranen og Sø-Arsanalet på Holmen kan det umiddelbart påvises, at fortificationsetaten har efterladt sig værdifulde arkitektoniske monumenter.

Helt naturligt er bogens tekst præget af tekniske og organisatoriske beskrivelser, men stoffet er præsenteret i en let læselig form, hvilket der tilkommer redaktøren megen ros for, og da bogen er rigt illustreret med fotos og tegninger samt forsynet med adskillige statistiske oplysninger, er den blevet en værdifuld og spændende redegørelse for et i det daglige lidet kendt, men meget vigtigt område.

Redaktøren bringer som afslutning nogle betragtninger over "Frihedens chancer i historiens lys", ideet han med henvisning til Fortificationens historie peger på adskillige eksempler på en letsindig dansk udenrigs- og forsvarspolitik, der på grund af umotiverede og urimelige besparelser sidenhen ikke blot påførte nationen tunge byrder, men også satte dens frie eksistens på spil. Slutbemærkningen er et Kaj Munk citat: "Mit Folk! Mit Folk! Forstaar Du?" (31' januar 1940). Udgivelsen er støttet af en række fonde, legater, myndigheder og institutioner. Forhåbentlig vil det snart vise sig muligt at finde støtte til udgivelsen af de to øvrige dele, således at værket inden længe kan foreligge i sin helhed.

NEKROLOG

Commander Jack Nickolls, Royal Navy.

En god britisk rådgiver for og oprigtig ven af Søværnet og Danmark - Commander Jack Nickolls R.N. - afgik ved døden nær sit hjem i Sussex, England den 19. december 1984. Nickolls meldte sig til Royal Navy Voluntary Reserve i 1936 i en alder af 28 år og blev ved 2. verdenskrigs udbrud i 1939 indkaldt til fast tjeneste i Royal Navy. I 1940 tjenstgjorde han i H.M.S. VENETIA, der blev minesprængt i den Engelske Kanal. Han blev derefter udkommanderet til Ægypten som "Executive Officer of the Mine Spotting patrol, Alexandria" og senere som "Cable and Gunnery Control Officer" i destroyeren H.M.S. SIKH, som blev sænket udfor Tobruk i september 1942. Herved kom Nickolls sammen med sine skibsfæller i italiensk og senere tysk krigsfangenskab for resten af krigen. Efter frigivelse og hjemkomst til England i 1946 var Nickolls en tid udenfor aktiv tjeneste, men blev i 1951 genindkaldt og ansat som fast instruktør ved "Seaward Defence School" i Plymouth. Det var i denne egenskab han i 1956, efter udnævnelse til orlogskaptajn, blev knyttet til det danske søværn som stabsofficer og rådgiver.

Mange af Søe-Lieutenant-Selskabets medlemmer vil huske Commander Nickolls fra de år, han var tjenstgørende først ved Kystbefæstningen og senere ved Kystflåden med særlig opgave - baseret på hans krigserfaringer - at virke for udbygningen af en dansk "Seaward Defence Organisation". DAPHNE-klasse bevogtningsfartøjerne - flådens arbejdsheste, som endnu er i aktiv tjeneste og som oprindelig gik under betegnelsen "Seaward Defence Craft" (SDC) - blev udformet, bevæbnet og tildelt opgaver bl.a. på Commander Nickolls anbefalinger.

En "Seaward Defence Organisation" efter britisk mønster blev i en årrække indøvet ved de tidligere Marinekommandoer, - Distrikter, og selvom den britiske organisationsform vel aldrig blev helt accepteret af Søværnet, har Commander Nickolls haft stor indflydelse på udformningen af den landbaserede del af Søværnets farvandsovervågning og de principper, den arbejder efter den dag i dag.

Commander Nickolls afgik fra tjeneste i Søværnet i 1961, men forblev i Danmark. Med sit hjem i Rungsted nedsatte han sig - sammen med en dansk kollega, som havde gjort britisk krigstjeneste - som yacht-mægler. Forretningen gav dog ikke det forventede udbytte, og i 1962 måtte ægteparret Nickolls meget modvilligt flytte tilbage til Sydengland, hvor Jack Nickolls fortsatte sin mæglervirksomhed indenfor sejlsportbranchen. Han holdt kontakten med Danmark vedlige bl.a. ved salg af populære danske sejlbådstyper.

Commander Nickolls - blandt venner kaldet Nick - og hans hustru Dorothy også kaldet Dinky - var meget gæstfrie mennesker og fik mange danske venner langt udenfor Søværnets kreds. Nicks hobby var og blev sejlsport, som han naturligt kunne kombinere med sit arbejde som mægler. Desuden besad han en amatørkunstners anlæg for at tegne og male, en evne, som især var ham og hans lidelsesfæller til glæde under det lange krigsfangenskab.

For sit virke for Søværnet vil Nick blive husket for sin kompetence og sin rolige, overbevisende måde at fremføre sine synspunkter på. Mange vil huske ham fra møder og øvelser, når han sad og dampede på sin shagpipe og med buskede øjenbryn og rynket pande gav udtryk for sine meninger i-blandet en typisk britisk, godmodig humor.

Commander Jack Nickolls var en af de allierede søofficerer, som velvilligt og meget påkrævet i 50'erne blev stillet til fuldtidsrådighed for Danmark og som satte deres præg på Søværnets udvikling i opbygningsperioden efter 2. verdenskrig.

With Apologies to Rudyard Kipling.

*If you can remain quite calm and cheerful
while around you there is ever growing noise
and the PLOT is covered up with coffee cups
and plates and little bits of coloured plastic toys.*

*If you can give the right track letter
and quietly keep your state boards up to date
while telephoning Port War Signal Station
and telling Peter Charlie "Vestigate".*

*If you can remember all the call signs
and never let your voice rise to at shout
when you see a charming WRN start to put a Movement IN
on a board that bears the heading Movements OUT.*

*If you can remember when on R/T
to listen out before you use the air
and never keep the whole world waiting
while you send someone else a long Tare Tare.*

*If you can convert a BANGSBO number
to the proper letter X-ray, Jig, or Fox.
and explain to Senior Officers what is happening
while writing signals out and checking clocks.*

*If you can give your whole attention
to analysing fifty unknown tracks
and pick up every time the proper pencil
from a heap of greens, blues, yellows, reds and blacks.*

*If you can receive a hundred signals
with FLASH inscribed on every single one
and you can still turn your watch over
with not a single thing that's left undone.*

*If you can do these things I've mentioned
and go without your sleep for evermore
and not mind chinagraph in your SMØRBRØD
and coffee dripping gently on the floor*

*If you can take the right decision and
never be in any form of doubt
you'll be the perfect Plotting Officer
and a better man than I am ROGER OUT.*

*Lieutenant- Commander Jack Nickolls.
Frederikshavn, 26th July, 1954.*

MARINENS BIBLIOTEK.

Erhvervelser i januar/februar 1985.

ADMINISTRATION, RETSVÆSEN m.v.

Almindelige Bestemmelser og Instruktioner vedr. Det Militære Vagthold paa Orlogsværftet. Kbh. 1893. 78 s.

Justits Protocol holden ombord i Orlogsbriggen Allart paa Togtet 1841 & 42. u.sted 1841-42. 52 s. håndskr. 4°. (kun til brug på læsesal).

With-Seideling, C.L.: Chefens Ordrebog (Korvetten Dagmar 1897). u.sted 1897. 34 s. håndskr. (kun til brug på læsesal).

HISTORIE.

Bjerg, Hans Chr. (red.): Lex Rechnitzer. Optegnelser af viceadmiral H. Wenck, kontreadmiral H. Rechnitzer og kommandør A.G. Topsøe-Jensen om tilblivelsen af Lov om Søværnet 1932. Kbh. 1985. 186 s. ill.

Dirckinck-Holmfeld, Kim m.fl.: Forsvarets byggerier gennem 300 år. (Arkitekten nr. 7/1984). Kbh. 1984. 52 s. ill.

Holm, H.M.: Oprettelse af en Enkepensionskasse for de ved det kongelige Skibbyggerie ansatte ("Holmens Skibbyggeres Enkekasse"). Kbh. 1835. 40 s. håndskr. 4°. (kun til brug på læsesal).

Journal for Kommissionen af 28/10 1896 til Behandling af Forslag til Lov om Søværnets Ordning. Kbh. 1896. 6 s. håndskr. 4°. (kun til brug på læsesal).

Kaarsted, Tage (red.): Ministermødeprotokol 1933-40. Ministeriet Stauning-Munch. Århus 1984. 340 s. pers. index.

Lambert, Andrew: Battleships in Transition. The Creation of the Steam Battlefleet 1815-1860. London 1984. 162 s. ill. index. bibl.

Logbog (Kladdejournal) for kanonbaaden "Falster" Aar 1892, 1893 & 1894. 3 bd. u. sted 1892, 93 & 94. 124 + 124 + 124 s. håndskr. 4°. (kun til brug på læsesal).

Logbog (Kladdejournal) for korvetten "Dagmar" Aar 1897. u. sted 1897. 186 s. håndskr. 4°. (kun til brug på læsesal).

Logbog (Kladdejournal) for Krydseren "Diana" Aar 1896. u. sted 1896. 130 s. håndskr. 4°. (kun til brug på læsesal).

Logbog (Kladdejournal) for Panserskibet "Odin" Aar 1900. u. sted 1900. 124 s. håndskr. 4°. (kun til brug på læsesal).

Oprettelse af Liig Laug med love og regnskaber 1753. ("Tømmermændenes Liigkasse"). Regnskaber 1753-1810. Kbh. 1753-1810. 80 s. + 9 "pro magna". håndskr. 4° (kun til brug på læsesal).

O'Toole, G.J.A.: The Spanish War. An American Epic - 1898. New York 1984. 448 s. ill. kort. index. bibl.

Petersen, Holger Munchaus: Lokalt initiativ. Danske dampskibe indtil 1870. II. (Fiskeri- og Søfartsmuseets maritime skrifter nr. 6). Esbjerg 1984. 180 s. ill. kort. bibl.

Thostrup, S.: Den kongelige Belønningsmedaille i Søværnet. Kbh. u.å. (1984). 7 s. maskinskr. 4°.

Went, A.E.J.: Seventy Years Agrowing. A History of the International Council for the Exploration of the Sea 1902-1972. Kbh. 1972. 252 s. ill. bibl.

1. VERDENSKRIG.

Arendrup, A.E.: Konvojtjenesten 1914-18. u. sted u.å. (1932). 17 s. maskinskr. 4°. (kun til brug på læsesal).

2. VERDENSKRIG.

Fitzsimons, Bernard (ed.): Warships of the Second World War. London 1973. 66 s. ill. 4°.

Gugliotta, Bobette: Pigboat 39. An American Sub Goes to War. Lexington 1984. 224 s. ill. kort. index. bibl.

Pløger, Henning: Jeg var krigsfange på Margretheholm! eller - som jeg oplevede den 29. august 1943. Kbh. 1984. 7 s. maskinskr. 4°.

PERSONALHISTORIE.

Morison, Samuel Eliot: "Old Bruin" Commodore Matthew C. Perry 1794-1858. Boston 1967. 482 s. ill. kort. index. bibl.

Petersen, Jørgen: Mit liv i søværnet 1934-80. Odense 1985. 192 s. ill.

POLITIK.

Bradley, J.: The Illustrated History of World War Three. The Cause and Effect of a Final Confrontation. London 1982. 256 s. ill. index. 4°.

Danmarks sikkerhedspolitiske situation i 1980'erne. ("Dyvig-rapporten"). Kbh. 1984. 146 s.

Forsvarsministerens årlige redegørelse 1984. Kbh. 1984. 84 s. ill.

Høymark, Peter W.: Modstandsbevægelse og modbevægelse. (Årsskrift for Frihedsmuseets Venner 1985). Kbh. 1985. 134 s. ill. bibl.

Jensen, B. Gerhard: Energisituationen. Status og fremtid. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER, SERIE 17 nr. 1. Kbh. 1985. 36 s. ill.

Kennedy, Paul: Strategy and Diplomacy 1870-1945. (Eight Studies). Aylesbury 1983. 254 s. index.

Strategic Survey 1971. London 1972. 98 s. kort.

Till, Geoffrey (red.): The Future of British Sea Power. Annapolis 1984. 266 s. ill. kort. index. bibl.

Udfordringen fra Sovjetunionen. (Div. artikler i Forsvaret I Dag nr. 1/1985). Kbh. 1985. 16 s. ill. kort.

Warszawapagtens aggressionsmuligheder mod dansk område. u.sted 1974. 16 s. ill. kort.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Dalgleish, D. Douglas & Larry Schweikart: Trident. Carbondale 1984. 502 s. ill. index. bibl.

Erprobungsstelle 71 der Bundeswehr. Die "Hubinsel Barbara" und ihre Schlingerstände. Eckernförde 1975. 25 s. + 1 bilag. ill. kort. 4°.

Gerner: Afhandling om Skibbyggeriet. u. sted u.å. (efter 1807). upag. (98 s.) håndskr. (kun til brug på læsesal).

Köhlers Flotten-Kalender 1985. Herford 1985. 240 s. ill.

Preston, Antony (red.): Fighting Ships of the World. London 1980. 352 s. ill. index. 4°.

BJÆRGNINGSVÆSEN m.v.

Forureningsbekæmpelsesaktioner. Årsrapport 1980. ff. Århus 1981. 14 s.

Henningsen, Henning: Vogt Jer for Lappesand! Om læsekort og deres beskrivelser af danske farvande. (Særtryk af Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1984). Helsingør 1984. 52 s. ill. kort. bibl.

Henningsen, Henning: Über den Ursprung des Wachtsystems. (Sætryk af Deutsches Schiffsarchiv nr. 7/1984). Hamburg 1984. 18 s. ill. bibl.

Hoehling, A.A.: Lost at Sea. Harrisburg 1984. 246 s. ill. bibl.

Søredningstjenesten. 1. halvårsrapport 1. jan 1972 - 30. juni 1972. ff. Århus 1972. upag. (78 s.). 4°.

Søredningstjenesten. Orientering om. Århus 1984. 16 s. kort.

VÅBENTEKNISKE- & ANDRE HÅNDBØGER.

Burney, C.: The Boy's Manual of Seamanship and Gunnery Compiled for the Use of the Training Ships of the Royal Navy. London 1871. 352 s. ill. index.

Panserskibet "Helgolands" Artilleri. Kbh. 1891. 190 s. ill.

Fritidsbåde & Lystsejlads. Kbh. 1977. 284 s. ill. index. 4°.

Orlogsgaster, Grundbog for 1979. 3. rev. udg. 1985. Vedbæk 1985. 424 s. ill. index.

Oversigt over Artilleriets Forsøg. III-IV. Kbh. 1869-1872. 94 s. + 3 planer Æ 82 s. + 5 planer. 1 bd. ill.

GRØNLAND.

Hansen, Jens Peder Hart m.fl. (red.): Qilakitsoq. De grønlandske mumier fra 1400-tallet. Nuuk & Kbh. 1985. 216 s. ill. kort. index. bibl. 4°.

TIDSSKRIFTER.

Warship International. Vol. II, no. 9/1965. ff. Toledo 1965. ill.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Bobette Gugliotta: Pigboat 39. An American Sub Goes to War. The University Press of Kentucky, Lexington 1984.

"Japan has started hostilities, govern yourselves accordingly". Dette signal modtog den amerikanske u-båd S-39 den 8. december 1941 tidligt om morgenen.

S-39 havde i 16 år været stationeret i øst-asiatiske farvande, og befandt sig nu på Philippinerne.

Trods sit forældede udstyr lykkedes det den at sænke 2 fjendtlige skibe, før den gennem Sunda-strædet slap til Australien for senere at begive sig til krigsskuepladsen ved Solomon-øerne.

Udover beskrivelse af krigen giver bogen en skildring af livet i den amerikanske marine både før og under krigen.

A.A. Hoehling: Lost at Sea. Stackpole Books, Harrisburg 1984.

I denne nye bog om delvis uforklarlige episoder til søs behandles 8 tilfælde:

1. Mary Celeste 1872.
2. Waratah, en engelsk 10.000 tons liner, der forsvandt i 1909 udfor Durban, Sydafrika, med 244 passagerer og mandskab.
3. Lusitania 1915.
4. HMS Hampshire, der sank udfor Orkney-øerne sommeren 1916.
5. U.S.N. Cyclops, et 20.000 tons forrsyningsskib, der forsvandt marts 1918 på rejse fra Barbados til Baltimore.
6. Morro Castle, en amerikansk liner, der i september 1934 brændte udfor New Jersey.
7. Scorpion, den amerikanske u-båd, der forsvandt i maj 1968 i nærlig samme farvandsområde, hvor Mary Celeste var fundet drivende i 1872.

8. Poet, en Liberty-damper fra 1944, der forsvandt i oktober 1980.

Peter W. Høymark: Modstandsbevægelse og modbevægelse. Foreningen Frihedsmuseets Venner (Årsskrift), Kbh. 1985.

Sommeren 1945 var herhjemme bl.a. præget af det ofte spændte forhold mellem modstandsbevægelsen og politikerne

Forfatteren er i sin redegørelse for pressens behandling af sagen på modstandsbevægelsens side. Enhver kritik af den tages som udtryk for politikernes forsøg på at legitimere sig selv og genvinde den gamle position.

Holger Munchaus Petersen: Lokalt initiativ. Danske dampskibe indtil 1870. II. (Fiskeri- & Søfartsmuseets maritimme skrifter nr. 6). Fiskeri- & Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet, Esbjerg 1984.

2. bind i Holger Munchaus Petersens serie om danske dampskibe indtil 1870 (jvf. tidsskriftet 1984, pag. 114) har den meget naturlige titel: Lokalt initiativ. Der var nemlig helt overvejende tale om skibe, som blev anskaffet i de enkelte provinshavne.

Udover de mange indenrigsruter beskrives også sejladsen på Island og Færøerne, fiskeri- og hvalfangst og bugsre- og bjærgningsskibe.

3. bind vil omhandle udenrigsruterne og indeholde samlet oversigt og register, hvorved de 3 bind vil udgøre en udmærket håndbog over danske dampskibe indtil 1870.

Alene af kildehenvisningerne kan man se, at forfatteren har lagt et stort arbejde i uddarbejdelsen af bogen. Utallige er de aviser, han har benyttet sig af, ligesom Tidsskrift for Søvæsen og kommandør O.A.K. Wildes erindringsbøger flittigt er anvendt.

A.H.

Annoncesalg til Søvæsenet

01 - 58 46 00

Tal med vores hr. Victor Johansen
om annoncer eller tryksager



DET NORSKE VERITAS

DANMARK



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

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

Subsidiary company in West Germany



K. G. MATZEN

KGM

**INGENIØR - OG
HANDELSFIRMA**

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

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 15083 Telegram SVITZERSALVAGE (24 timers service)

Agenter:

London: LOWNDES LAMBERT GROUP LTD (Marine Claims and Salvage Division)
Telegram Fielgee 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



Stornophone 4000

Kommunikationscentret du kan holde i hånden



Storno

RADIOTELEFONER

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



RACAL-DECCA

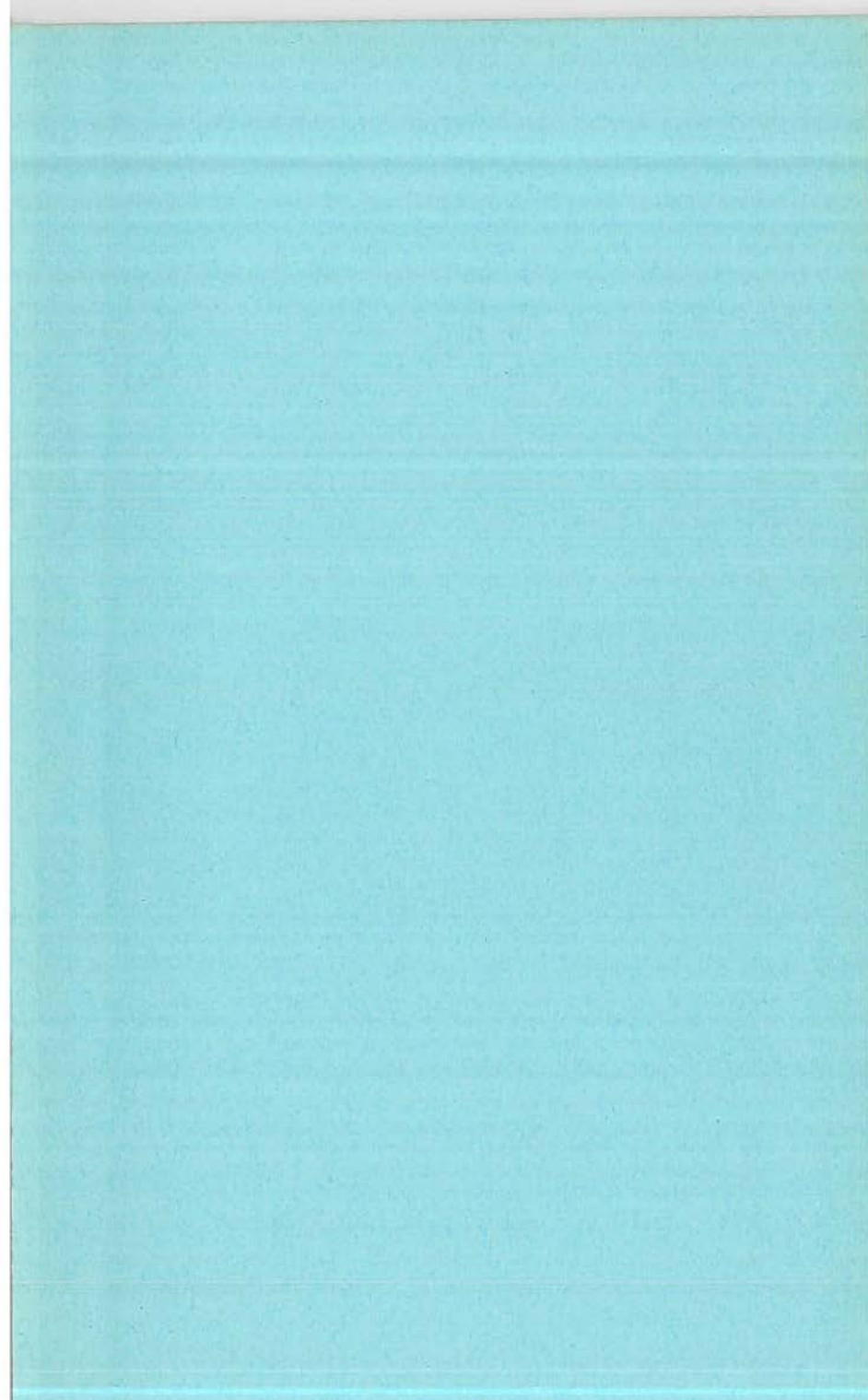
RACAL

København: 01 - 12 83 10/Esbjerg: 05 - 12 85 00/Hirtshals: 08 - 94 30 22

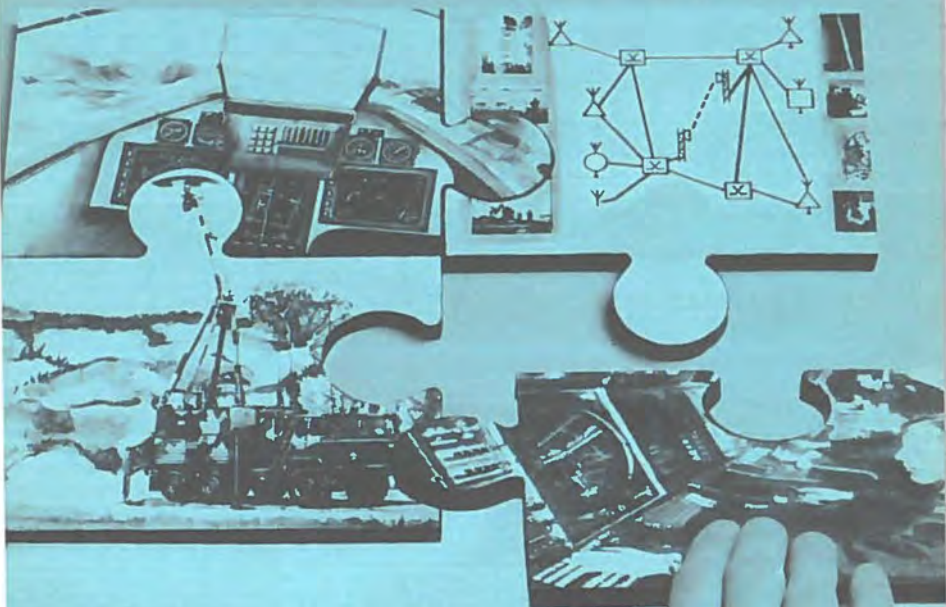


DISA SYSTEMS

A DIVISION OF DANSK INDUSTRI SYNDIKAT A/S
9, STATIONSVEJ DK-3550 SLANGERUP DENMARK
PHONE: +45 2 33 45 65 TELEX: 42559 disas dk



Ericsson i försvarets tjänst



Ericsson Radio Systems har fullständigt kunskande inom områdena sensor-system, kommunikation, ledningscentraler och flygelektronik.

Stora satsningar på ett område ger tekniska landvinningar på ett annat. Därför kan vi satsa stort. Till godo för den som behöver hela system. Men också för den som vill lägga pusslet själv.

ERICSSON RADIO SYSTEMS AB
FÖRSVARSPRODUKTER
163 80 STOCKHOLM
TEL: 08-757 00 00, TELEX: 135 45
BOX 1001, 431 26 MÖLNDAL
TEL: 031-67 10 00, TELEX: 209 05

ERICSSON 

Tidsskrift for Søværnen



UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Paul Bjørn Sørensen



nr. 3 - 1985 MAJ/JUNI
56. 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 Søs-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR:

Orlogskaptajn
P. Bjørn Sørensen
Forsvarsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K.
Telefon (01) 11 62 60 lok. 2443

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)

Orlogskaptajn J. WETHJE
Søs-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K.
Telefon (01) 54 05 52
Giro 2 11 91 96
Privat: (01) 58 00 85

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION:

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

TRYKKERI:

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

3

Forsidebillede:

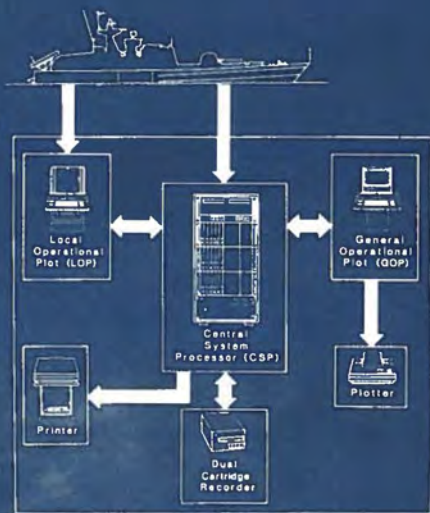
Kabelminelæggeren LINDORMEN

INDHOLD	SIDE
FALKLANDSKRIGEN af orlogskaptajn O.G. Eiberg	115
FRA ANDRE TIDSSKRIFTER	152
BOGANMELDELSE	158
MARINENS BIBLIOTEK	160
SKITSER SLAVA	165
INDSAT:	
REGISTER 155. Årgang	
RETTELSE TIL "DANSKE SØOFFICERER 1935-1982"	

TACTICAL DATA SYSTEM

**A state of the art C³I-system
developed and designed in
close cooperation with the
royal danish navy**

- **SURVEILLANCE**
- **NAVIGATION**
- **TRACKING**
- **DATA LINK**
- **SYSTEMS
INTERFACES**



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4
8520 Lystrup
Denmark

Telephone 06-22 20 00
Int'l +45 6 22 20 00
Telex 68109 terma dk



FALKLANDSKRIGEN

af orlogskaptajn O.G. Eiberg

Falklandskrigen er den eneste krig i nyere tid, hvor maritime styrker udgjorde en væsentlig del af de kæmpende styrker. Under krigen blev anvendt nye våben og våbensystemer. Da krigsmæssig anvendelse af nye våben ofte har medført ændringer i den tidligere anvendte taktik og ofte gjort ældre våbensystemer forældede er der i artiklen foretaget en maritim taktisk analyse af krigen samt en vurdering af de konsekvenser krigen bør få for søværnet. Artiklen er baseret på en hovedopgave udarbejdet ved Stabskursus II 1983/84.

INDLEDNING

Efter mange års forhandlinger mellem England og Argentina - uden principielle resultater - startede den tragiske krig mellem de to civiliserede vestlige samfund, da argentinske styrker natten mellem 1 og 2 APR 1982 invaderede Falklandsøerne. Krigen afsluttedes 14 JUN 1982, da de argentinske invasionsstyrker opgav videre kamp mod de tilsejlede engelske styrker.

Falklandskrigen var særpræget på flere områder, hvoraf følgende maritime kan fremhæves:

- Den eneste krig i tiden efter 2. Verdenskrig hvor maritime styrker har spillet hovedroller, ialt ca. 150 engelsk eller argentinsk kontrollerede skibe deltog.
- Den ene part - Storbritannien - havde forsyningslinier på ca. 7.000 sm. Den anden - Argentina - opererede ca. 360 sm. ud for egen kyst.
- De engelske styrker opererede uden dække af landbase-rede fly (med enkelte undtagelser), hvorimod de argentinske styrkers landbaserede fly kunne operere i området.

- Krigen var den første, hvor en vestlig flådestyrke for alvor måtte tage hensyn til truslen fra flyaffyrede "sea skimming" anti-skibsmissiler (ASM).
- Krigen var den første, hvor en større maritim styrke bekæmpede en stærk luftmodstander med ASM som hovedvåben.
- Krigen var den første, hvor atomdrevne undervandsbåde (SSN's) havde direkte indflydelse på krigsforløbet.

Den store opmærksomhed om krigen - bl.a. som følge af den store mediedækning - har medført, at et væld af bøger og artikler er udsendt i perioden efter krigsafslutningen. Skribenterne belyser Falklandskrisen, -krigen eller specielle relaterede emner udfra vidt forskellige synspunkter og motiver - med deraf følgende forskelle i objektivitet og behandlingen af kendsgerninger.

KRIGENS RAMMER

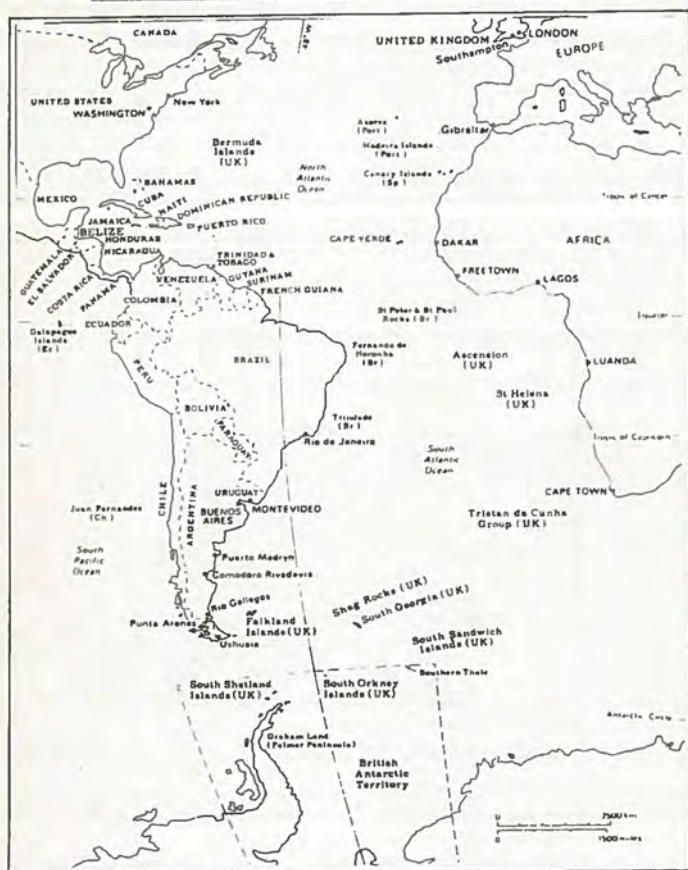
Krigsskuepladsen - og krigens stridsspørgsmål - var området på og omkring øgruppen, der på nudansk benævnes "Falklandsøerne", i ældre litteratur ses også benævnelsen "Malvinerne".

Øgruppen består af to større øer samt ca. 200 mindre, arealet udgør ialt ca. 12.000 m². Øernes beliggenhed er omkring positionen 5145S - 5900W - på en udløber af den sydamerikanske fastlandssokkel. Nærmeste afstand til fastlandet (republikken Argentina) er ca. 360 sm.

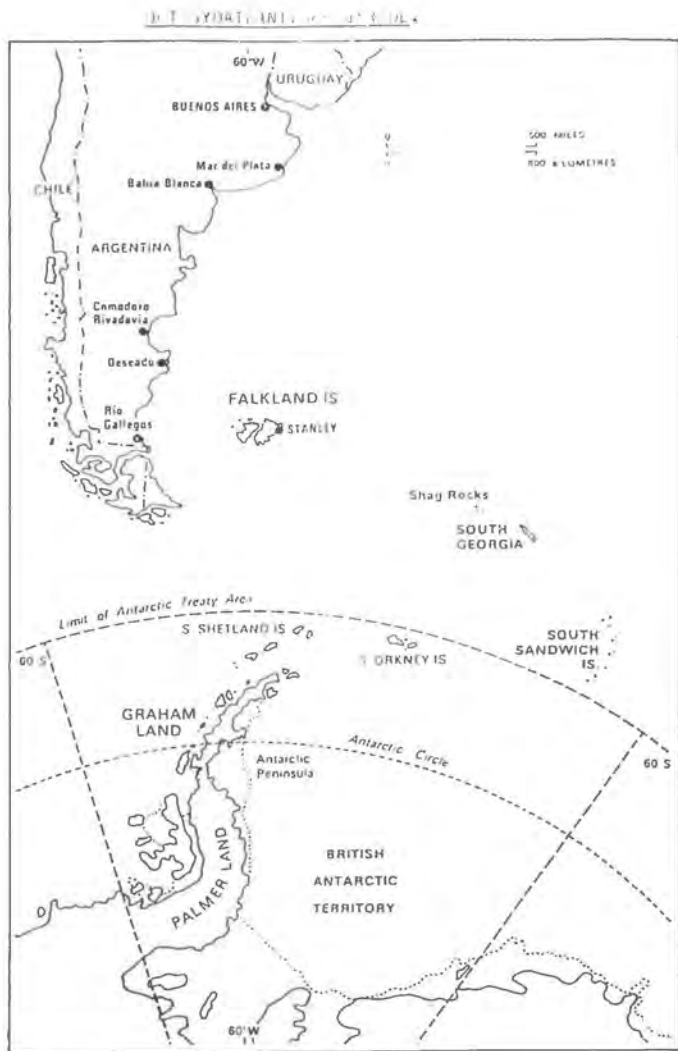
Øerne består af lave bjerge (højeste punkt er Mount Adam 706 m) samt lavslette dækket af græs, heder og moser. Kysterne er klipperige, kystlinien er uregelmæssig med mange bugter, fjorde og sunde, der næsten alle er sejlbare - selv for ret store skibe.

Klimaet er oceanisk subarktisk, præget af SW-lige vinde, der ofte når stormstyrke, sigtbarheden er gennemsnitlig dårlig p.g.a. tåge og dis. Normaltemperaturen ligger mellem 2°-9°C.

DET ATLANTISKE OMRÅDE.



Falklandsøerne har siden 1833 været betegnet som en engelsk kronkoloni. I vore dage udgør øerne sammen med Syd-Georgien og Syd-Sandwich øerne en administrativ helhed, hvis øverste myndighed er den engelsk udpegede guvernør (p.t. Rex Hunt). Guvernøren assisteres ved øernes



ledelse af to råd ("Executive Council" og "Legislative Council"), hvis sammensætning er ca. halvt officielt udpegede og halvt folkevalgte personer.

Befolkningen udgør ca. 2.000 engelsktalende individer, hvoraf 92% er engelsk fødte eller født på øerne. 50% af befolkningen lever i hovedbyen Port Stanley, resten i isolerede bygder. Der forefindes hospital og uddannelsesfaciliteter til og med gymnasieniveau.

Øernes eneste erhverv af betydning er fåreavl (ca. 600.000 får). Undersøgelser gennem de seneste år tyder ikke på væsentlige olie- eller mineralforekomster i eller omkring øerne.

BNP har i de senere år været på ca. 45 mill. kr. pr. år (ca. 22.500 kr. pr. indb.).

99% af eksporten består af uforarbejdet fåreuld. England er eneste væsentlige handelspartner.

Falklandsøernes beliggenhed har for England - som sømagt haft en vis strategisk betydning i det sydatlantiske område, denne betydning er ikke mindre i vore dage, hvor såvel England som NATO er afhængig af olieforsyninger sejlet syd om Afrika. Det kan for sikring af denne forsyningslinie i en krisesituation være af stor strategisk betydning at besidde et base- og forsyningsområde i Sydatlanten.

Øerne er befolkningsmæssigt og historisk stærkt knyttet til England, idet såvel sprog, levevis, traditioner som politiske forhold er helt engelskorienterede. Øernes økonomi er uden betydning for England.

Falklandsøerne vil - uden voldsomme påvirkninger indenfor overskuelig fremtid befinde sig indenfor den britiske Commonwealth-organisation. Det er af strategisk betydning for NATO-landene at bevare dette tilhørsforhold.

ARGENTINSKE MARITIME OPERATIONER

Movedmålet for den argentinske væbnede indsats var at integrere Malvinerne i den argentinske republik. De mili-

tære mål kan udtrykkes som: "Indtage, besætte, forstærke og forsvare øerne" ¹⁾).

Argentinas dårlige forhold til nabostaten Chile (grænse-dragningsproblemer i Ildlandet) havde en vis indirekte indflydelse på de argentinske operationer, idet den argentinske junta frygtede:

- At chilienske styrker skulle benytte sig af de argentinske styrkers engagement ved Falklandsøerne til overgreb på argentinske besiddelser i området omkring Beagle kanalen. Det kan nævnes, at størstedelen af den chilienske flåde under Falklandskrigen befandt sig på Ildlandsbasen Punta Arena. ²⁾).
- At en engelsk/chiliensk alliance eller baseaftale skulle blive indgået. (Der var faktisk militærattachéer i pendulfart mellem London og Santiago under hele krigen. ³⁾).

De argentinske operationer kan naturligt inddeles i tre hovedfaser:

- Erobringsfasen: Perioden fra de første landsætninger til den engelske kapitulation (2 - 3 APR).
- Forstærknings- og overvågningsfasen: Perioden fra ovenstående fase til den engelske genindtagelse af Syd-Georgien (3 - 25 APR).
- Forsvarsfasen: Perioden fra ovenstående fase til de argentinske styrkers kapitulation (25 APR - 14 JUN).

Erobringsfasen.

I slutningen af MAR bedømte den argentinske junta de argentinsk/engelske forhandlinger om Falklandsøerne som værende uden diplomatiske muligheder, samtidig forventedes det, at de engelske styrker på øerne nu ville blive forstærket på en eller anden måde. Beslutningen om argentinsk militær invasion på Falklandsøerne blev formentlig taget på et juntamøde 26 MAR, efterfulgt af en endelig iværksættelsesordre til styrkerne 31 MAR ⁴⁾).

**Falkland Islands/
Islas Malvinas**



Operationsplaner var sandsynligvis "skuffeklar". (Sådanne planer var blevet udarbejdet i slutningen af 60'erne under navnet: "Plan GOA" (Battle, p.31).

Invasionsoperationen fik kodenavnet "Operation ROSARIO", som leder af operationen udpegedes hærgeneral Osvaldo Garcia. De implicerede maritime styrker formeredes i dagene 27 - 28 MAR i tre task forces. Styrkerne klar gjorde på baserne Puerto Belgrano og Commodoro Rivadavia. Den officielle forklaring på inddragelse af orlov, udrustning og afsejling var: "Planlagte øvelser med Uruguays flåde".¹⁾

De argentinske rules of engagement (ROE) fastlagde, at operationen så vidt muligt ikke måtte medføre engelske tab - hverken af menneskeliv eller materiel.²⁾

Planen for "Operation ROSARIO" var i korthed.³⁾

- Dækningsstyrken (TF 20) skulle stationere sig ca. 450 sm. N for Falklandsøerne (omkring pos. 4345S-5940W) og derfra udføre intensiv overvågning af området, samt udføre ASW-patruljer (med TRACKERs). (Argentinerne forventede: Engelske forstærkninger fra Gibraltar (SSN SUPERB) og fra Karibien (DDG EXETER) formentlig udfra forlydende i den engelske presse).
- Amfibiestyrken (TF 40) skulle sejle S om øerne, nærme sig fra sydøst og foretage landgang natten mellem 29 og 3 APR. Indledningsvis skulle der landsættes ca. 100 elitesoldater fra marineinfanteriet ved Port Harriet (80 mand fra DDG SANTISIMA TRINIDAD) samt ved havneindsejlingen til Port Stanley (20 mand fra SSC SANTA FE), disse tropper skulle danne brohoved for den egentlige landgang (700 marineinfanterister). De primære objekter var guvernørboligen, RM-kasernen, flypladsen, fyret ved Cape Pembroke samt effektiv kontrol over befolkningen.

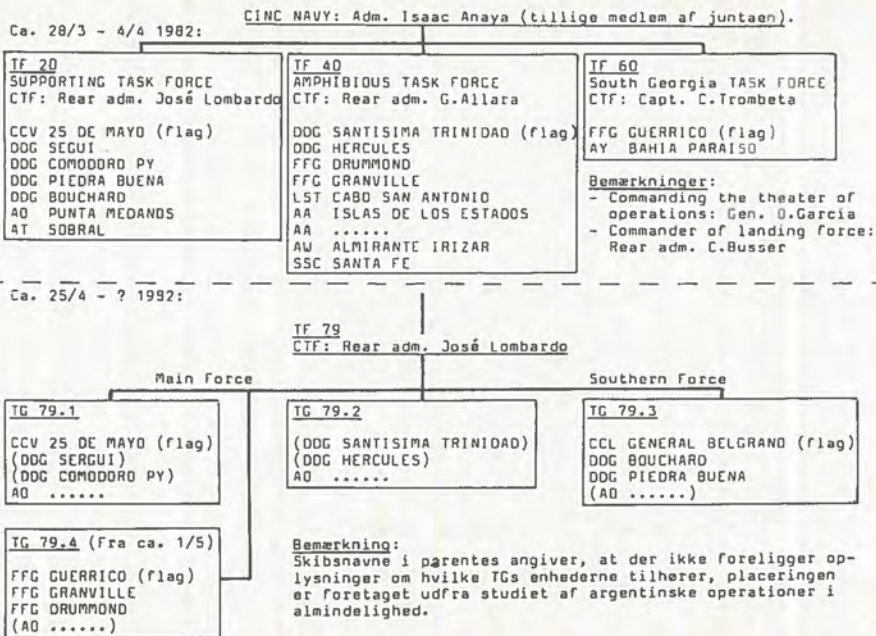
ARGENTINSK TASK ORGANISATION.

Fig. 4

- Syd-Georgien-styrken (TF 60) skulle påbegynde sin invasionsoperation hurtigst muligt.

Udførelsen af "Operation ROSARIO" forløb som følger.⁹⁾:

- Om dækningsstyrkens (TF 20) operationer foreligger ingen væsentlige oplysninger, denne formodes at have udført sine operationer i.h.t. planen.
- Amfibiestyrken (TF 40) blev forsinket af dårligt vejr (ved middagstid 29 MAR havde styrken vind på 40 kn fra SW og svær sø), hvilket bevirkede, at CTF besluttede at søge læ NE for øerne. Landgangsoperationen blev udsat til natten mellem 1 og 2 APR. 31 MAR erfarede CTF at overraskelsesmomentet ikke længere eksisterede, idet det hørtes, at Falklandsøernes engelske guvernør via øernes radiostation gav befolkningen og de militære styrker instruktioner vedrørende den forventede argentinske invasion. Samtidig erfarede CTF, at invasionsplanerne var offentliggjort i argentinsk presse (30 eller 31 MAR). Amfibiestyrken nærmede sig Port Stanley-området efter solnedgang 1 APR. De første styrker blev landsat 2115 (mod objekterne RM-kasernen og guvernørboligen). 020615 APR startede den egentlige landsætning af 2. marineinfanteribataljon med 19 LVTPs fra LST CABO SAN ANTONIO, samtidig blev styrker fløjet til flypladsen med SEA KINGs. Den engelske modstand var spredt og uden væsentlig virkning. Kl. 0915 overgav guvernør Rex Hunt øerne til General Osvaldo Garcia. Kl. 0830 landede den første argentinske HERCULES med forstærkninger i form af egentlige hærstyrker.
- Syd-Georgien-styrken (TF 60) indledte sine operationer 3 APR am. Med helikopter (PUMA) og FFG GUERRICO påbegyndtes landsætning af marineinfanterister ved Grytviken. 23 RM-infanterister forsvarede havneområdet med håndvåben og en 84 mm anti-tank konon (Carl

Gustav). De engelske styrker kapitulerede, da GUERRICO åbnede ild med 100 mm kanon. "Operation ROSARIO" resulterede i argentinsk herredømme over Falklandsøerne og Syd-Georgien efter få timers kamp. De engelske styrker led ingen tab. De argentinske styrker mistede nogle få infanterister samt 1 PUMA, desuden blev GUERRICO en del beskadiget.

Forstærknings- og overvågningsfasen

Straks efter den engelske kapitulation oprettedes en argentinsk luftbro mellem hovedlandet og øerne - med både militære og civile fly. Samtidig påbegyndtes pendulsejls med forsyningskibe. Ialt overførtes ca. 12.000 soldater samt nødvendigt udstyr og forsyninger.

Planen for de maritime styrker i perioden indtil de - i pressen annoncerede - engelske styrker udgjorde en trussel var 9):

- Tilbagetrækning af flåden til hovedlandet for reorganisering og klargøring til kamp.
- Langdistancerekognoscering med fly.

Efter klargøring og reorganisering (formering af TF 79) skulle enhederne deployere som følger:

- Den S-lige styrke (TG 79.3) med CCL GENERAL BELGRANO skulle operere SW for Falklandsøerne, hvorfra de skulle overvåge Magellan strædet og Kap Horn området.
- Hovedstyrken (TG 79.1, 2 og 4) med CVS 25. DE MAYO skulle deployere til et område ca. 150 sm. N for Falklandsøerne, hvorfra der skulle udføres farvandsovervågning og ASW-patruljering fra skibe og fly.
- Alle TGs skulle ledsages af tankfartøjer (militære eller civile modificeret til tankning under gang (RAS).

Udførelsen foregik i.h.t. planen - med følgende bemærkninger:

- Flåden ankom til baseområdet ved Puerto Belgrano i dagene omkring 5-7 APR. ¹⁰⁾.
- Flåden afgik atter i dagene 15 -17 APR. ¹¹⁾.
- Man arbejdede i denne periode ihærdigt på klargøring af de nyleverede franske SUPER ETENDARD med de tilhørende AM 39 EXOCET missiler. 5 fly og 5 missiler var leveret, yderligere leverancer blev standset af fransk våbenembargo, ligesom argentinsk personel selv måtte foretage klargøringen af det allerede leverede materiel. De argentinske piloter, der kun havde få flyvetimer i typen, modtog intensiv træning med specielt henblik på procedurer som: In-flight refueling, lavtflyvning, indlæsning af eksterne måldata og missilaffyring. Da CVS 25. DE MAYO ikke var klargjort til at operere SUPER ETENDARD, forsøgte man at operere flyene fra en udmålt 4.100 feet landingsbane (som i Port Stanley), dette kunne dog kun lade sig gøre på tør bane (hvilket er sjældent i Port Stanley). ¹²⁾.

- Der foregik arbejder til forbedring af Port Stanley flyvepladsen som: lysudstyr, taxibaner, baneforlængelse (200 feet) samt stopwireudstyr (til flytyper med "stopkrog" - SKYHAWK og SUPER ETENDARD), disse arbejder blev dog aldrig fuldført. ¹³⁾.

Resultatet af denne fase var en landmilitær forstærkning af garnisonen på øerne, samt at en indskrevet BOEING 707 (med militære observatører ombord) 21 APR lokaliserede den engelske Hangarskibsstyrke på pos. 1929S - 2100W. ¹⁴⁾.

Som følge af ikrafttrædelsen (12 APR) af den engelsk deklarerede MEZ*, samt oplysninger om, at denne zone ville blive håndhævet af allerede deployerede SSNs, deklarerede Ar-

*) MEZ = Maritime Exclusion Zone

gentina 29 APR sin egen "Malvinas Exclusion Zone" på 200 sm. ¹⁵⁾.

Forsvarsfasen.

Denne fase indledtes 21 APR, hvor de engelske styrker indledte genindtagelsen af Syd-Georgien.

Efter konstateringen af den engelske hangarskibsstyrkes tilstedeværelse blev den argentinske flådes mission: "At finde og destruere engelske styrker, hvis de angriber øerne eller hovedlandet". ¹⁶⁾.

Det fremgår ikke klart af kildematerialet hvad de argentinske planer for denne fase var. Bedømt ud fra handlingerne var planerne: At udføre et koordineret luft-, missil- og overfladeangreb på den engelske hangarskibsstyrke med fly og skibe fra den argentinske hovedstyrke i området N for øerne.

Om udførelsen af forsvarsfasens argentinske maritime operationer kan anføres. ¹⁷⁾.

- Man forsøgte at opretholde en 300 sm. overvågningszone med land- og skibsbaserede fly (hovedsagelig NEPTUNES og TRACKERS).
- 30 APR befandt den argentinske hovedstyrke (TG 79.1 og 2) sig NNW af Falklandsøerne, i området befandt sig også et stort antal japanske, polske og sovjetiske fiskefartøjer, argentinerne håbede disses tilstedeværelse ville ødelægge det engelske overblik.
- I løbet af 1 MAJ udskiltes de tre franskbyggede type 69 FFGs fra hovedstyrken og formede en ASuW-gruppe (TG 79.4). CTF havde samme dag modtaget melding om, at øerne var angrebet af engelske fly (bombning fra VULCAN og HARRIERS), dette medførte, at ethvert argentinsk håb om en forhandlingsløsning slukkedes.
- Sidst på aftenen 1 MAJ detekterede en TRACKER fra 25. DE MAYO et stort skib samt 6 medium store enheder

NE for øerne (i pos. 4934S - 5710W) i en afstand af ca. 300 sm. fra den argentinske hovedstyrke.

- I løbet af natten mellem 1 og 2 MAJ forsøgte den argentinske hovedstyrke at formindske afstanden til den engelske styrke, således at 25. DE MAYOs 8 SKYHAWKS ville være indenfor rækkevidde ved dagbry. (P.g.a. landingsdækkets størrelse kan flyene startes i mørke - men ikke lande).
- Ved dagbry 2 MAJ forhindredes argentinsk angreb af to årsager:
Vindstyrken var (undtagelsesvis) for lille for opsendelse af SKYHAWKS fra 25. DE MAYO, idet den krævede relative vind ikke kunne produceres af skibets fart alene. Afstanden til den engelske styrke (ca. 200 sm.) var for stor for fuldt lastede SKYHAWKS.
- I dagene 2-4 MAJ forsøgte den argentinske styrke (der blev skygget af SEA HARRIERS), at holde en afstand til den engelske styrke på 100 - 200 sm. Vejrforholdene var uændrede.
- 2 MAJ modtog CTF melding om en engelsk SSNs senkning af CCL GENERAL BELGRANO.
- 3 MAJ modtog CTF melding om engelske helikopterangreb på PP COMODORO SOMELLA (sænkes) og PP ALFÉREZ SOBRAL (beskadiges).
- 4 MAJ beordres den argentinske hovedstyrke tilbagetrukket til kysten udfor hovedlandet, dels for afventning af bedre vejrforhold, og dels for bedre at kunne beskytte sig mod engelske SSNs (man regnede de mindre vanddybder over kontinentalsoklen for relativt sikre).
Samme dag iværksættes det første angreb med SUPER ETENDARDS, hvilket resulterede i uskadeliggørelsen af DDG SHEFFIELD med EXOCET.

Efter de nævnte hændelser ophørte egentlige argentinske flådeoperationer, idet hele overfladekampstyrken under resten af krigen forblev i baserne eller kystområderne ved

hovedlandet. De to argentinske ubåde SALTA og SAN LUIS har dog formentlig fortsat periodevis opereret i Falklandsområdet, - dog uden direkte indflydelse på krigsforløbet.

Som resultatet af forsvarsfasen skal kun anføres, at de argentinske mål ikke blev opfyldt, idet englænderne hurtigt fik søherredømmet, - og i øvrigt genindtog de argentinsk invaderede øer.

De argentinske kampenheders manglende indflydelse på krigsforløbet må undre enhver med maritimt kendskab, idet:

- Den argentinske flåde var (på trods af mange enheders høje levealder) rimeligt godt udstyret med bl.a. SSM og ASM sea skimmers.
- Man havde temmelig gode oplysninger om den engelske trussel (fra dagspressen og recce-fly).
- Et studie af den relative kampkraft kunne give acceptable odds.
- Mange argentinske søofficerer havde godt kendskab til engelske taktiske doktriner (Mange har gennemgået kurser i England, ligesom de argentinske type 42 DDGs foretog overleveringssejlads og work-up træning i engelske farvande). Yderligere har den argentinske flåde jævnligt deltaget i UNITAS-øvelser med amerikanske - og undertiden engelske - enheder.

Den argentinske junta burde i krisestyringen have lagt større vægt på tidspunktet for en væbnet indsats på Falklandsøerne, idet:

- Ca. 2 mdr. senere ville vintervejret i området have vanskeliggjort større engelske operationer i 2 - 3 mdr.
- Ca. et halvt år senere ville den engelske flåde ikke have rådet over hangarskibe (HERMES skulle til hovedefter-syn, INVINCIBLE sælges til Australien, ILLUSTRIOUS ikke leveret og gamle BULWARK var i "mølpo-

- se"). Dette engelske problem har været meget omtalt i faglitteraturen.
- Nogle få måneder senere ville de franske leverancer af SUPER ETENDARD og EXOCET AM 39 være tilendebragt.
 - 12-18 mdr. senere kunne 16 nye argentinske kampenheder være operationsklare (4 DDG type MEKO 360, 6 FFG type NEKO 140, 4 SSC type TR 1700 og 2 SSC type TR 1400).

Om de forskellige faser i krigen kan bemærkes.

Erobringsfasen fungerede tilfredsstillende, dog syntes dækningsstyrken (TF 20) at være anbragt i ret stor afstand, hvilket forøgede mulighederne for omsejling (specielt af SSNs). Forstærknings- og overvågningsfasen. Fasens regruppering af styrkerne og taktiske dispositioner tyder på initiativ og offensiv vilje, koncentrationsfaktoren syntes dog kompromiteret af TG 79.3s deployering til det S-lige område, idet truslen fra denne retning på intet tidspunkt havde materialiseret sig, hvorimod truslen fra N var velkendt. Der foregik tilsyneladende ingen forberedelser eller planlægning for anvendelse af Falklandsøerne som operations- og baseområde for skibe og maritime kampfly (udover de nævnte forsøg med SUPER ETENDARD), hvilket kunne have forøget de argentinske forsvarsmuligheder på afgørende vis.

Forsvarsfasen. Den argentinske flådeledelse kunne, da den engelske hangarskibsstyrke nærmede sig operationsområdet, forvente at denne - af hensyn til beskyttelsen af hangarskibene - ville være relativt koncentreret, evt. bortset fra en mindre opklaringsstyrke forude. Man kunne ligeledes forvente SSNs som fremskudte eskorter/pickets (De vestlige doktriner vedrørende anvendelsen af fleet submarines (SSNs) har - i grove træk - været offentliggjort i adskillige tidsskrifter).

Intet tyder på, at den argentinske flådeledelse foretog en realistisk situationsbedømmelse, idet et studie af kendte faktorer som; parternes styrkesammensætninger, den relative kampkraft, farvandsgeografien, samt englændernes mulige handlemåder, ville have givet de argentinske styrker flere realistiske handlemåde som f.eks.:

- En direkte konfrontation - et koncentreret koordineret angreb på de engelske hangarskibe med alle til rådighed værende midler. Denne mulighed ville formentlig have givet svære tab på begge sider, - men kunne have bevaret søherredømmet på argentinske hænder, - og kunne have frataget englænderne den politiske vilje til at fortsætte.
- En tilbagetrækning af de argentinske kampenheder (inkl. fly) til Falklandsøerne, hvor de ved udnyttelse af farvandsgeografien ville kunne gøre det meget vanskeligt for de engelske styrker at nærme sig, idet der i øernes bugter, fjorde og stræder er utallige muligheder for at operere selv store skibe fra positioner, hvorfra de selv kan anvende våben men hvor de ikke selv kan engageres af målsøgende missiler (p.g.a. "radarlæ" eller store omliggende landmasser). Denne mulighed kunne - med vejrets hjælp - have virket særdeles opslidende på de engelske enheder, yderligere kunne den - med tidens hjælp - have nedsat den engelske politiske vilje til kamp.
- En tilbagetrækning af kampstyrkerne til hovedlandet, for derefter at anvende disse i raids mod de engelske amfibie- og forsyningsstyrker mellem Ascension Island og Falklandsøerne. Blot truslen om sådanne raids ville have medført stor opslidning af engelske eskorteenheder. Sænkning af nogle få civile skibe ville formentlig have medført en engelsk politisk revurdering af situationen.

Årsagerne til den argentinske beslutning om simpelthen at trække flåden tilbage og forholde sig passivt foreligger ikke.

Tilsyneladende er den argentinske flådeledelse blevet paralyseret af SSN-truslen efter sænkningen af GENERAL BELGRANO.

Fleet in Being princippet fungerede ikke for argentinerne, idet flåden ved sin tilstedeværelse ikke bandt så mange engelske styrker, at disse ikke var i stand til at opfylde deres mål rettidigt.

Det kan konkluderes at den argentinske flåde var medvirkende til tabet af Falklandskrigen, idet den tillod - uden kamp, at englænderne tilegnede sig et ubestridt søherredømme i operationsområdet. Det argentinske nederlag var bl.a. en følge af flådens passivitet i en afgørende situation, dens manglende udnyttelse af - eller overblik over - de til rådighed værende midler, metoder og muligheder, samt flådens manglende vilje til at yde en kampmæssig indsats.

BRITISKE MARITIME OPERATIONER

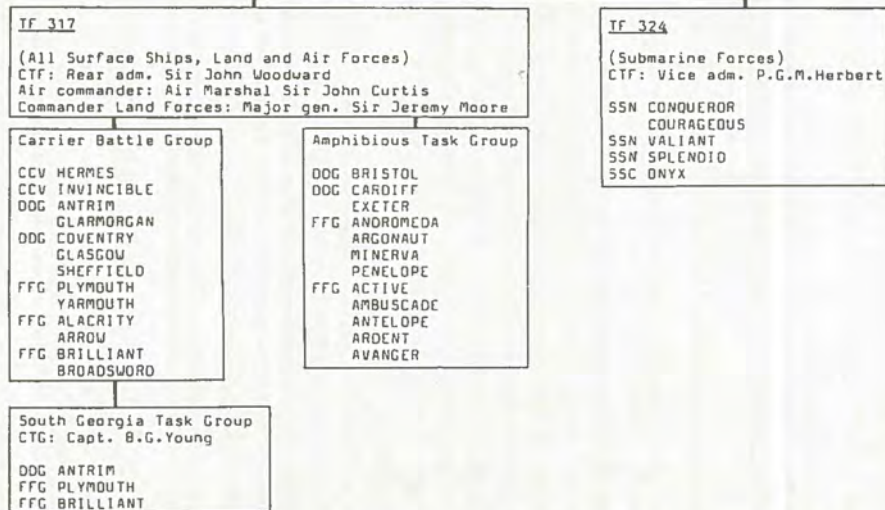
29 MAR 1982 var den politiske forhandlingssituation omkring Falklandsøerne forværret i en sådan grad, at CINC FLEET (Admiral Sir John Fieldhouse) beordrede FOF 1 (Rear Adm. Sir John Woodward) til at klargøre en gruppe skibe til at forlægge fra Gibraltar til sydatlanten. samtidig beordredes SSN SPARTAN til at udruste i Gibraltar og derefter forlægge til Sydatlanten. 30 MAR beordredes SSN SPLENDID til Sydatlanten, efterfulgt af SSN CONQUEROR nogle få dage senere. ¹⁹⁾.

31 MAR beordrede den engelske regering Adm. Fieldhouse til - i det skjulte - at forberede afsendelsen af en egentlig TASK FORCE til området ved Falklandsøerne. 2 APR - efter den argentinske invasion - forberedtes afsendelsen af styrken i fuld offentlighed. ¹⁹⁾.

Målet for den engelske styrke var ifølge Adm. Fieldhouse "To bring about the withdrawal of Argentinian forces from the Falkland Islands and the Dependencies and to re-estab-

ENGELSK TASK ORGANISATION.

(Kun Kampenheder)

Chief of Defence Staff: Adm. of the Fleet Sir Terence LewinCINC FLEET Sir John Fieldhouse

Bemærkning: R/V fandt sted 18 MAJ mellem Carrier Battle Group og Amphibious Task Group.

Fig. 5

lish the British Administration there as quickly as possible''. Den trussel de engelske styrker påregnede at måtte bekæmpe bestod stort set af samtlige argentinske flådeenheder og fly (inkl. 5 SUPER ETENDARD med EXOCET). Man vurderede, at der på øerne befandt sig 7.000 - 10.000 tropper samt mindst 30 lette angrebsfly (fortrinsvis PUCARAs) og ca. 20 helikoptere.²⁰⁾

Det var ikke muligt for RN på nogen måde selv at transportere de nødvendige mængder tropper, udstyr og forsyninger de ca. 7.000 sm. fra England til Falklandsøerne, hvorfor bemyndighedsloven til indskrivning af civile skibe blev taget i brug 4 APR. Ialt 45 handelsskibe blev indskrevet, chartret eller lånt, hvoraf en del blev modificeret i større eller mindre grad (helikopterlandingsdæk, RAS-udstyr og lignende).

Fra starten af operationsplanlægningen indså den engelske ledelse, at det var nødvendigt med et base- og forsyningsområde så tæt på operationsområdet som muligt. Eneste realistisk mulighed var Ascension Island (ca. 3.700 sm. fra England og ca. 3.300 sm. fra Falklandsøerne), hvilket medførte, at man straks iværksatte kapacitetsudvidelser på Wideawake flyvepladsen.

For at forhindre argentinske operationer i området omkring Falklandsøerne annoncerede englænderne 7 APR en MEZ på 200 sm. i radius fra øernes center med ikrafttrædelse 120400Z APR, argentinske krigsskibe eller hjælpefartøjer (forsyningsskibe) måtte i denne zone påregne at blive angrebet. Indledningsvis ville zonen blive håndhævet af ubåde. Denne zone blev 30 APR (da hangarskibsstyrken ankom) udvidet til en TEZ, hvori ikke kun argentinske militære skibe og fly men også civile skibe og fly, der støttede den argentinske invasion på øerne, ville blive angrebet. TEZ blev 7 MAJ udvidet til at omfatte alle argentinske militære skibe eller fly, der var mere end 12 sm. fra den argentinske kyst.²¹⁾

Den samlede engelske operation fik kodenavnet "Operation CORPORATE", den kan naturligt opdeles i tre hovedfaser:

- - Forlægnings- og work-up-fasen. Perioden fra hangarskibsstyrkens afsejling fra England til de indledende angreb på Port Stanley. (5 APR - 1 MAJ).
- Blokade- og styrkedemonstrationsfasen: Perioden fra ovenstående til starten af de egentlige amfibieoperationer (1 MAJ - 21 MAJ).
- Amfibieoperations- og landkrigsfasen: Perioden fra ovenstående til den endelige argentinske kapitulation (21 MAJ - 14 JUN).

Forlægnings- og work-up-fasen.

Straks efter ordren om afsendelsen af en TASK FORCE blev der hektisk travlhed i Royal Navys hovedkvarter i Northwood; man har normalt ikke en større styrke liggende i beredskab, ligesom man normalt ikke planlægger større operationer udenfor det egentlige NATO-område - med dets landbaserede flydækning og mange base- og forsyningsfaciliteter. Royal Navys operative enheder var beskæftiget med enten vedligeholdelse, uddannelse og frihedsafvikling i engelske havne eller deltagelse i øvelse SPRING TRAIN i Gibraltar-området.

Planen var hurtigst muligt at formere en hangarskibsstyrke (bestående af de to hangarskibe samt tilhørende eskorte- og forsyningskibe), denne skulle udrustes og - via Ascension Island - forlægge til operationsområdet for iværksættelse af næste fase. Work-up skulle foretages under forlægningen. Amfibiestyrkerne skulle udruste og forlægge til Ascension Island, hvor de skulle samles og udføre fælles work-up - for derefter at fortsætte S-over.

Under udførelsen blev planen fulgt med følgende bemærkninger:

- Straks efter operationens iværksættelse oprettedes luftbro og pendulfart med forsyningskibe mellem Ascension Island og England. Wideawake flypladsen blev på tre uger udvidet til forsyningscenter for de samlede styrker, samt base for 17 VICTORs, 3 VULCANs, 4 HERCULES, 4 NIMRODs, 2 PHANTOMs og 2 helikoptere.
- Hangarskibsstyrkens enheder afgik dråbevis fra engelske havne og Gibraltar, havde R/V ved Ascension Island, og fortsatte derfra mod operationsområdet i højt beredskab med eskorteenhederne i ASW og AAW screens, idet man frygtede argentinske overraskelsesangreb (de argentinsk anvendte BOEING 707 samt ubåde havde aktionsradius til Ascension Island). Styrken ankom til den annoncerede MEZ 30 APR.
- 7 APR beordredes Adm. Fieldhouse til snarest at deployere de nødvendige styrker for genindtagelse af Syd-Georgien. En styrke blev dannet som anført i bilag 6. 20 APR gennemførtes rekognosceringsflyvning med et VICTOR-fly (i hast modificeret med moderne NAV-udstyr) resulterede i, at man ikke forventede argentinsk flådeaktivitet i området. Landsætning af rekognosceringsgrupper fra små både og helikoptere foregik i dagene 21 - 23 APR.
- 25 APR blev en styrke marineinfanterister landsat ved Grytviken under dække af bombardement fra skibene. 26 APR kapitulerede de sidste argentinske styrker på Syd-Georgien. Den argentinske SSC SANTA FE var 25 APR blevet uskadelliggjort af engelske helikoptere, da den blev detekteret i overfladen udfor Grytviken.

Denne fase resulterede primært i en demonstration af den engelske vilje til at yde en militær indsats. Desuden kan nævnes:

- Generobringen af Syd-Georgien.
- Engelske tab: 2 WESSEX helikoptere (uheld)
- Argentinske tab: 1 dræbt soldat.
170 soldater taget som krigsfanger.
1 SSC uskadeliggjort.

Blokade- og styrkedemonstrationsfasen.

Det engelske mål for denne fase var at tilegne sig sø- og luftherredømmet i den annoncerede TEZ. Dette skulle opnås gennem en effektiv blokering af argentinske tilførsler af forstærkninger og forsyninger til øerne, gennem demonstration af engelsk evne og vilje til væbnet indsats, samt - om nødvendigt - gennem nedkæmpelse af argentinske sø- og luftstridskræfter i området, idet man forventede modstand såvel på det åbne hav som fra enheder, der opererede i området omkring øerne.

- Planen var hurtigst muligt at få overvågning af området iværksat, dernæst effektivering af blokaden og iværksættelse af demonstrationsoperationer. Overvågningen skulle foretages fra fremskudte enheder og de medbragte fly og helikoptere (samt de allerede deployerede SSNs). SAS* og SBS grupper skulle landsættes for taktisk opklaring. Demonstrationsoperationer skulle bl.a. udføres som blødgøringsoperationer mod de argentinske tropper på øerne - ved HARRIER-angreb og bombardementer. 1 og 2 MAJ fik englænderne indikationer på, at en argentinsk styrke var trængt igennem den fremskudte SSN-bariere i området N for øerne.²²).
- Rekognoscering med HARRIERs resulterede i detektion af CVS 25. DE MAYO samt en eskortegruppe, samtidig vidste man, at CCL GENERAL BELGRANO og dens eskorte befandt sig S for øerne (skygget af CONQUEROR). Disse oplysninger blev af de engelske ledere betragtet som et argentinsk forsøg på en knibtangsmanøvre mod den engelske styrke. På trods af, at CCL GENE-

* SAS = Special Air Squadron

SBS = Special Boat Section

RAL BELGRANO stadig befandt sig udenfor TEZ, anmodede Adm. Woodward om en ROE-ændring (for øvrigt den eneste ændringsanmodning under hele krigen) således, at krydseren straks kunne engageres (RUSI MAR/83, p.28), idet han frygtede, at CONQUEROR ville miste kontakten med GENERAL BELGRANO, hvis denne trak ind over Burdwood banken (E/W gående udløber af fastlandssoklen ca. 200 sm. S for Falklandsøerne. ROE-ændringen kom prompte hvilket resulterede i GENERAL BELGRANOs sænkning 2 MAJ.

De planlagte magtdemonstrationer startede 1 MAJ, hvor englænderne om morgenen "åbnede ballet" med en bombing af flypladsen ved Port Stanley - udført af en VULCAN fra Ascension Island. Samme dag angreb HARRIERs flypladserne ved Port Stanley og Goose Green samtidig med, at skibe bombarderede militære installationer i området omkring Port Stanley, medens andre iværksatte offensive ASW-operationer udførte et muligt landgangsområde.

- 4 MAJ medens hangarsk-angrebsstyrken befandt sig E for øerne med DDG SHEFFIELD som AAW-picket ca. 40 sm. SW for styrken, blev denne udsat for et overraskende Exocet-angreb fra SUPER ETENDARDS, hvilket resulterede i tabet af enheden.

EXOCET-angrebet medførte en ændring af den engelske taktik. I den følgende periode blev militære installationer og flypladser om dagen angrebet af HARRIERs, - om natten bombarderet af skibe. I dagslys blev overfladestyrkerne holdt i den østligste del af TEZ. 15-25 MAJ blev der udført 7 NIMROD rekognosceringsflyvninger langs den argentinske kyst (flyene i hast udstyret med probe for in-flight refueling). Der blev ikke observeret væsentlig argentinsk flådeaktivitet.

- 18 MAJ havde de to hovedstyrker (hangarskibsstyrken og amfibiestyrken) rendez-vous.

I hele perioden blev der jævnlgt landsat SAS/SBS patruljer for taktisk opklarig, disse foretog også rais mod argentiske nøglepunkter.

De engelske styrker blev i perioder udsat for argentinske luftangreb - uden nævneværdige skader. Englænderne frygtede argentinske mineringer udfor mulige landgangsområder, dette blev undersøgt på den "barske" måde, - man gennemsejlede simpelthen områderne med fregatter, - der blev ikke konstateret miner.

Engelske fly og helikoptere uskadeliggjorde i perioder adskillige argentinske forsyningsfartøjer.

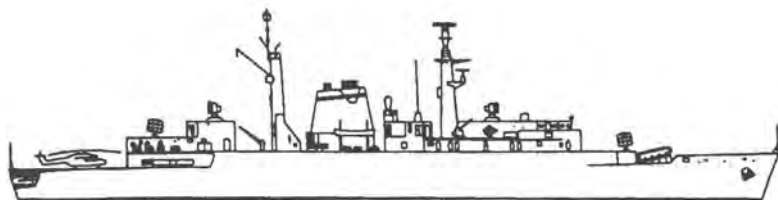
- Fasen resulterede i engelsk søherredømme. Blokaden var dog ikke helt effektiv, idet det lykkedes enkelte argentinske forsyningsskibe at trænge igennem. Det lykkedes ikke for englænderne at tilkæmpe sig luftherredømmet, idet argentinerne fortsat opererede FBA- og transportfly i området. Englænderne fik i løbet af perioden godt overblik over argentinske styrker og stillinger på øerne.

Tabene (inkl. uheld) udgjorde:

- Engelske 1 DDG
 3 HARRIERS
 4 SEA KINGs
- Argentinske: 5 forsynings- og patruljeskibe
 24 fly (forsk.typer)
 3 helikoptere (forsk.typer).

Amfibieoperations- og landkrigsfasen.

Det engelske mål for denne afsluttende fase var at nedkæmpe argentinske styrker på Falklandsøerne og genoprette engelsk herredømme på øerne. Midlerne var en amfibie- og landoperation, støttet af de maritime styrkers kampenheder og fly. Det altafgørende problem før starten af denne fase var valg af sted for amfibieoperationen, der var - som normalt - divergerende kriterier fra lederne af RN og RM. Man



FF BROADSWORD-kl (Type 22)



FF AMAZON-kl (Type 21)

Rettelser og tilføjelser til "Danske søofficerer 1933-1982".

De på særlig liste noterede tilføjelser er medtaget. For tiden efter 1/1 1983 er kun tilføjet dødsfald.

- S. IV: før "Indledende bemærkninger" tilf.:
Efter bogens trykning har Søe-Lieutenant-Selskabet haft den glæde at modtage et betydeligt og kærkomment bidrag fra Fonden til Fædrelandets Vel. Fonden er derfor desværre ikke anført blandt de på s. IV nævnte donatorer.
- s. 8: 1381 Bjørn Andersen: efter 3' 1. tilf.: d. 19/3 1982.
s. 19: 1421 Andresen: 8' 1. efter 1902 tilf: d. 13/1 1984.
s. 21: 1462 Arendrup: 7' 1. tilf: maj 1923 næstk. i torpedobåd, blev lettere såret ved Gejser-ulykken 25/5, og
s. 22: 9' 1. f.n. efter kystdefensionen: 25/5 - 1/11 1947 interimchef. og 10' 1. tilf: lærer i artilleri 1931-34 ved underkvartermesterskolen og 1934-39 for kystaspiranter og -kadetter.
s. 31: I.14 Bang: 10'1. efter Holmön tilf: og i svenske motortorpedobåde. og
s. 32: tilf: Skud for boven (1980) og Flådens ulve (1983)
s. 46: 2019 Berthelsen: 5' 1. efter PrInt. tilf: med Gerners Medalje
s. 51: 1489 Bjerre: 4' 1. 19/9, læs 19/2 og 10' 1. 16/11, læs 16/1
s. 63: 1425 Bornemann: 5' 1. efter 1895 tilf: d. 17/11 1983.
s. 64: 1429 v. Bornemann: tilf: d. 24/2 1984, bisat fra Lyngby Park krematorium, urne nedsat i fællesgrav s.st.
s. 67: 1558 Bresdorff: 22' 1. august, læs maj.

- s 76: 1579 Brodersen: tilf: d. 14/12 1983, bisat fra Husby k.
- s 79: 1760 Brusendorff: 7' 1. (1896), læs (1896-1982), 8' 1. (1903), læs (1903-1983)
- s 90: 1493 Carstensen: tilf: d. 18/6 1983, bisat fra Holmens k. begr. på Humlebæk kirkegård.
- s 104: 1284 Cold: 2' 1. rettes til: Gerda Helene, f. Bruun d. 13/3 1943 (fejlagte. angivet 1241 Cold's hustru)
- s 112: 1502 Dam: tilf: d. 10/6 1983
- s 121: 1675 Engelmann: Hemming, læs Henning.
- s 143: 1409 Frederiksen: tilf: d. 1/10 1983.
- s 149: 1378 Garde: tilf: d. 15/3 1984, bisat fra Gentofte k.
- s 150: 1521 Garde: 5' 1. f.n. 10, læs 7, senere 10 og 4' 1 f.n. august, læs maj.
- s 160: 1449 Greve: efter 6. linie tilf: d. 11/4 1984.
- s 170: 1685 Grøsfjeld: efter 12' 1.: g. 3° 14/8 1982 i Sct. Peders k. i Næstved m. Anlægsgartner Birgit Magdalene Sørensen, f. 9/7 1935, datter af Anlægsgartner Verner S. (1895-1977) og hustru Helga, f. Olsen (1898-1974)
- s 199: 1527 Haugsted: 6' 1. 1972, læs s. 207: 1564 Heisterberg-Andersen: tilf: d. 19/10 1984, bisat fra Holmens k., urne nedsat på Hørsholm kirkegård.
- s 214: 1475 Hertz: 3' 1. efter Kbh. tilf: d. 23/12 1984.
- s 220: 1211 Holck tilf: hans hustru Josepha Marietta, f. Siboni d. 19/9 1969.
1498 Holdt: 1' 1. Viktualiehandler, læs Rentier og 4' 1. Repræsentant, læs Grosserer.
- s 221: 1673 Holm: 3' 1. Melberg. læs Malberg
- s 234: 1731 Højerslev: efter 14' 1. tilf: - maj 68 chef for depotskibet HJÆLPEREN, kommandoskib i torpedobådsesk. og i perioder chef for denne, maj 1968 -
- s 238: 1623 Ingeman-Nielsen: tilf: d. 22/10 1983.

- s 270: 1650 Jørgensen: 7' 1. (f. 1902), læs: (1902-1983), 13'-16' 1.: 29/9 lejr udgår, erst. m.: 18/11 1944 arresteret af tyskerne, var derefter i Shellhuset og i Vestre fængsel, fra 18/2 1945 i Frøslevlejren. Efter løsladelse ved krigens slutning maj-august fører af fiskerikontrollfartøj på grænsebevogtning på Flensborg Fjord.
- s 287: 1403 Kjølsten: tilf: d. 9/4 1985, bisat fra Holmens k., begravet på Holmens kirkegård.
- s 322: 1471 Larsen: 6' 1. efter 1901 tilf: d. 6/4 1984.
- s 335: 1434 Lind: 6' 1. efter 1900 tilf: d. 23/6 1984
- s 342: 1515 Louis-Jensen: tilf: 1941-43 formand for SLS.
- s 342: 1373 von Lowzow 7' 1. efter 1899: d. 7/5 1985.
- s 367: 1690 Mosbech, sidste 1. "D.F.D.S.", læs: DSB.
- s 357: 1726 Mathiesen: tilf: d. 23/12 1984, bisat fra Holmens k.
- s 373: ned 1. 375. læs 376.
- s 388: 1567 Nielsen: 9' 1. chef, læs næstkom. og 11' 1.: "fortsat" udgår
- s 401: Nr. 24 Nørager: 9' 1. efter Kbh. tilf: d. 3/9 1983.
- s 406: 1944 Olesen: 4' 1. 1971, læs 1972.
- s 422: 1561 Petersen: tilf: 28/7 1983 navneforandring til A. Milan-Petersen.
- s 433: 1672 Piil: 6' 1. efter 1928 tilf: d. 2/5 1984"
- s 442: 1482 Prip: 4' 1. Ries, læs Riis
- s 443: 1482 Prip: tilf: d. 20/10 1984, bisat fra Holmens k., urne nedsat på Holmens kirkegård.
- s 444: 1440 Qvistgaard: 11' 1.: Telma, læs Telse
- s 448: 1845 Ramsing: 5' 1. Greness, læs Grenness, 6' 1. (f.1902), læs (1902-1983)
- s 455: Rasmussen: ned 1., efter Allied tilf: Naval
- s 464: 1487 Riemann: ned 1. Garnisons, læs Holmens
- s - : 1664 Rieneck: tilf: d. 24/8 1984, bisat fra Søllerød k.
- s 492: 1253 Scheel: 2' 1. 1938, læs 1965
- s 498: 1467 Schou: tilf: d. 12/9 1984.

- s 505: 1323 Silfverberg: 25/6 1938, læs 24/3 1941 og Gentofte, læs Vestre
- s 511: 1812 Skaarenborg: 4' 1. (f. 1892), læs (1892-1984)
- s 514: 1759 Stamp: 4' 1. (f. 1907), læs: (1907-1984).
- s 527: 1569 Sørensen: 16' 1. chef for, læs næstkom. i, 17' 1. "fortsat" udgår.
- s 528: tilf: Sørensen, Erik Dreyer, se 1736 Dreyer
- s 545: 1678 Thorsen: tilf: d. 28/2 1985, bisat fra Holmens k.
- s 559: 1336 Tarp: læs Trap.
- s 560: 1297 Tvermoes: tilf: hans hustru Ella Johanne Antonie, f. de Fine Skibsted, d. 24/7 1955.
- s 569: 1.10 Vierø: tilf: d. 7/10 1983.
- s 570: 1940 Vinther: 2' 1. "m. Gerners medalje" udgår.
- s 573: ned tilføjes:
1299 Wenck; Henri Lucien Erik: Hans hustru Frida Karen Cecilie, f. Møller, d. 22/12 1982.
- s 576: 1610 Wessel-Tolvig og
- s 577: 1653 Wessel-tolvig: 4' 1.(f.1895), læs (1895-1983)
- s 581: 1406 Westermann: 7' 1. efter 1893 tilf: d. 28/7 1983.
- s 585: 1591 Wetlesen: tilf: 4/10 1965 R^x, 4/10 1971 R¹.
- s 601: 1293 Zieler: 2' 1.: 26/2 1939, læs: 7/3 1957.
- s - : 1522 Zieler: ned. 1. "lod sig ...Sverige", læs: "Tog om aftenen 29/8 1943 til Sverige"
- s 602: 1892 Zittan: 4'1. (f.1912), læs (1912-1983).
- s 605: 1528 Aalborg: tilf: d. 29/9 1984.
- s 607: rettelser: 1483 Münter, 1' 1. HVIDBJØRNEN, læs THETIS.

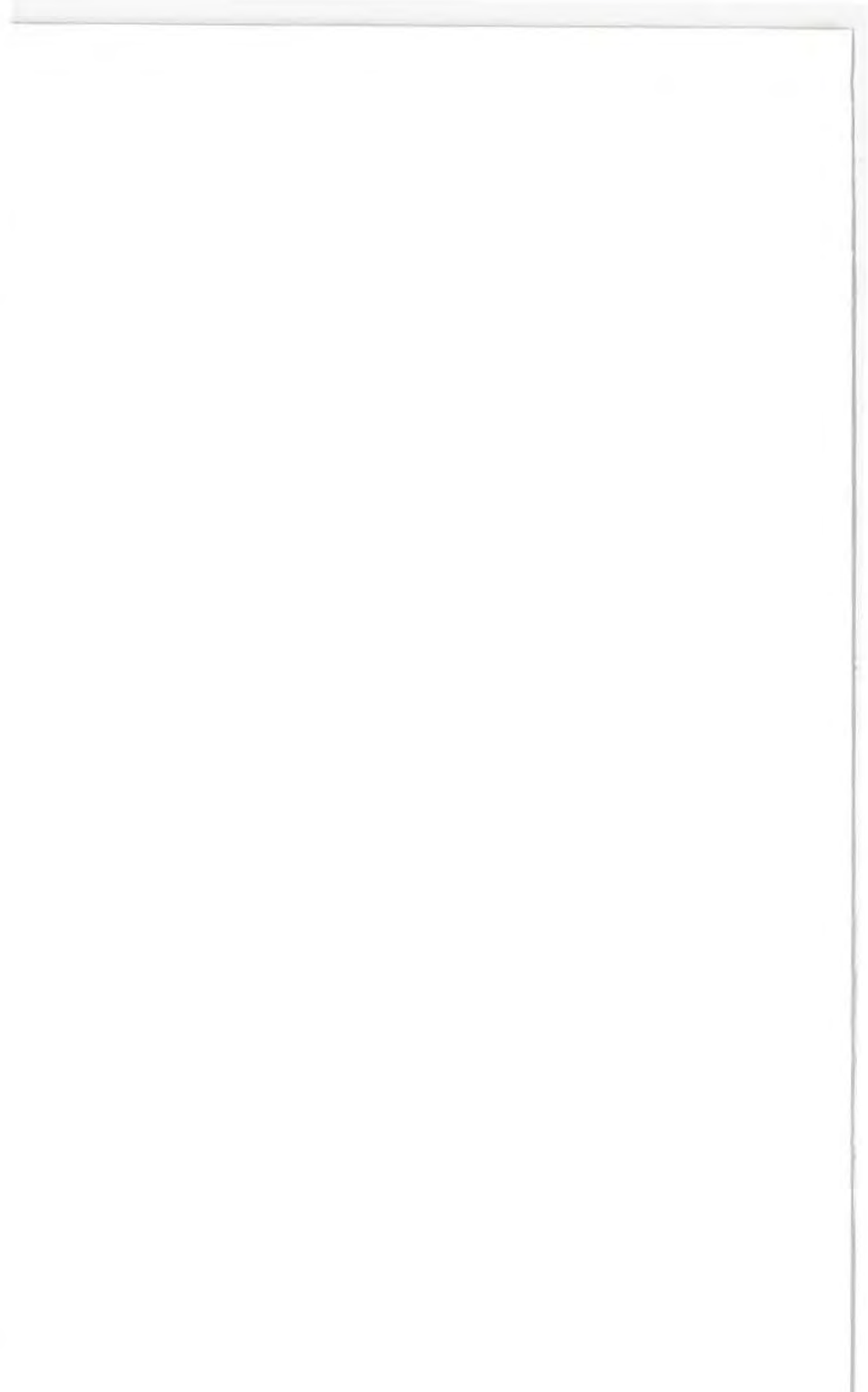
J. Teisen

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN
1984

155. ÅRGANG
UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-
SELSKABET

REDAKTØR
ORLOGSKAPTAJN K.H. WINTHER

KØBENHAVN
1985



INDHOLDSFORTEGNELSE EMNELISTE I

EKSPEDITIONER, REJSER, OPHOLD

Fram isdriftstationerne 1979-82 (T.J., L.J., G.J.) ... 69

FISKERIVÆSEN herunder FISKERIINSPEKTION

Fiskeriinspektionens organisation og udførelse (1796) 1

FORENINGER OG SELSKABER

Søe-Lieutenant-Selskabet

Flåde eller søpoliti - Søe-Lieutenant-Selskabet og nedrustningsbestræbelserne i 1920'erne (H.C.B.) 181

Nogle erindringer fra det 138. og 148. forsamlingsår (1403) 193

Poul de Løwenørn og stiftelsen af Søe-Lieutenant-Selskabet 1784 - 90 (H.C.B.) 195

Søe-Lieutenant-Selskabets jubilæumsmøde den 17. september 1984

– 1. Formandens indledning og udtalelser (1979) .. 279

– 2. Træk af søværnets historie - set gennem Søe-Lieutenant-Selskabets kikkert (T.K.) 283

Holmens kirkes kapel den 16. september 1984 (C.H.) 301

Søofficersforeningen

Mimrefrokostens historie (1403) 303

FORSVARSPOLITIK

Lov om søværnets ordning af 23 marts 1932 - med særlig henblik på lovens tilblivelseshistorie. Et detailstudie (G.B.C.) 140

FYR OG VAGERVÆSEN, LODSVÆSEN

Det kongelige danske Søkortarkiv 1784 - 22 oktober - 1984 (1771) 221

KRIGSSKIBE

Nye ubåde (1544)	61
Peder Skram (1403)	92
STANDARD FLEX 300 (1943)	119

NAVIGATION

Terrestrisk og astronomisk pladsbestemmelse ved iterative metoder (H.B.)	22
--	----

TRADITIONER

Hvad er "skæpperær" og hvorfra kommer udtrykket? (1673)	304
---	-----

FORFATTERLISTE**(til emneliste I)**

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

Flåde eller søpoliti - Søe-Lieutenant-Selskabet og nedrustningsbestræbelserne i 1920'erne	181
---	-----

Poul de Løwenørn og stiftelsen af Søe-Lieutenant-Selskabet 1784 - 90	195
--	-----

Borck, N.C. (1943)

STANDARD FLEX 300	119
-------------------------	-----

Brix, H. (H.B.)

Terrestrisk og astronomisk pladsbestemmelse ved iterative metoder	22
---	----

Clausen, G.B. (G.B.C.)

Lov om søværnets ordning af 23 marts 1932 - med særlig henblik på lovens tilblivelseshistorie. Et detailstudie..	140
--	-----

Harms, C. (C.H.)

Holmens kirkes kapel den 16 september 1984	301
--	-----

Holm, A. (1673)

Hvad er "skæpperær" - og hvorfra kommer udtrykket!	304
--	-----

Jensen, G. (G.J.) (se under Taagholt).

Jespersen, A. (1796)	
Fiskeriinspektionens organisation og udførelse	1
Johnson, L. (L.J.) (se under Taagholt)	
Kaarsted, T. (T.K.)	
Træk af søværnets historie - set gennem Søe-Lieutenant-Selskabets kikkert	283
Kilt, F.H. (1771)	
Det kongelige danske Søkortarkiv 1784 - 22 oktober 1984	221
Kjølser, F.H. (1403)	
Peder Skram	92
Nogle erindringer fra det 138. og 148. forsamlingsår .	193
Mimrefrokostens historie	303
Petersen, J. (1544)	
Nye ubåde	61
Poulsen, T. O. (1979)	
Søe-Lieutenant-Selskabets jubilæumsmøde den 17 september 1984 - formandens indledning og udtalelser	279
Taagholt, J. (J.T.) (med G. Jensen og L. Johnson) Fram isdriftstationerne 1979-82	69

EMNELISTE II

BOGANMELDELSER

Dansk litteratur

Kystbefæstningen gennem 75 år (F.L.) 268

J. Teisen: Danmarks flåde fra bue og pil til missil (1539) 269

Engelsk og amerikansk litteratur

Jürgen Rohwer: Axis Submarine Successes 1939-1945
(H.S.) 50

Gordon W. Prange: Miracle at Midway (1484) 51

Gordon W. Prange: Miracle at Midway (1484) 51

Joseph H. Wellings: On His Majestys Service (1484) . 100

Peter Patfield: Dönitz - The last Führer (1484) 209

Finsk litteratur

Per-Oluf Ekman: Havsvargar - Ubåtar och ubåtskrig Öster-
sjön (1920) 52

Norsk litteratur

Svein Molaug og Rolf Scheen: Fregatten LOSSEN. Et
kultur-historisk skatkammer (1490) 99

Svensk litteratur

Anders Jörle og Anders Hellberg: Ubåd 137 - Ti dage som
rystede Sverige (1737) 207

MARINENS BIBLIOTEK (v. 1673)

Erhvervelser 54, 102, 173, 2213, 271, 308.

Kommentarer til nyanskaffelser ... 58, 113, 177, 217, 275.

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Referat af § 32-møde den 27 oktober 1983 (v. 1979) 45

Prisspørgsmål for 1984 95

Bestyrelse og bedømmelsesudvalg for det 201
forsamlingsår 171

Henstilling vedrørende "Danske søofficerer 1933 - 1982"	171
Embedsmæng for det 201. forsamlingsår	307

NEKROLOG

Ammiral hans kongelige højhed prins Galavarnadit Diskul (1542)	266
--	-----

FORFATTERLISTE (til emneliste II)

Fink-Jensen, H. (1737)	
Anmeldelse	207
Holm, A. (1673)	
Marinens Bibliotek, erhvervelser . 54, 102, 173, 213, 271, 308.	
Marinens Bibliotek, kommentarer til nyanskaffelser ... 58	
113, 177, 217, 275.	
Larsen, F. (F.L.)	
Anmeldelse	268
Madsen, K.T. (1920)	
Anmeldelse	52
Poulsen, T.O. (1973)	
Referat af § 32-møde den 27 oktober 1983	45
Saabye, E.J. (1484)	
Anmeldelse	51
Anmeldelse	100
Anmeldelse	209
Skrydstrup, H. (H.S.)	
Anmeldelse	50
Teisen, J. (1490)	
Anmeldelse	99
Henstilling vedrørende "Danske søofficerer 1933-1982"	177

Thostrup, S.S. (1542)	
Nekrolog	266
Wesche, H.-H (1539)	
Anmeldelse	269

FORFATTERINDEKS

SØOFFICERER

(Officerer i Søofficersrullen)

LB nr.

(1403) F.H. Kjølsten
 (1484) E. J. Saabye
 (1490) J. Teisen
 (1539) H.H. Wesche
 (1542) S.S. Thostrup
 (1544) J. Petersen
 (1673) A. Holm

LB nr.

(1737) H. Fink-Jensen
 (1771) J. M. Kilt
 (1796) A. Jespersen
 (1920) K.T. Madsen
 (1943) N.C. Borck
 (1973) T.O. Poulsen

ANDRE FORFATTERE

Reg. Sign,

Navn

(H.C.B.)

H.C.Bjerg

(H.B.)

H.Brix

(G.B.C.)

G.B.Clausen

(C.H.)

C.Harms

(G.J.)

G.Jensen

(L.J.)

L.Johnson

(T.K.)

T.Kaarsted

(F.L.)

F.Larsen

(H.S.)

H.Skrydstrup

(J.T.)

J.Taagholt

Stilling

Overarkivar

avigationsmester

Magister

Orlogsprovst

Dr.

Professor

Civilingeniør

enedes om området omkring San Carlos (på W-siden af Øst-falkland) ud fra vurdering af følgende faktorer:

- Fordele: - Der forventedes ikke særlig stor argentinsk modstand på land.
- Området lå på samme ø som Port Stanley.
 - Kysten var velegnet til amfibieoperationer.
 - Enhederne ville være velbeskyttede mod EXOCET-angreb (p.g.a. de omliggende landmasser).
 - Brohovedet ville være let at forsvare.
 - Ubådstruslen under udlosningen ville være minimal (adgangsvejene kunne "lukkes").
 - Angribende fly i lav højde ville vanskeligt kunne overskue situationen.
- Ulemper: - Snæver manøvreplads for skibene.
- Dårlig luftvarsling mod lavtgående fly fra W (hovedtrusselsretningen).
 - Stor afstand over uvejsomt terræn til Port Stanley (ca. 50 miles).

Det var den engelske plan, at nærme sig landgangsområdet (AOA) i ly af mørket natten mellem 20 og 21 MAJ, således at man ved daggry kunne have etableret et brohoved. Kampenhederne og flyene skulle give luftvarsling og yde luftforsvar for amfibie- og forsynings-skibene, samt danne ASW-barriere N og S for AOA. De følgende nætter skulle desuden foretages eskortering af forsynings-skibe mellem AOA og vente- og omlastningsområder E for øerne.

Amfibie- og landoperationerne udførtes stort set efter planen, større argentinsk modstand blev kun ydet ved Port Darwin/Goose Green og Port Stanley.

De engelske maritime styrker blev periodevis udsat for argentinske luftangreb - særligt koncentreret i perioden 21 - 25 MAJ, hvilket medførte en del tab af kampenheder.



HARRIER kom til at spille en stor rolle under Falklandskrigen som det eneste kampfly der kunne bringes frem til området på skibe. 7 fly mistedes under krigen.

Den endelig argentinske kapitulation fandt sted i Port Stanley 14 JUN, da Gen. Menendez underskrev overgivelseserklæringen til Gen. Moore. Tabene (inkl. uheld) udgjorde:

- Engelske: 255 døde og 777 sårede
3 DDG/FFG
2 LLT/handelsskibe
7 HARRIERS
14 helikoptere (forsk.typer).
- Argentinske: Ca. 650 døde og et ukendt antal sårede
ca. 10.000 krigsfanger
1 patruljefartøj
35 fly (forsk.typer)
8 Helikoptere (forsk.typer.)
samt store mængder udstyr.

Vurdering.

Operationen generelt viser en stor fleksibilitet hos RN, der magtede at føre angrebskrig 7.000 sm. væk - på trods af, at uddannelse, træning og materiel var rettet mod forsvaret af NATO-området.

Udrustningen og klargøringen af den engelske TASK FORCE virkede effektivt og hurtigt (for bl.a. at demonstrere den politiske vilje), det var i denne fase afgørende, at der ikke var nogle økonomiske begrænsninger.

De engelske operationer var helt i overensstemmelse med krigens principper - med særlig hensyntagen til initiativ, koncentration, smidighed og offensiv optræden. Sidstnævnte har utvivlsomt medvirket til at paralisere de argentinske ledere.

De generelle maritime taktiske dispositioner var helt i overensstemmelse med gældende vestlige doktriner og NATO procedurer (f.eks. ASW/AAW screening med forsvaret i dybden).



De britiske atomundervandsbåde var de første kampenheder som nåede frem til Falklandsøerne. CONQUEROR som her ses med den danske NARHVALEN på siden (FEB 1979) gik ind i området den 16 APR 1982.

Manglen på AEW kostede de engelske styrker dyrt, der syntes dog ikke at have været alternativer til de udnyttede muligheder.

- Forlægnings- og work-up-fasen virkede efter hensigten. Tiden under den lange forlægning (2-3 uger) udnyttedes godt til en rimelig "work-up" af personel og materiel. Genindtagelsen af Syd-Georgien var en effektiv demonstration af den engelske politiske vilje til at yde en væbnet indsats. Ved samme lejlighed sikredes et værdifuldt reoperations- og omladeområde. Denne aktion klargjorde i øvrigt for alle, hvor alvorlig konflikten var.
- Blokade- og styrkedemonstrationsfasens indledende bombe- og bombardementsaktioner var særdeles veldimensionerede, idet de var offensive uden at være direkte farlige for de argentinske styrker - en effektiv magtdemonstration, der stadig gav argentinerne mulighed for at trække sig ud uden egentlige tab.
- Sænkningen af CCL GENERAL BELGRANO var en forsvarlig og nødvendig taktisk handling. De argentinske styrker og deres deployering var en alvorlig trussel, kun sænkningen af en større kampenhed syntes at kunne hindre en konfrontation (p.g.a. den psykiske virkning - samt ændringen af den relative kampkraft). BELGRANO var i øvrigt den eneste enhed, der kunne forventes at "tåle" torpedotræfninger (p.g.a. pansring og mange vandtætte inddelinger).
- Amfibieoperations- og landkrigsfasen må betragtes som en succes, idet den opfyldte målet - med relativt begrænsede tab.
Disse operationer var bemærkelsesværdige, idet de ikke var i overensstemmelse med gældende doktriner, der foreskriver, at angriberen skal have søherredømme, luftherredømme og styrkeforholdet (land) 4:1. Englænderne havde ikke luftherredømme og styrkeforholdet var ca. 1:1.

- Valget af AOA syntes meget velovervejet, men de stærkt nedsatte muligheder for luftvarsling og manøvreplads medførte alvorlige tab af kampenheder, der endda begrænsedes af ueksploderede træffere.

Det kan konkluderes at den engelske flåde var medvirkende til sejren i Falklandskrigen, idet den straks udviste beslutsomhed ved at tage initiativet. Den udviste kampvilje, og på fleksibel vis udnyttede den de midler, metoder og muligheder, der var til rådighed.

Gældende taktiske doktriner viste sig velegnede under kampforhold.

SAMLET KONKLUSION

Falklandskrigen beviste atter rigtigheden af den gamle tese: "Sejrherrer i krig, er den, der begår færrest fejl", idet

- taberen, de argentinske maritime styrker, forbrød sig mod elementære taktiske principper ved ikke at udnytte de foreliggende midler, metoder og muligheder.
- Sejrherreren, de engelske maritime styrker, udnyttede, på trods af en uvant situation (angrebsrollen, lange forsyningslinier og manglende luftstøtte), de foreliggende midler, metoder og muligheder næsten optimalt.

Der blev ikke under Falklandskrigen afprøvet nye taktiske koncepter, men en del gældende taktiske doktriner og procedurer blev afprøvet under krigsforhold - med tilfredsstillende resultater.

Der blev ikke under Falklandskrigen afprøvet våben byggede på nye principper, men nyudviklede våben blev afprøvet (SEA WOLF, SEA SKUA og AIM-9L SIDEWINDER), disse opfyldte helt forventningerne.

Udfra Falklandskrigens maritime operationer kan konkluderes:

- Truslen fra sea skimmers materialiserede sig, men kunne til en vis grad imødegås ved "soft kill".
- Ingen af de ældre SAM-systemer var i stand til at engagere sea skimmers eller lavtgående fly, de må betragtes som forældede i den daværende udgave. (SEA CAT, SEA DART og SEA SLUG).
- Ældre våbensystemer som torpedoer og "jernbomber" viste sig stadig at være yderst effektive mod skibe.
- Kanoners og småkalibrede våbens ildeffekt mod fly var minimal, men den psykiske virkning kunne holde flyene på afstand.
- Luftvarslingsradars er kun anvendelige i kystnære operationer eller i dårligt vejr, hvis de kan udskille fly fra land eller sø (sea clutter), - de skal være forsynet med MTI*-funktion.
- Truslen om tilstedeværelsen af ubåde bandt mange midler til ASW.

Afslutningsvis må det konkluderes, at mange aktuelle og vigtige maritime doktriner ikke blev afprøvet under Falklandskrigen p.g.a. dennes særlige forhold.

KONSEKVENSER FOR SØVÆRNET.

Søværnets operationsforhold kan på flere områder sammenlignes med de engelske styrkers operationsforhold i området ved Falklandsøerne, forholdene kan inddeles i:

- Direkte sammenlignelige faktorer, hvor krigens erfaringsmateriale direkte kan anvendes på søværnets forhold.
- Indirekte sammenlignelige faktorer, hvis indre forhold som: trusselsværdi, materieltyper og -krav eller offensive/defensive relationer, ikke tillader krigens erfaringsmateriale direkte anvendt.

Blandt faktorer af maritim taktisk betydning skal fremhæves:

* MTI = Moving Target Indicator.

Direkte sammenlignelige faktorer:

Kystnære operationer medfører, at almindelige varslingsradars får nedssat detektionsmulighed i landsektoren overfor luftmål, følgen heraf er kortere reaktions- og engagementstid. Problemet kan afhjælpes ved anvendelse af MTI-funktion og/eller AEW*. (Analogt problem opstår i dårligt vejr med sea clutter).

Kort detektionsafstand til lavtgående luftmål opstår når overfladeradars er eneste detektionsmiddel. Det har til følge, at reaktionstiden bliver tilsvarende kort. (Som eks. kan nævnes, at et mål i flyvehøjde 5 m. med fart 600 kn. detekteres i afstand 14 sm. af en radar med antennehøjde 20 m., hvilket giver en flyvetid på 84 sek. fra detektion til passage (hvis radarens kriterium om målstørrelse opfyldes). Indenfor denne tid skal der udføres; detektion, sporbehandling/-vurdering, beslutningstagen og engagement). Problemet kan afhjælpes ved AEW og/eller autonome våbensystemer (SAM eller CIWS). Truslen fra sea skimmers er stor. Det må forventes, at alle maritime krigsmagter anvender sea skimmers af mere eller mindre avanceret art. Detektions- og engagementsforhold er som ovenfor nævnt. Problemet kan afhjælpes ved:

- Forøget reaktionstid ved anvendelse af AEW.
- "Soft kill" ved anvendelse af ECM.
- "Hard kill" ved anvendelse af SAMs eller CIWSs.

Indirekte sammenlignelige faktorer:

Beskyttelse af andre enheder: (Enhedernes typer (f.eks. LLTs eller MMVs) og antal er af betydning for taktik og våben (area eller point defence)).

Begrænset flystøtte: (Flytyper, basemuligheder og bevægning er af taktisk betydning).

Stor lufttrussel: (Som ovenfor).

Ubådstrussel: (Ubådstyper og ASW-muligheder er af taktisk betydning).

* AEW = Airborne Early Warning.

Minetrussel: (Minetyper og MCM-muligheder-muligheder er af taktisk betydning).

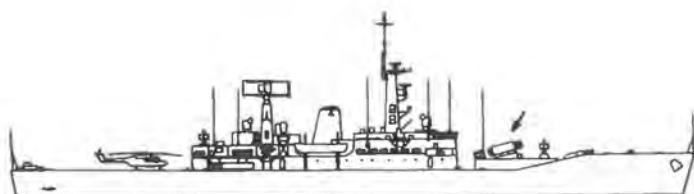
Anbefaling til konsekvenser for søværnet:

Falklandskrigens erfaringsmateriale bør - med behøring hensyntagen til de økonomiske forhold - have konsekvenser for søværnet:

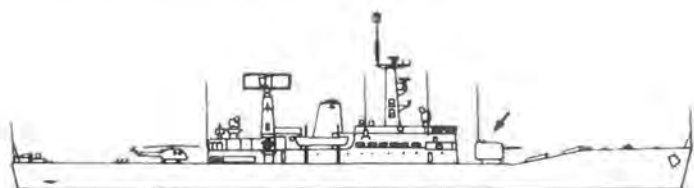
- At samtlige luftvarslingsradars modificeres (MTI-funktion) således, at de kan detektere luftmål over land og i sea clutter.
- At man undersøger mulighederne for fremskaffelse af AEW. f.eks. ved at forsyne eksisterende fly eller helikoptere (LYNX, SEA KING eller GULFSTREAM med luftvarslingsradar (f.eks. som den engelske SEA KING med SEARCHWATER i dome), således at AEW kan udføres under de vigtigste således at AEW kan udføres under de vigtigste operationsfaser.
- At man snarest anskaffer chaff-midler til alle enheder, således at mulighederne for "soft kills" optimeres.
- At man ved modificering af større enheder fremover anskaffer CIWS for "hard kills", evt. på bekostning af eksisterende kanonsystemer.

Udover de nævnte specifikke punkter anbefales det:

- At søværnet undersøger alle muligheder for anvendelsen af handelsskibe og civile flyhelikoptere.
- At søværnet støtter flyvevåbnet i anskaffelsen af avancerede AAMs (som AIM-9L SIDEWINDER), idet dette vil forøge anvendelsen af Combat Air Patrols i væsentlig grad.
- At søværnet nøje undersøger de skibskonstruktions- og udrustningsmæssige erfaringer fra krigen, - og afsætter midler til evt. ændringer.



FF LEANDER-kl (Exocet)



FF LEANDER-kl (Guns)



FF ROTHESAY-kl (Mod.Type 12)

Fregatklasser som deltog i Falklandskrigen.

AFSLUTNING

11. Indledningens spørgsmål "Hvad lærte vi af denne krig?" - Må besvares med "Intet nyt"! Idet der ikke under krigen er konstateret hændelser eller situationer af maritimt taktisk betydning, der ikke fra NATO-landenes side har væ-

ret forudset og trænet (bortset fra en ca. 7.000 sm. lang forsyningslinie og ombygningen af handelsskibe). Men vi fik et uvurderligt erfaringsmateriale, der bør ligge til grund for den videre udvikling af maritime våbensystemer samt taktiske doktriner og procedurer.

Følgespørgsmålet "Får det konsekvenser for søværnet"? - Må besvares med "Ja forhåbentlig". - Idet de fremsatte forslag til forbedring af søværnets effektivitet på baggrund af krigens erfaringer forhåbentlig bliver efterlevet, - i den udstrækning de økonomiske forhold (eller omprioriteringer) tillader dette.

Falklandskrigen var tragisk, idet over 1.000 mennesker døde, uden problemerne omkring øernes suverænitetsforhold blev løst. Det vil nu, - efter at begge parter har haft store tab, være endnu vanskeligere at nå frem til en fredelig forhandlingsløsning, hvor nødvendigvis en af parterne må ændre sin principielle holdning.

Noter/Henvisninger.

- 1) Navy International, May 1983, p. 262.
- 2) Navy International, May 1983, p. 262.
- 3) Battle p. 142.
- 4) Battle p. 59-61.
- 5) U.S. Proc. May 1983, p. 100 og Navy International, May 1983, p. 263.
- 6) Navy International, Maj 1983, p. 263.
- 7) U.S. Proc. May 1983, p. 100 Fj.
- 8) U.S. Proc. May 1983, p. 100 Fj, og Navy International, May 1983, p. 264 Fj.
- 9) U.S. Proc. May 1983, p. 103 Fj, og Navy International, May 1983, p. 264 Fj.
- 10) U.S. Proc. May 1983, p. 104.
- 11) Navy International, May 1983, p. 264.
- 12) Air War, p. 27 Fj.
- 13) Air War, p. 30 Fj.
- 14) U.S. Proc. May 1983, p. 105.
- 15) Crisis, p. 91.
- 16) U.S. Proc. May 1983, p. 105.
- 17) U.S. Proc. May 1983, p. 105 Fj.
- 18) Gazette, pp. 16109-10.
- 19) Gazette, p. 16110.
- 20) Gazette, p. 16110.
- 21) Gazette, p. 16113.
- 22) Rusi, Marts 1983 p. 20.

FRA ANDRE TIDSSKRIFTER

SVERIGE

Det svenske tidsskrift Sveriges Flotta refererer i nummer 1/85 et foredrag, som viceadmiral Bengt Schuback i efteråret 1984 holdt i Gøteborg - kort tid efter sin tiltræden som chef for den svenske flåde. Foredraget vakte en del opmærksomhed i svenske kredse og vil uden tvivl også være af interesse for T.f.S. læsere.

Admiralen indledte med at beskrive den svenske marines udvikling siden anden verdenskrig med særlig vægt på "Marineplan 60" (1960). Den var en naturlig konsekvens af forsvarsbeslutningen fra 1958 om at annullere bygningen af to jagere af Halland-klassen og at stille et moderniseringsprogram for ældre jagere og fregatter i bero. Denne beslutning byggede delvist på en noget tåget forestilling om de mulige konsekvenser, som en eventuel atomkrig kunne få for orlogsfartøjer. Planen gik ud på, at bygge et stort antal mindre og teknisk avancerede enheder i stedet for færre større. Sideløbende hermed blev marinens andel af det samlede forsvarsbudget imidlertid reduceret fra 20% til 15% - en fordelingsnøgle, der i princippet fortsat gælder - og dette forhindrede, at planens intentioner med hensyn til antal enheder kunne opfyldes.

Marinens ændrede sammensætning bevirkede, at hovedvægten blev lagt på anti-invasionsforsvaret i det kystnære område - uden at dette iøvrigt blev klart formuleret.

Eller sagt med andre ord:

- man mistede evnen til at sætte effektive modforholdsregler ind overfor ubåde, et forhold politikerne var vidende om men valgte at negligere,
- det ville ikke være muligt at yde tilstrækkelig beskyttelse til forbindelseslinerne over vand,

- og man fik for få enheder både til søs og på land til at varetage opgaverne i mere end et kystafsnit.

Ved begyndelsen af firserne bestod den svenske flåde således af et antal torpedo-/missilbåde (34), kystartilleribataljoner (30) samt 12 moderne ubåde. Disse sidste har iøvrigt i lang årrække udgjort et væsentligt element og man betragter det nuværende antal som værende det absolutte minimum. "Whisky-affæren" ved Karlskrona fik imidlertid mange til at erkende, at evnen til at imødegå en ubådstrussel er særdeles relevant - også i fredstid - hvorfor man besluttede at give dette område en væsentlig højere prioritet. Det vil bl.a. betyde anskaffelse af kystkorvetter, antiubådsfly og -helikoptere samt forskelligt overvågningsudstyr, en investering frem til 1990 på omkring 2 mia. sv. kr.

Et andet forhold, der ifølge admiralen har fået stor betydning for den svenske flåde, er den ændring, der er sket i den udenrigspolitiske situation gennem Nordområdets øgede betydning. Nordøstatlanten og Ishavet er blevet af vital betydning for både NATO og Warszawa-pagten og i den forbindelse er Skandinavien som barriere mellem supermagterne af særlig interesse.

Dette gælder ikke blot den nordlige del af Sverige, men også - og måske navnlig - området omkring udløbet fra Østersøen, hvorfra offensive sø- og luftkrigsoperationer vil kunne udgå. Personligt mente admiral Schuback iøvrigt, at sandsynligheden for en krig i Europa på grund af atomvåbenes afskrækkende virkning er ganske lille, tilgængæld er risikoen for politisk pression under trussel om anvendelse af militære magtmidler øget tilsvarende. Episoder i den forbindelse kunne forventes at finde sted først og fremmest i det maritime miljø.

Admiralen sluttede sit foredrag med at ridse situationen op frem til næste forsvarsbeslutning i 1987. Regeringens direk-

tiv til den svenske forsvarschefs oplæg er klart. Første prioritet har naturligvis forsvaret af Sverige for - marinen invasionsforsvaret. Som noget nyt siges det imidlertid også, at der skal lægges stor vægt på forsvarets evne til at imødegå fremmede magters krænkelse af svensk territorium i fred og neutralitet, og i den forbindelse blev det fremhævet, at svensk territorialfarvand er lige så svensk som selve fastlandet. For som admiralen sagde: "Havet är attraktivt för den som vill demonstrera sin styrke och av olika skäl påtvinga någon annan sin vilja".

(1906)

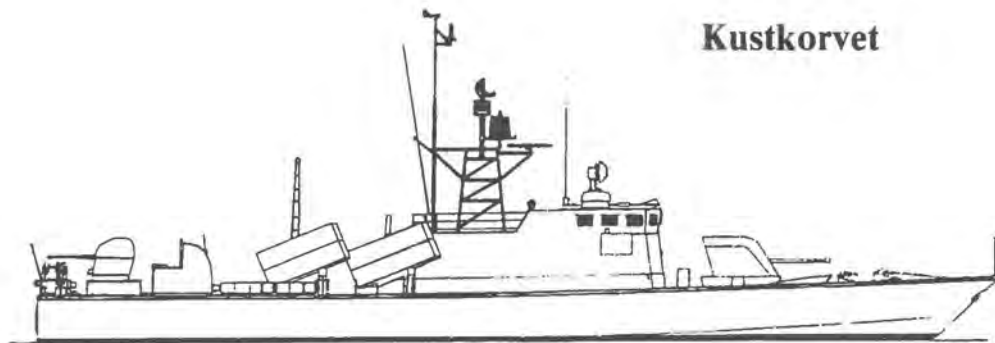


Ubåden Näcken.



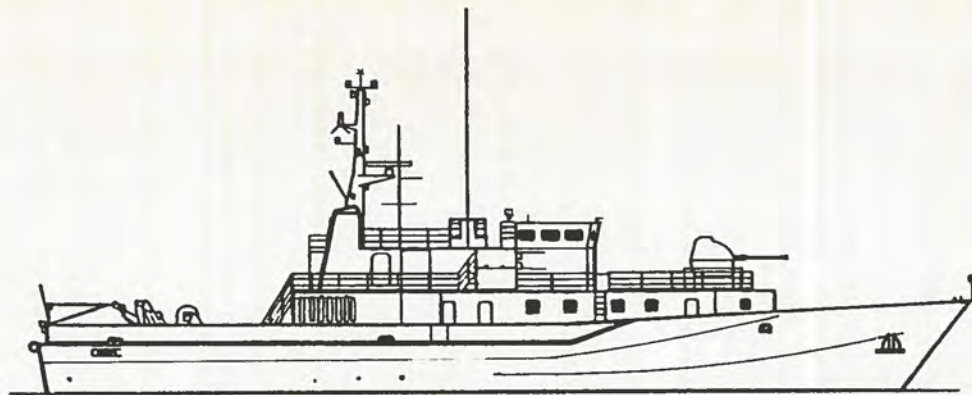
Kustkorvetten STOCKHOLM har netop afsluttet søprøver og er operativ i den svenske flåde.

Kustkorvet



Antal	Byggeår	L	x	B	x	D	Fart	Depl	Armering
2	1985-86	50	x	7,5	x	2	32	320	1 - 57 (1) 1 - 40 (1) 8 - SSM (2) 2 - 40, 3 1R Miner

(Søværnets Fjernkendingskursus).



Antal	Byggeår	L x B x D	Fart	Depl	Armering
6	1983 -	47,5 x 9,6 x 2,3	13	270/340	1 - 40 (1) DB Miner

LANDSORT-klassens primære opgaveer er foruden minejagt også ubådsbekæmpelse. Kan desuden optræde som moderskib for ubemandede fjernstyrede minestrygere af typen SAM = Sjalvgående akustisk magnetiska minesvep.

Boganmeldelse.

Helmut Pemsel: Biographisches Lexikon zur Seekriegsgeschichte. Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1985, 343 s.

Bogen indeholder 341 biografier fra grækeren Polykrates (570-522/21 f. kr.) til den engelske admiral John Foster Woodward (f.1932), som var flådechef under generobringen af Falklandsøerne i 1982.

Biografierne, der er opført i bogstavorden, er korte, gennemsnitlig lidt under 1 side og giver de vigtigste data for den maritime karriere samt om muligt med en kort karakteristik af personlighed og duelighed.

Som litteraturfortegnelsen angiver, ligger der et indgående studium af udenlandsk litteratur til grund og der er tillige for de fleste biografier anført benyttede specialværker.

Når der skal udvælges søhelte fra samtlige nationer incl. Øst-asien, er det begrænset, hvor mange danske navne, der kan tages med. I modsætning til flere tilsvarende engelsksprogede værker har forfatteren opdaget, at den danske flåde er værd at tage med. Han har taget fire navne med: 1) Niels Juel, som får flg. karakteristik: "Med sin taktik med fuld kraftkoncentration mod dele af den fjendtlige flåde har han opnået resultater og var derved forløber for Rodney og Nelson" og "Juel var sin tids bedste flådefører". 2) Peder Skram: han var tapper og human og hindrede sine besætninger i hensynsløs plyndring. 3) Herluf Trolle og 4) Wessel, en dumdristig angriber, som dog ikke altid overvejede, hvilken risiko, han løb.

Man savner f.eks Absalon og Suenson, måske fordi de sejrede over hhv. nordtyskere og en østrisk/tysk eskadre - under Tegetthoff nævnes Helgolandsslaget, men klogeligt intet om udfaldet. Christian IV og Olfert Fischer er heller ikke kendt værdige, men som sagt hellere få end ingen.

Norge har også fået sin andel: Olaf Tryggvason, Harald

Hårderåde og kong Sverre, men hvad Leif Erikson og Fritjof Nansen har at gøre mellem søhelte er nok mere problematisk.

Hver enkelt biografi er forsynet med portræt, en del af de ældste kun med afbildning på mønster o.lign., ganske enkelte med f.eks. en mindestøtte. Ved hver biografi er der desuden et rids af en af de daværende skibstyper.

Fejlfri er bogen vel ikke, men kritisk at gennemgå over 300 biografier ville gøre, at denne anmeldelse først kom om nogle år. De fire danske er i den sammentrængte form fejlfri. For Herluf Trolle angives korrekt, at han i slaget ved Øland erobrede den svenske admiral Jens Bagges flagskib MAKALÖS, som derefter brød i brand og sprang i luften. Ser man så efter under Jakob Bagge hedder flagskibet MARS. Som kildeangivelse er "Svenska sjöhjältar", 1899, hvor Bagges biografi er behandlet af A. Munthe. Her står: MARS, også kaldet MAKALÖS, men det kan virke forvirrende på læsere, der ikke kender den forklaring.

Udover Bagge skal jeg kun nævne en enkelt udlænding, admiral Georg Byng. Her, som flere andre steder, er efter "hovedpersonen" nævnt en mindre fremragende søkriger af samme navn med en endnu kortere - og det siger ikke så lidt - omtale. Det er sønnen John Bing (1704-57), som efter slaget mod franskmændene ved Menorca af en krigsret blev dømt til døden.

Der skulle nok være bemærket, at styrkeforholdet var så meget til gunst for fjenden, at selv en Nelson ville have haft svært ved at løse opgaven.

Et tillæg omhandler flagofficerer i de vigtigste mariner, i 10 forskellige perioder, først 1620, sidst 1980. Danmark er med hver gang, undtagen i 1916.

Som ovenfor nævnt, findes flere tilsvarende værker, men i dette har flere navne fået lov at blande sig med Nelson og Tirpitz, bl.a. skandinaver.

J. Teisen

MARINENS BIBLIOTEK.

Erhvervelser i marts/april 1985.

HISTORIE:

Bjerg, Hans Chr. (red.): Søværnets mærkedage. Vedbæk 1984. forsk.pag. (58 s.).

Croizat, Victor: The Brown Water Navy. The River and Coastal War in Indo-China and Vietnam 1948-1972. Poole 1984. 160 s. ill. index.

Hals Lodseri gennem 250 år. Aalborg 1985. 24 s. ill.

Korsør Havn og Søfarts Historie 1790-1939. Korsør 1985. 110 s. ill. kort. bibl.

Langenberg, J.: Great Britain and the Confederate Navy 1861-1865. Bloomington 1965. 342 s. ill. index.bibl.

Petersen, F. Holm: Maritime minder fra Svendborgsund. Kbh. 1978. 48 s. ill.

Preston, Antony: History of the Royal Navy. London 1983. 192 s. ill. index. 4°.

Schofield, William G.: Destroyers - 60 Years. New York 1962. 180 s. ill. index. 4°.

Thostrup, S.: Traditioner (foredrag). Kbh. 1983. 15 s. manuskript. 4°.

Vancouver, George (W. Kaye Lamb, ed.): A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and Round the World 1791-1795. Vol. I-IV. HAKLUYT SOCIETY, SECOND

SERIES NO. 163-166. London 1984. 1752 s. ill. kort. index. bibl. (kun til brug på læsesal).

Waters, D.W.: The Elizabethan Navy and the Armada of Spain. (Maritime Monographs and Reports No. 17-1975). London 1975. 102 s. ill. kort. bibl. 4°.

2. VERDENSKRIG.

Artilleriskibet NIELS JUEL. u. sted 1983. 16 s. ill.

Brennecke, Jochen: Jäger-Gejagte. Deutsche U-Boote 1939-1945. 6. udg. Herford 1982. 432 s. ill. kort.

Enders, Gerd: Auch kleine Igel haben Stacheln. Deutsche U-Boote im Schwarzen Meer. Herford 1984. 246 s. ill. kort. index. bibl.

Gerdau, Kurt: Albatros - Rettung über See. 115 Tage bis zum Frieden. Herford 1984. 136 s. ill. index. bibl.

Humes, Ted: A Guide to the Atlantic Wall and D-Day Beaches. (Calais to Cherbourg). Phoenix 1984. 88 s. ill. kort.

Kurowski, Franz: Kampffeld Mittelmeer. Herford 1984. 252 s. ill. bibl.

Wheeler, Richard: A Special Valor. The U.S. Marines and the Pacific War. New York 1983. 466 s. ill. kort. index. bibl.

Woods, Gerard A.: Wings at Sea. A Fleet Air Arm Observer's War 1940-45. London 1985. 272 s. ill. kort. index.

PERSONALHISTORIE.

Ancker, P.E.: Danmark's eneste "Flyver-Es". Oberst Kaj Birksted fylder 70 den 2. marts 1985. (Dansk Flyvehistorisk Forening, særtryk 1/85). Lyngby 1985. 8 s. ill. 4°.

Brun, Eske: Mit Grønlandsliv. Kbh. 1985. 158 s. ill. index.

Helms, A.: I engelsk tjeneste. (Foredrag holdt i Marinehist. Selskab den 20. marts 1985). u.sted 1985. 20 s. maskinskr. 4°.

Adams, Henry M.: Witness to Power. The Life of Fleet Admiral William D. Leahy. Annapolis 1985. 392 s. ill. index. bibl.

Pemsel, Helmut: Biographisches Lexikon zur Seekriegsgeschichte. Seehelden von der Antike bis zur Gegenwart. Koblenz 1985. 344 s. ill. bibl.

Poulsen, Hanne: Danske Skibsportrætmalere. Kbh. 1985. 140 s. ill. index.

Steinhaus, Rolf: Soldat/Diplomat. U-Boot-Fahrer, Zimmermann, Journalist, Ministerberater. Erlebnisse und Reflexionen eines Offiziers der Kriegsgeneration. Herford 1983. 214 s. ill. index.

Teisen, J.: Rettelser og tilføjelser til T.A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard: Officerer i Den dansk-norske Søetat 1660-1814 og Den danske Søetat 1814-1932. Kbh. 1935. (Særtryk fra Personalhistorisk Tidsskr., nr. 2/1984). Kbh. 1984. 35 s. ill.

POLITIK.

Berner, Örjan: Sovjet & Norden. Samarbete, säkerhet och konflikter under femtio år. Stockholm 1985. 156 s. kort. bibl. index.

Cable, James: Diplomacy at Sea. Annapolis 1985. 192 s. index. bibl.

Christensen, Søren Møller (red.): Man har et standpunkt... Socialdemokratiet og sikkerhedspolitikken i 80'erne. Kbh. 1984. 198 s.

Damgård, Erik m.fl. (red.): Dansk demokrati under forandring. Kbh. 1984. 138 s. bibl.

Møller, Karsten, J.: Kirken og sikkerhedspolitikken. (Serien: Forsvaret i Samfundet). Vedbæk 1985. 56 s. ill. bibl.

Storækre, Kari: God tur til Paris. Oslo 1985. 148 s.

Thune, Christian (red.): Konflikternes verden 1984. Kbh. 1984. 312 s. ill. kort. bibl.

STRATEGI & TAKTIK.

Barnaby, Frank (red.): Future War. Armed conflict in the next decade. London 1984. 192 s. ill. kort. index. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Allied Landing Craft of World War Two. Annapolis 1985. upag. (132 + 78 s.). ill.

Berg, John: Sovjets ubåtar. Stockholm 1985. 80 s. ill. 4°.

Burns, S.V.: Plymouth's Ships of War. A history of naval vessels built in Plymouth between 1694 and 1860. (Maritime Monographs and Reprints No. 4-1972). London 1972. 152 s. ill. index. 4°.

Glazar, Tom: k.u.k. Marinebilder. Wien 1972. 21 s. ill. bibl.

Hahn, Harold M.: The Colonial Schooner 1763-1775. London 1981. 176 s. ill. kort. 4°.

Masson, Henri le: Évolution de la marine de guerre moderne. Porte-Avions, Sous-Marins, Escorteurs. Paris 1951. 166 s. ill.

Meyer, C.J.: Modern Combat Ships 1: "Leander" Class. London 1984. 122 s. ill.

VÅBENTEKNISKE o.a. BÅNDBØGER.

Dorling, H. Taprell (Alec A. Purves, ed.): Ribbons and Medals. 20. rev. udg. London 1983. 320 s. ill.

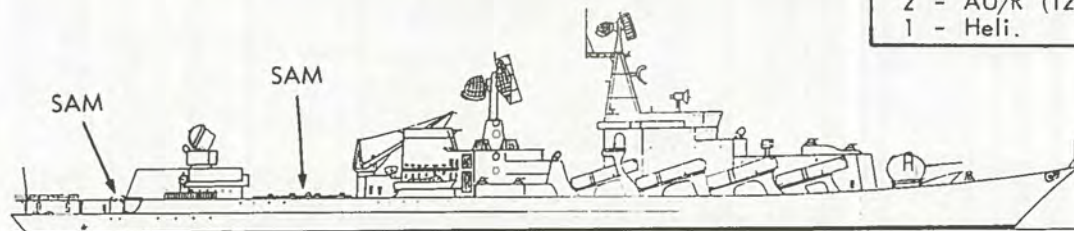
Risseler, Eberhard: Die Torpedos der deutschen U-Boote. Entwichlund, Herstellung und Eigenschaften der deutschen Marine-Torpedos. Herford 1984. 272 s. ill. index. bibl. 4°.

GRØNLAND.

Brinch, Jens: Aappilattoq. En bygd i Kap Farvel. Roskilde 1980. 162 s. ill. kort. 4°.

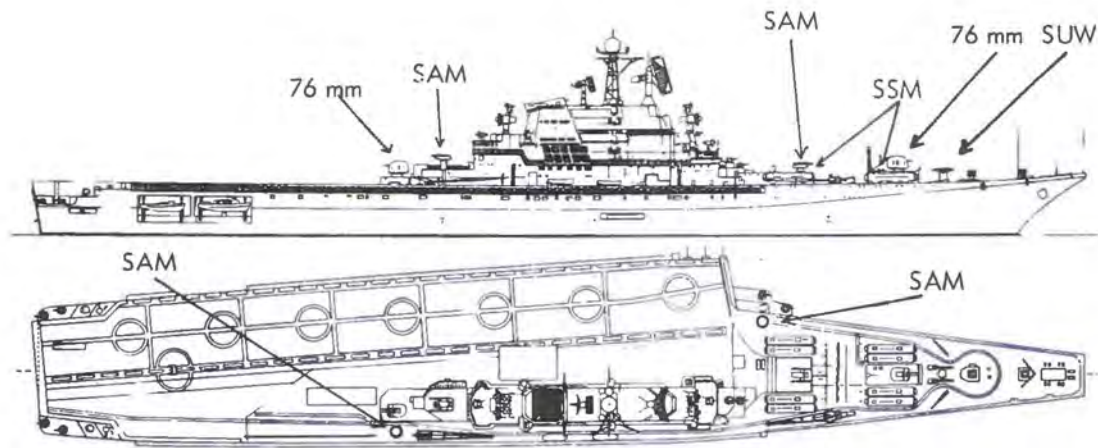
Walther, Kaj: Dagbog fra sejlads med inspektionskutteren TULUGAQ og inspektionsskibet HVIDBJØRNEN ved Grønland 1984. u. sted 1984. 20+22+21 s. ill. maskinskr. 4°.

Antal	Byggeår	L	x	B	x	D	Fart	Depl	Armering
3	1976-85	185	x	20	x	8,5	34	12000	2 - 130 (2) 36 - 30 (6) 16 - SSM (2) 8 - SAM (1) 4 - SAM (2) 2 - AU/R (12) 1 - Heli.



SLAVA er armeret med SSM-missiler af Typen SS-N-12 (300 sømil), der er placeret i de markante skråstillede beholdere i forskibet.

På helikopterhangaren agter er placeret radarildledning (TOP DOME) til SAM-missilerne SA-N-6, der er nedsænket i hoveddækket mellem de to sidestillede skorstene og hangaren. På afsætningen agter er desuden SAM-missiler af typen SA-N-4 med radarildledning (POP GROUP). I hækken findes slæbesonar.



Armering: 8 - SSM (2), 4 - SAM (2), 4 - SAM (2), 2 - SUW (2), 4 - 76 (2), 48 - 25 (6)
 Gatling, 10 - 53 (5), 2 - A/U raketstyr (12) HORMONE A/U Heli, FORGER FB.

KIEV-klassen.



RACAL-DECCA

RACAL

København: 01-12 83 10/Esbjerg: 05-12 85 00/Hirtshals: 08-94 30 22

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

RAYTHEON

Radar-anlæg
Doppler Log
Satnav
Satcom
Loran C
Vejrkortskriver



AAGE HEMPEL

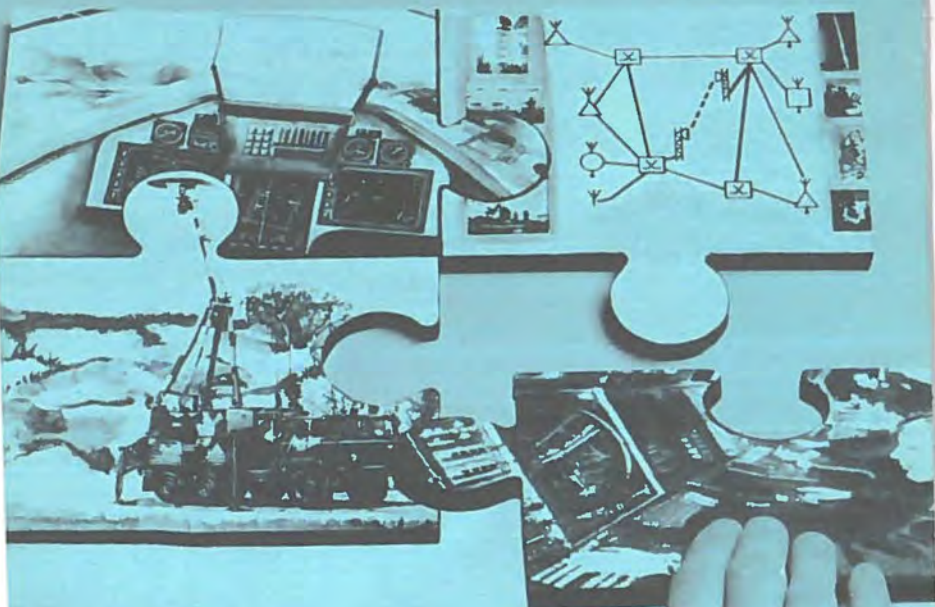


INTERNATIONAL A/S

1933 · 1983

Havnegade 39 · 1058 København K · Tlf. 01-12 67 67

Ericsson i försvarets tjänst



Ericsson Radio Systems har fullständigt kunskande inom områdena sensor-system, kommunikation, ledningscentraler och flygelektronik.

Stora satsningar på ett område ger tekniska landvinningar på ett annat. Därför kan vi satsa stort. Till godo för den som behöver hela system. Men också för den som vill lägga pusslet själv.

ERICSSON RADIO SYSTEMS AB
FÖRSVARSPRODUKTER
S-161 80 STOCKHOLM
TEL: 08-757 0000, TELEX: 135 45
BOX 1001, 43126 MÖLNDALE
TEL: 031-67 1000, TELEX: 209 05

ERICSSON 

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Paul Bjørn Sørensen



Nr. 4 - 1985 JULI/AUGUST
156. 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

Annoncesalg til Søvæsenet

01 - 58 46 00

Tal med vores hr. Victor Johansen
om annoncer eller tryksager

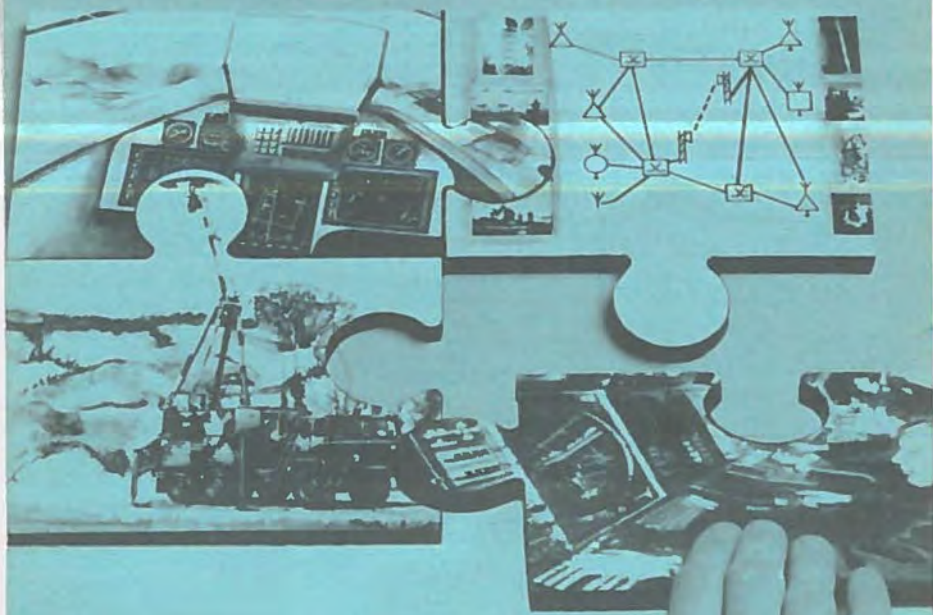
**En ny
generation
lyskastere**

5 suveræne serier
med utrolige effekter
og rækkevidder.
Kontakt os for
dokumentation.



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

Ericsson i försvarets tjänst



Ericsson Radio Systems har fullständigt kunnande inom områdena sensor-system, kommunikation, ledningscentraler och flygelektronik.

Stora satsningar på ett område ger tekniska landvinningar på ett annat. Därför kan vi satsa stort. Till godo för den som behöver hela system. Men också för den som vill lägga pusslet själv.

ERICSSON RADIO SYSTEMS AB
FÖRSVARSPRODUKTER
163 80 STOCKHOLM
TEL: 08-757 00 00, TELEX: 135 45
BOX 1001, 431 26 MÖLNDAL
TEL: 031-67 10 00, TELEX: 209 05

ERICSSON 

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR:

Orlogskaptajn
P. Bjørn Sørensen
Forsvarsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K.
Telefon (01) 11 62 60 lok. 2441

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 2 04 77 64
Privat: (01) 58 00 85

ISSN 0040-7186

ANNONCEKSPEDITION:

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

TRYKKERI:

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

Forsidebillede: Inspektionskutteren AGDLEK på inspektionstjeneste i Vestgrønland.

INDHOLD	SIDE
STRATEGY IN THE FAR NORTH af Dr. Geoffrey Till, U.K.	167
DEN SOVJETISKE ØSTERSØFLÅDES KAMPINDSATS I KRIGENS SLUTFASE 1944-45 af Kontreadmiral A. Pusjkin, U.S.S.R.	191
MARINENS BIBLIOTEK	220
PERSONMEDDELELSER	225
MEDDELELSER	226



FARVANDSUDSIGTEN

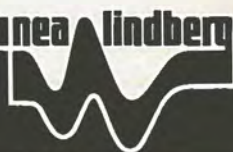


IVISS

IVISS står for »Infrared and Visual Imaging Surveillance System« og er betegnelsen for et avanceret elektro-optisk system, der i alle henseender er specielt optimeret til farvandsovervågning.

- høj opløsning/stor følsomhed
- manuel/automatisk overvågning – dag og nat
- stor pålidelighed
- digital zoom
- ressourcebesparende
- udviklet i samarbejde med Forsvarets Forsknings-tjeneste

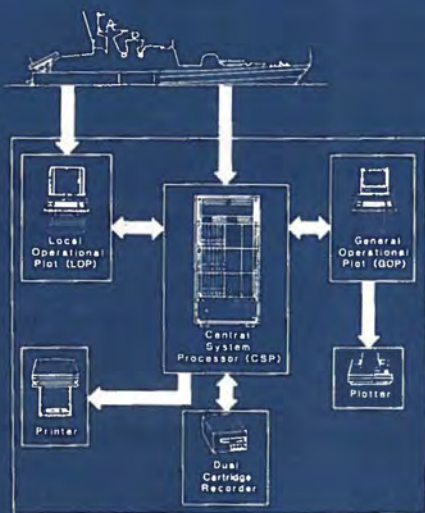
Nea-Lindberg A/S
Industriparken 39-43 · 2750 Ballerup
Tlf. (02) 97 22 00



TACTICAL DATA SYSTEM

**A state of the art C³I-system
developed and designed in
close cooperation with the
royal danish navy**

- **SURVEILLANCE**
- **NAVIGATION**
- **TRACKING**
- **DATA LINK**
- **SYSTEMS
INTERFACES**



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4
8520 Lystrup
Denmark

Telephone 06-22 20 00
Int'l +45 6 22 20 00
Telex 68109 terma dk



STRATEGY IN THE FAR NORTH

af Dr. Geoffrey Till, U.K.

Introduktion.

I denne artikel - som er oversat med forfatterens tilladelse, og som vil blive udgivet fra forlag i London i anden sammenhæng dette efterår - fremdrager Dr. Till en række aktuelle kendsgerninger og nogle tankevækkende vurderinger af de strategiske forhold i de nordlige farvande. Forfatterens synspunkter er understøttet af en række historiske analogier, som gør fremstillingen yderligere interessant.

Dr. Geoffrey Till er anerkendt som britisk ekspert i maritim strategi. Han er tilknyttet "Royal Naval College Greenwich" som docent og forelæser ved "Department of War Studies, King's College London". Han har skrevet eller været medudgiver af forskellige bøger om maritim strategi bl.a. "Maritime Strategy and the Nuclear Age" (sammen med Bryan Ranft) og "The Future of British Seapower". Som "NATO Defence Fellow" arbejder han for tiden på en studie om den maritime strategi for den vestlige alliance. Desuden er han rådgiver og boganmelder for "Journal of Strategic Studies". Dr. Till er nylig blevet opfordret til at skrive en artikel om "Storbritannien og Norden" for det under den danske regering siddende udvalg for Sikkerhed og Nedrustning (SNU).

Det område, der behandles i nærværende artikel "Strategy in the Far North", har nær tilknytning til danske sikkerheds- og forsvarsproblemer, og oversættelsen bringes med T.f.S. redaktionsudvalgs anbefaling for den aktuelle interesse, den må formodes at have for tidsskriftets læsere i en tid, hvor især søværnet og dets hidtil så accepterede bidrag til løsning af de fælles allianceopgaver synes at være kommet i en vis hjemlig politisk modvind.

S. Kieler

Det var i 1944, at den sovjetiske udenrigsminister Molotov gav sin modpart fra Norge, Trygve Lie, en lektie i maritim geografi:

"Dardanellerne", - sagde han - "her er vi lukket inde... Øresund... her er vi lukket inde. Kun i Nord er der en åbning, men denne krig har vist os, at forsyningslinierne til Nordrusland kan blive afskåret eller alvorligt begrænsede. Det skal ikke gentage sig i fremtiden. Vi har investeret





meget i den del af Sovjet Unionen, og det er derfor afgørende for hele Unionens eksistens, at vi i fremtiden sikrer os, at det nordlige Rusland får lov at leve og udvikle sig i sikkerhed og fred"').

Det nordlige områdes strategiske vigtighed.

Fyrre år senere er den strategiske betydning af dette område for Sovjet Unionen og dets potentielle modstandere mindst lige så vigtige, ja måske endda vigtigere. Nu - som dengang - er de sovjetiske maritime aspirationer tyngtet af det faktum, at landets admiraler er nødt til at dele Sovjet Unionens sømagt i fire halvautonome flåder (for ikke at omtale et par særlige flotiller på de indre vandveje) på en sådan måde, at det vil blive yderst vanskeligt at følge Mahans doktrin om koncentration af Sovjet Unionens sømagt mod en stærk modstander. For at føje spot til skade kan tre af disse flåder kun komme ud på det åbne hav ved at sejle gennem smalle stræder, der i dag kontrolleres af Sovjet Unionens potentielle modstandere, og tre af flåderne - om ikke de samme tre - har vanskelige klimatiske forhold at operere under. Under disse omstændigheder er det ikke overraskende, at Sovjet Unionen fortsat understreger den strategiske betydning af farvandene nordvest for landet. Her er det eneste område, hvor en rimelig let adgang til det åbne hav forefindes, og hvor overkommelige operationsbetingelser også er til stede. Hvis de sovjetiske magthavere skal gøre deres indflydelse gældende på verdensscenen, må de, som ofte fremhævet af admiral Gorshkov, anvende sømagt, og dette medfører, at Rusland må fortsætte sin historiske stræben efter uhemmet adgang til de nordlige farvande, som uheldigvis for russerne er lige så brugbare for fjendtlige flådestyrker, der sejler ind i disse farvande, som de er for en Sovjet-flåde, der sejler ud. Admiral Gorshkov har derfor også hyppigt gentaget Molotovs advarsel om, at igennem historien har Ruslands fjender hyppigt benyttet søen, som en vej til at bringe militær magt

i anvendelse mod landet, og dette er en trussel, som der stadig må agtes nidkært på.

Men den traditionelle strategiske vigtighed af de nordlige farvande for Sovjet Unionen er blevet yderligere forstærket af nylige og forskellige teknologiske udviklinger. Området er nu blevet frontlinien mellem De Forenede Stater og Sovjet Unionen for en mulig udveksling af ballistiske missiler og anvendelse af interkontinentale bombefly henover polområdet. En stadig øgende procentdel af Sovjet Unionens ubådsstyrke udstyret med strategiske nukleare våben opererer i disse farvande. Af denne årsag og på grund af en vidtrækkende militær og kommerciel udnyttelse og udbygning af landområderne, der grænser til Barents- og Hvidehavet, er de nordlige farvande blevet endnu vigtigere for Sovjet Unionen, end de var i 1944.

Den gamle og den moderne vigtighed af området har ført til, at Nordflåden nu er en af de to sovjetiske hovedflåder. For tiden og i omtrentlige tal har Sovjet deployeret over 40 moderne ballistiske missilubåde (SSBN) i dette område. Normalt vil dette indbefatte over 20 ubåde af DELTA-klassen, hvis SS-N-18 missiler kan nå De Forenede Stater affyret fra sovjetisk kontrollerede farvande. Den gigantiske ubåd af TYPHOON-klassen er også først dukket op i dette område. Dens 20 SS-N-20 missiler har en tilsvarende rækning, men hvert missil er forsynet med mellem 6 og 9 individuelt målsøgende krigshoveder. Den øvrige del af SSBN styrken udgøres af den noget ældre YANKEE-klasse.

Omkring 40 atomfremdrevne og 50 dieselfremdrevne jagtubåde er Nordflådens spydspids. Overfladestyrkerne - der normalt omfatter 30 større kampskibe - viser - sammen med det store antal mindre krigsskibe af forskellige typer - faktisk en mindre nedgang i antal i de seneste år, men den øgede individuelle kvalitet at disse skibe og deres større evne til at operere som en "Blue-Water-Force", demonstreres overbevisende af Nordflådens KIEV-klasse hangarskibe og den

atomfremdrevne KIROV-klasse slagkrydser. Nordflådens kapacitet for lokale amfibieoperationer er beskeden, men den forhåndenværende styrke anses for meget effektiv til anvendelse i området.

Flåden er baseret ved Severomorsk i Kolafjorden nord for Murmansk. Den forholdsvis lange Kolafjord er spækket på begge sider med forsvarsanlæg og industrielle centre, sidstnævnte især omkring Murmansk, og forbindelsen mellem disse anlæg er nylig forbedret ved udbygning af vej- og jernbanenettet. Selvom der er et par mindre skibsværfter ved Murmansk, Sovmorput og Glavryba, findes den egentlige værftskapacitet omkring 600 km sydøst herfor på den modsatte side af Hvidehavet nær Arkangelsk. Fremhævelsesværdig er den enorme, overdækkede ubådsbyggehal ved Severodvinsk. De omtalte værfters kapacitet ville alligevel ikke være tilstrækkelige til at tilgodese Nordflådens reparations- og udrustningskrav i en længere varende konflikt. For at udkæmpe en lang krig mod en alvorlig modstander måtte Nordflåden have uhindret adgang til forsyningsbaserne og værfterne i Østersøen.

Baseret på flyvepladser i land har Nordflåden et flådeluftvåben, som omfatter omkring 95 BADGER- og BLINDER bombefly. Herudover må man forvente, at omkring 40 af de nye, formidable BACKFIRE bombefly hurtigt vil kunne deployere nordpå fra baser i Leningradområdet, for at operere i de nordlige farvande fra Olenogorsk, en større flyvebase på Kolahalvøen. Flere hundrede andre fly af forskellige type er fordelt over 20 større og mindre flyvepladser i Kola området.

Det er vanskeligt at være præcis med hensyn til land- og luftforsvarsstyrker i Kola området, fordi halvøen kun er en del af et større militært område, der også omfatter Leningrad Militærdistrikt og Arkangelsk Luftforsvarsdistrikt. Normalt er der garnisoneret, hvad der svarer til 2 motoriserede divisioner, og der er omkring 120 luftforsvarsfly base-

ret på Kolahalvøen. Betydelige forstærkninger til disse militære enheder, vil kunne fremføres, hvis behovet herfor opstår.

Styrkesammenligninger mellem mulige modstandere i nordområdet er endnu mere påvirket af en række kritiske forudsætninger med hensyn til varslings tid for krigsudbrud og indflydelse af militære begivenheder i andre dele af verden, end tilfældet er med tilsvarende styrkesammenligninger i Central Europa. Sandsynligvis vil den største kilde til usikkerhed være den mulige tilstedeværelse og sammensætning af NATOs "Striking Fleet Atlantic" - en større variabel i en sådan ligning og en variabel, som det er umuligt at præcisere. "Striking Fleet" kan være der på et tidligt tidspunkt i massiv styrke, eller den kan slet ikke være der. Der er også betydelige forskelle mellem NATOs luft- og landstyrker i området i normal fredstid, og hvad der kunne være til rådighed gennem fremføring af forstærkninger i en spændingsperiode. Der er, heldigvis for forfatteren, ikke rum i denne artikel for opstilling af besværlige kataloger over mulige styrker i forskellige grader af beredskab og under forskellige varslingskriterier. Det forekommer imidlertid rigtigt blot at konkludere, at i normal fredstid er NATO styrkerne i det nordlige område meget små. Et par tusind norske soldater og ca. 80 luftforsvarsfly i Nordnorge og hertil nogle marinefartøjer og maritime patruljefly på deres lovlige fredsgaver ville normalt være det hele.

Fordi Sovjet Unionen er tydeligt overfølsom med hensyn til sine rettigheder i de nordlige farvande, og fordi de skandinaviske lande indtager en ganske interessant og kompliceret holdning til deres sikkerhedsproblem*, er spændingen i det nordlige område normalt lav og præget af tilbageholdenhed. NATOs fredstidsdeployeringer, som givet har til formål at afskrække mulige modstandere såvel som at forsikre de skandinaviske NATO allierede om alliance solidariteten,

*) Det formodes at forfatteren her hentyder til den såkaldte "Nordiske Balance". S.K.

bliver omhyggeligt modulerede, så de ikke fremtræder provokerende. Det nordlige område er ikke for tiden et hovedområde for Øst-Vest konfrontation, og begge parter lader til at være tilfredse med at lade det forblive herved. Omvendt ville området - i tilfælde af en større konflikt - blive voldsomt omstridt, fordi kontrollen med området ville give den sejrige part så mange strategiske fordele.

Beherskelse ville tillade begge sider at udnytte området til sine strategiske formål og nægte områdets udnyttelse af modstanderen. Hvis Sovjet Unionen fik kontrollen over de nordlige farvande, ville den være i stand til at udnytte dem til en sikker deployering af sin strategiske ubådsmisilstyrke. Den ville få adgang til nordatlanten og det åbne hav videre ud. Dette ville gøre det muligt for Sovjet Unionen at angribe NATOs søforbindelseslinier, tilføje strømmen af skibe med forstærkninger og forsyninger til Europa store tab og binde de styrker, som ellers ville have mulighed for at true de sovjetiske interesser andetsteds. Som NATOs øverstkommanderende for Atlanterhavskommandoen bemærkede: "En kamp om Atlanterhavet må føres i Norskehavet" ²⁾. Sovjetisk dominans her kunne udstrækkes til sydligere farvande og dermed fysisk blokere NATOs fodfæste i Norge. Dette kunne allerede i fredstid fremkalde lokale følelser af usikkerhed og lægge Norge åbent for et amfibieangreb i en krigssituation. Landområder erobret af Sovjet Unionen i nord kunne følgelig anvendes som basis for videre angreb i luften, til søs og på land længere sydover og endda over Nordsøen mod selve Storbritannien. Endelig ville en sovjetisk dominans forhindre NATOs styrker i at bruge området til angreb mod sovjetisk territorium. Den vestlige interesse i at dominere området er naturligvis et spejlbillede af sagen. Begge sæt af strategiske interesser demonstrerer tilfældigvis den særlige og meget nære relation, der er mellem kontrol af havet og kontrol af tilstødende landområder.

Kampen om søherredømme.

Kampen om søherredømme, eller hvad admiral Gorshkov kalder "favorable operationsbetingelser", ville i disse farvande uden tvivl omfatte fire elementer. Det første ville være en kamp om kontrol over kystfarvandene, som i den indledende fase af en konflikt hovedsagelig ville være et norsk anliggende, med den norske flåde og det norske flyvevåben som hovedaktører. Nordmændene ville givet udnytte de topografiske fordele, som landets kystlinje med dens mange øer, skær, vige og lange dybe fjorde frembyder. Den ikke ubetydelige styrke af norske missil/torpedo/kanonbåde, kystubåde, minelæggere og kraftigt beskyttede kystforter ville kunne gøre alvorlige indhug på en indtrængende fjendtlig flådestyrke. Forsvarskoncepten forudsætter kontinuerlige angreb på fjendtlige styrker, også efter at en landgangsstyrke er trængt ind.

Med tanke på trossætningerne hos Sovjets egen "nye skole" fra 1930'erne og de indledende tyske tab ved invasionen i Norge i 1940 (her tænkes bl.a. på sænkningen af den svære krydser Blücher i Oslofjorden) er det sandsynligt, at Sovjet Unionen ville betragte de norske styrkers evne til kystforsvar med alvor.

Længere til søs ville hovedvariablen i kampen om søherredømme være De Forenede Staters hangarskibs-kampgrupper. Spørgsmålet her er, hvor mange der ville være til rådighed, og hvornår de ville ankomme til området. De europæiske NATO allierede er klar over den mulige nødvendighed af at "holde fortet", indtil hangarskibsstyrkerne kommer til undsætning. Som Vesttysklands viceadmiral Bethge nylig har udtalt: "I betragtning af De Forenede Staters flådes globale forpligtelser ville sikkerheden i disse farvande - især i begyndelsen af en væbnet konflikt - være et ansvarsområde for de maritime styrker fra Nordvesteuropas NATO lande"³). Disse styrkers opgave ville blive at sikre, at den sovjetiske flåde ikke blev i stand til med held at fuld-

føre et *fait accompli* angreb. De ville gøre dette ved at opretholde en effektiv overvågning og senere ved at engagere sig i en kamp om gradvis udmattelse af de sovjetiske enheder i Norskehavet, især ved indsættelse af ubåde og fly. Til en vis grad ville dette ikke være meget forskelligt fra den kampform, som de fremskudte elementer af den tyske Højsøflåde benyttede mod den britiske flåde i de første to år af den første verdenskrig. Som i denne tidligere kamp om søherredømme, ville hensigten meget vel kunne være at forbedre chancerne for et heldigt udfald af kampen mellem de to hovedstyrker, som kunne forventes at følge senere. Sådan en nutidig indledende kampagne ville uden tvivl involvere såvel britiske, hollandske, franske som vesttyske flåde- og luftstyrker (Vesttyskland ophævede i 1980 en selvbestaltet restriktion om ikke at operere flådestyrker nord for 61° N). I den første verdenskrig tvang denne type operationer den britiske flåde til at optræde med nogen varsomhed for ikke at kompromittere sin overlegenhed, forinden hovedmodstanderen (admiral Scheers kampflåde) viste sig på scenen, og det er ikke utænkeligt, at en sådan indledende kampagne ville have en lignende virkning på anvendelsen af den sovjetiske Nordflåde.

Den balance, som må findes mellem de to tilbageværende elementer i kampen om søherredømmet, nemlig barriereoperationer og fremskudte operationer, har udløst en hel del offentlig debat især i De Forenede Stater. Med hensyn til det første er det en almindelig opfattelse, at NATOs flådestyrker skulle anvendes til at blokere Sovjets flådestyrker ved at oprette en defensiv zone omkring det såkaldte "Greenland-Iceland-United Kingdom Gap". Det er rimeligt at antage, at dette ville være en basislinie i et system, som ville strække sig frem til området mellem Nordkap og Bjørneøen, og som skulle kunne skabe forsvar i dybden for en gradvis nedkæmpelse af de sovjetiske styrker, der var på vej ud mod Atlanterhavet. Forsvarssystemet skulle skabes med

ubåde, dybvandsminer, fly og overfladeskibe. Den sovjetiske flåde praktiserer et tilsvarende system med lignende formål, og som - selv om det delvis overlapper NATO systemet - blot er orienteret modsat. Det virkelig kontroversielle spørgsmål er, i hvilket omfang NATOs "Striking Fleet Atlantic" skal søge at udfordre det sovjetiske system ved at udføre, hvad der er blevet betegnet som "forward operations" mod Sovjetflådens hovedsæde i nord, Kolahalvøen og Barentshavet. Lige siden britiske orlogsmænd i dronning Elizabeth I's regeringstid angreb den spanske flåde i dens egne havne, har denne meget direkte og ambitiøse måde at tilsikre sig søherredømme på øvet en særlig tiltrækning på strategerne hos de store sømagter. I moderne forklædning er dette blevet godt resumeret af en tidligere chef (CNO) for De Forenede Staters flåde:

"Vi må kæmpe på de betingelser, der er mest fordelagtige for os. Dette betyder, at vi må føre krigen frem mod de fjendtlige flådestyrker med det formål at opnå tidligst mulig ødelæggelse af modstanderens midler til at interferere med vor udnyttelse af søområder, der er væsentlige for os at kontrollere for at kunne støtte vore oversøiske militære enheder og vore allierede. I den henseende er kamp for søherredømme snarere en offensiv end en defensiv funktion. Den hurtige ødelæggelse af modstanderens flådestyrker er den mest økonomiske og effektive måde, hvorpå man kan sikre kontrol over søområder, der er nødvendige for et heldigt udfald af krigen til støtte for De Forenede Staters og dets allieredes krigsøkonomi. Vor nuværende offensive flådekraft, centreret om hangarskibs kampgrupperne og deres støtteenheder, er velegnet til udførelse af denne strategi"⁴). Sådanne tanker er også populære hos De Forenede Staters nuværende flådeminister, John Lehman, hvis kritikere dog hævder, at deres sigte blot er at retfærdiggøre De Forenede Staters hangarskibs-konstruktionsprogram. Kritikerne mener, at det virkelige mål for Lehmans strategi ikke er Sovjets

Nordflåde, men de kongresmedlemmer, som vil økonomisere med forsvarsudgifterne. Lehman og hans politiske støtter peger imidlertid på de traditionelle fordele ved på denne måde at gribe initiativet. Taktisk ville det give størst udbytte at ramme den sovjetiske flåde på de punkter, hvor den formodes at have sine største svagheder, og der vil hurtigt og effektivt kunne svares på uventede situationer. Strategisk ville det forhindre Sovjet Unionen i at bestemme krigens gang og i at deployere sine styrker til egen bedste fordel.

Mere betydningsfuldt ville sådanne fremskudte operationer lette både det øjeblikkelige og det mere langsigtede pres på NATOs søforbindelseslinier. Således hævder Lehman: "Fremskudte operationer har deres særlige værdi ved at eliminere fjendtlige styrker, øve pres på fjendens indre forbindelseslinier og skabe tid for de allieredes evne til at mobilisere"⁵). Han fremhæver, at NATO er i en mindre favorabel situation, end de vestlige allierede var under anden verdenskrig, idet disse kunne tillade sig at indtage en mere defensiv holdning og koncentrere deres ressourcer i et direkte forsvar gennem konvoj/eskorte-strategien. Behovet for at få forstærkninger og forsyninger over Atlanterhavet var under mindre tidspres og mindre krævende i skibstonnage. "I militær forstand" - sagde han - "råder vi simpelt hen ikke over den handelsskibsflåde, der er krævet i en udmattelseskrig... (d.v.s. den mere defensive holdning)... Fremgang på den maritime scene, uden hvilken der ikke kan blive nogen fremgang på den landmilitære scene, er umulig at opnå uden en fremskudt manøvrestrategi, initiativ og offensiv tankegang"⁶).

Tankerne om fremskudte operationer affødes i høj grad af en i dag herskende større tiltro til, at hangarskibs kampgrupperne - alle forhold taget i betragtning - kan forsvare sig mod Sovjets ubåde (atom- såvel som dieselfremdrevne) og flådeluftstyrker. Som Robert Weinland har observeret: "Indførelse af nye forsvarssystemer og udsigterne til at kun-

ne ændre vort operationsmønster - ved at lægge større vægt på såvel koordinerede operationer mellem flere hangarskibsgrupper som på støtte fra land- og søbaserede fly - har tydelig medført en mindre tilbageholdenhed med hensyn til at operere hangarskibe i områder, hvor der eksisterer en høj trussel⁷⁷). Fortalerne for en sådan politik hævder, at tidligere krigsspil, hvor man har beregnet tabene på begge sider, ofte overdrev Sovjets reelle styrke i det berørte område. For eksempel blev der lagt for ringe vægt på de ekstreme klimatiske forhold, som sovjetstyrkerne måtte operere under i en længere varende luftkrig i det nordlige område. Dette ville især gælde luftbaserne på Kola, og det synes rimeligt at antage, at klimaet er den væsentligste grund til f.eks., at BACKFIRE bombefly ikke er permanent baserede i dette område.

Argumentet for hangarskibenes plads i fremskudte operationer er blot en variant i en meget større debat om sårbarhed og generel værdi for så vidt angår de større hangarskibe i De Forenede Staters flåde, en debat som har løbet i de sidste årtier mellem såvel akademikere som professionelle militære. Da en vurdering af alle de forskellige argumenter, som er fremkommet i denne debat, ville føre læserne af denne artikel bort fra temaet "Strategy in the Far North", har forfatteren nøjedes med at identificere den sammenhæng, der er, mellem artiklens emne og den løbende diskussion om betydningen af de store hangarskibe i De Forenede Staters flåde. Der hersker dog stadig en del tvivl om disse skibes plads i operationer i det nordlige område. Skeptikere siger, at De Forenede Staters flåde ikke bør spille hasard med sine mest værdifulde enheder i et område, hvor alene geografien giver Sovjet Unionen så mange øjensynlige fordele. Ville De Forenede Staters flåde ikke bare spille det spil, som Sovjet ønsker, den vil spille?. Ville der være andre mindre risikable måder, hvorpå man kunne opnå de samme resultater? Et alternativ, som ofte bliver bragt frem, er brug af langtræk-

kende krydsermissiler affyret fra ubåde, fly og endog overfladeskibe som de renoverede slagskibe af NEW JERSEY-klassen. Da admiral Hayward under en kongreshøring nylig blev spurgt om, hvordan han ville klare den største trussel - de nye missilbevæbnede bombefly af BACKFIRE typen -, svarede han: "Den bedste måde at imødegå den trussel på ville være at ødelægge BACKFIRE flyene på deres flyvebaser ved en offensiv handling. Det er derfor, at vort nye TOMAHAWK missil med dets meget store træfsikkerhed er så vigtigt" ⁸⁾. Andre tvivler på, at missiler forsynet med en konventionel sprængladning vil være tilstrækkelig kraftige til at gøre en flyvebase inoperativ eller ødelægge skibe i havn ⁹⁾. Visse kritikere er foruroliget over, hvordan Sovjet Unionen ville reagere, hvis sådanne angreb alligevel ville vise sig eller formodes at være vellykkede. "Congressional Budget Office" har f.eks. kaldt sådanne angreb "...farligt provokerende i en verden bevæbnet med nukleare våben" ikke mindst, fordi de ville øge Sovjet Unionens tilbøjelighed til at bruge nukleare våben mod de angribende styrker. Og i fredstid ville en øjensynlig villighed til at foretage sådanne angreb kunne hævdes at være uforsvarligt destabiliserende. En kommentator har således bemærket: "Tilbageholdenhed med hensyn til konventionelle krigsoperationer på denn nordlige flanke er måske ikke den idelle form for konventionel krigsførelse. Men den er at foretrække for en eskalation til nuklear krig, som kan blive fremprovokeret af den mere offensive metode" ¹⁰⁾.

Argumenternes kompleksitet, når det gælder fremskudte operationer og hangarskibenes plads i sådanne, - og vanskelighederne ved at nå til sikre konklusioner, når et krigsscenario er meget betinget af præcise detaljer - gør det umuligt at fremkomme med en klar bedømmelse af det omtalte spørgsmål. Det er imidlertid helt klart, at ingen flådechef ville engagere sig i fremskudte operationer, før og medmindre den lokale fly- og ubådstrussel var blevet reduceret

i en sådan grad, at den var til at leve med. Der er derfor ringe udsigt til en simpel gentagelse af de overraskende angreb med hangarskibsfly, som blev udført mod Taranto og Pearl Harbor i anden verdenskrig. Fremskudte hangarskibsoperationer ville afhænge af, om man fik held med forberedende fremskudte operationer udført af fly og ubåde. Og det omfang, i hvilket sådanne operationer ville være mulige, ville igen afhænge af resourcekravet til andre nødvendige operationer andetsteds. Dog ville ingen flådechef undlade at udnytte den option, som NATOs sømagt besidder til at operere med hangarskibe nord for polarcirklen, dels for at vænne sig til at operere under disse klimaforhold og dels for at minde Sovjet Unionen om, at sådanne muligheder eksisterer.

For at rekapitulere vil operationer for at opnå kontrol over de nordlige farvande omfatte fire elementer: Kampen om kystfarvandene, en tidlig Nedslidningskampagne med lokale luft- og flådestyrker fra Nordvesteuropa mod Sovjets styrker, der trænger ind i området, Barriere operationer og endelig fremskudte operationer. Skønt det i teorien er nødvendigt at vinde søherredømmet, før det kan udnyttes, er kampen om og de egentlige forsøg på at udnytte havet i praksis ofte blevet udført samtidig med en større operation rettet mod fjendens søforbindelser eller kyster. Admiral Gorshkov har udtrykt det på følgende måde: "Kamphandlinger, hvis formål er at sikre sig dominans i et bestemt område eller i en særlig retning, kan ofte udføres, før man skrider til løsning af hovedopgaven eller samtidig hermed"¹¹⁾. Da kontrol med et søområde simpelthen er et middel til at opnå et mål, vil de anstrengelser, der gøres for at bestride modpartens kontrol, reflektere den værdi, man tillægger udnyttelsen af vedkommende søområde, en udnyttelse som heldigt gennemførte operationer ville muliggøre. Det er tre af disse mulige former for udnyttelse af det nordlige havområde, der til slut skal ses nærmere på i denne artikel.

De nordlige farvande og den strategiske afskrækkelse.

Sovjet flåden deployerer stadig en øgende del af sine ubåde med nukleare ballistiske missiler (SSBN) i de nordlige farvande ved Europa og Asien. De fleste analytikere mener, at Sovjetflåden betragter disse styrker som en strategisk reserve, der ikke vil blive anvendt i de tidlige faser af en væbnet konflikt, men som vil blive holdt tilbage som en styrke, der er i stand til at ødelægge modstanderne i slutfasen af en storkrig. Bevarelse af denne reserve ville hjælpe Sovjet Unionen i de forhandlinger, der muligvis ville finde sted om krigsførelsens videre karakter eller afslutning. SSBN kapaciteten kunne være det endelige og afgørende middel til en politisk, strategisk sejr, som satte Sovjet Unionen i stand til at sikre sig allerede erobret territorium i Europa eller afdæmpe konsekvenserne af et nederlag.¹²⁾

Denne funktion kræver naturligvis, at Sovjets SSBN må være i stand til at operere i et sikkert område for en længere tidsperiode. Een skole analytikere hævder, at den vigtighed Sovjet Unionen tilsyneladende tillægger omtalte funktion (anskueliggjort ved den store videnskabelige og industrielle anstrengelse, der har været nødvendig for at producere de moderne strategiske ubåde og ved den stærke doktrinære understregning af nødvendigheden af beskyttelse af Sovjets SSBN flåde) i sig selv skaffer NATO det vigtigste argument for at true dem. Udsigten til at miste den kapacitet, disse ubåde repræsenterer, vil have en gavnlig afskrækkelsesvirkning forsåvidt angår Sovjets optræden i fredstid og således medvirke til at forhindre, at krig udbryder. Skulle krigen alligevel komme, vil evnen til at true de sovjetiske SSBN skabe et defensivt behov, som Sovjetflåden ville føle sig nødsaget til at opfylde med enheder, der ellers kunne være anvendt til at skade NATOs interesser andetsteds. Jo større trussel, der kan skabes, jo mere ville Sovjet føle sig bundet. Endelig - og skønt den nuværende og forudseelige antiubåds teknologi ikke synes at muliggøre et fuldstændig afvæb-

nende slag mod Sovjetflådens SSBN - vil fortalene for en skadebegrænsende strategi have tilbøjelighed til at hævde, at blot at ødelægge noget, som ellers ville kunne være brugt til at "brænde" adskillige storbyer op med, vil have megen vægt uden hensyn til nogensomhelst teoretiske destabiliserende virkninger, som sådan en "forsvarshandling" kunne indebære. Ikke desto mindre må antiubådsoperationer - som alle andre operationer tilfredsstille kravene ved en analyse, hvor omkostninger og gevinst vurderes. En af udgifterne kunne være, at vestligt held med at true de strategiske ubådes overlevelsessevner faktisk fik Sovjet Unionen til at bruge sine SSBN, selvom det ved at gøre dette kom til at opgive sin "second strike capability". Hele dette prospekt ville ikke være attraktivt for nogen af parterne.

En anden beregning måtte være balancen - og de omkostninger, der er forbundet med denne balance - mellem vestlige styrker anvendt til at finde og ødelægge sovjetiske SSBN og de sovjetiske styrker, der anvendes til at beskytte dem. Hvis alle Sovjets strategiske ubåde baseret i Polyarnoy ved Kolahalvøen og Petropavlovsk i det Fjerne Østen stak til søs øjeblikkeligt, ville omfanget af og kravene til den ovenfor beskrevne operation blive meget store på begge sider, og det kan ikke med sikkerhed antages, at den bindende effekt, en anti-SSBN kampagne ville få, var så betydningsfuld for Vesten, at man nødvendigvis måtte starte en sådan kampagne.

Den første generation sovjetiske SSBN var YANKEE-klas-sen. Dens relativt kortrækkende missil betød, at disse ubåde måtte passere de nordlige snævringer i Atlanten for at nå deres affyringspositioner længere til søs, og NATO-styrker ville formentlig prøve at gøre det af med dem, når de passerede ud. Denne form for sårbarhed hjalp utvivlsomt til at overtale Sovjet flåden til at give første prioritet til udviklingen af de meget længere skydende SSBN af DELTA- og TYPHOON-klasserne, som kan affyre deres ballistiske mis-

siler fra sovjetkontrollerede farvande og stadigvæk forvente at træffe mål i De Forenede Stater. Den almindelige opfattelse af sovjetisk flådeteori og praksis er, at behovet for at beskytte disse nyeste SSBN mod vestlige angreb rangerer meget højt i sovjetisk prioritering. Sovjetiske overfladeskibe, ubåde og landbaserede fly samvirker i et forsøg på at omdanne Barents- og Okhotskhavet til et fristed, hvor Sovjets strategiske ubåde kan manøvrere sikkert omkring, helt modsat den vestlige filosofi og praksis, som går ud på at lade SSBN "slippe tøjlerner", forsvinde i de store oceaner og opnå immunitet ved ikke at kunne lokaliseres i stedet for at trække på beskyttelse fra den øvrige flåde. Men Gorshkov har sagt: "Første og anden verdenskrig viste fejlagtheden af det synspunkt, at ubåde alene i kraft af deres evne til at skjule sig, efter at de har forladt deres base, kan sikre deres overlevelsessevne"¹³). I sovjetiske doktriner og terminologi må resten af flåden give de strategiske ubåde tilstrækkelig "kamp-stabilitet", for at de kan "løse deres opgave"¹⁴). Alle typer i det sovjetiske flådeinventar ville blive anvendt til løsning af denne specielle form for operationer til att opnå søherredømme i et begrænset område. Med brug af den samme logik kunne deres modstandere imidlertid anvende alle rådige midler i et forsøg på at bestride et sådant søherredømme.

På det seneste har der dog været antagelser om, at Sovjetflåden kan være på vej bort fra omtalte strategi i mange henseender. Admiral Train fra De Forenede Stater (tidligere NATO øverstkommanderende for Atlanterhavskommandoen) har eksempelvis foreslået, at Sovjetflåden kunne forsøge at sende sine SSBN meget videre omkring: "Efterhånden som de opbruger den plads, der er til rådighed for dem i Norskehavet og Barentshavet, er det meget sandsynligt, at de vil begynde at stationere nogle af deres DELTA-klasse ubåde i Sydatlanten i snævringen mellem Brasilien og Afrika"¹⁵). En anden mulighed, som har afstedkommet en del

kommentarer for nylig, er, at Sovjetflåden ville gøre alvorligt brug af de muligheder, der bydes af isen i Polhavet til at skjule sig. Isdækket vil hjælpe til at beskytte ubådene fra at blive lokaliserede fra luften, men det er også tyndt nok til, at ubådene mange steder kan bryde op gennem det for at kommunikere og affyre missiler. Under isen gør salt-holdighedsforholdene og den omgivende støj fra isflager, der skurer mod hinanden, akustisk opdagelse vanskelig. Med dette som baggrund antages det, at De Forenede Staters flåde udvikler en ubådstype, der er specielt egnet til at operere under is. ¹⁶⁾ Hvis Sovjetflåden begynder på sådanne deployeringer, og hvis De Forenede Staters flåde alvorligt søger at imødegå sådanne operationer, kunne Polhavet blive en scene for undervandskrig af hidtil usete dimensioner.

Efter al sandsynlighed vil Sovjetflåden dog fortsætte med at øve alle de optioner, der findes for deployering af SSBN, om ikke andet for at gøre livet så vanskeligt som muligt for enhver styrke, som får til opgave at nedkæmpe dem.

De nordlige farvande og forsvaret af søforbindelseslinierne. Som allerede fremhævet, ville Norskehavet blive en betydningsfuld arena for en ny kamp om Atlanterhavet, forudsat at krigen varer længe nok til at gøre en forstærknings- og forsyningsproces nødvendig for de allierede Vestmagter. Her vil vi i stedet for koncentrere os om forsvaret af de lokale søforbindelseslinier, især de, der må bruges for at føre troppeforstærkninger med tilhørende forsyninger frem til Norge. Troppe- og forsyningsskibenes sårbarhed overfor luft- og ubådsangreb fra området omkring Kolahalvøen og nødvendigheden af at reagere hurtigt i truende situationer har øget interessen for troppetransport ad luftvejen og for forhåndsoplagring af tungt materiel på stedet. Ingen af disse metoder vil imidlertid ophæve behovet for at fremføre normale forstærkninger over søen. Selv om sådan-

ne forstærkninger meget vel kunne ankomme, før egentlige krigshandlinger begynder (og den blotte afsendelse ville være et led i en afskrækkelsesproces), så vil der være et behov for at beskytte transportskibene under sejladsen fra Storbritannien. En direkte rute til Tromsøområdet ville være den hurtigste, ville give bedre betingelser for stedfæstelse af og jagt på ubåde, give tidligere varsel om forestående luftangreb og mere plads for kollektivt forsvar og undvigende manøvrer. Minetruslen ville stort set være begrænset til området omkring terminalerne for transporten. På den anden side ville det at vælge den direkte rute også være at "tage tyren ved hornene", idet det åbne hav også er det sted, hvor truslen fra ubåde og BADGER-fly er størst.

Alternativet ville være at sejle direkte til Sydnorge og derefter følge de indenskærs leder videre nordpå. Det første ben af denne rute ville være fjernere fra Kolahalvøen, hvorfra transportskibene kunne blive angrebet. Lederne og kystfarvandenens topografi på den videre del af sejladsen ville yde betydelig beskyttelse mod alle former for angreb og ville f.eks. gøre det vanskeligt for antiskibsmissiler at finde deres mål mellem alle øerne og skærene. På den anden side ville transporten tage længere tid, og der er faktisk en del steder, hvor naturlige farvandshindringer og broer vil tvinge de større enheder til midlertidigt at sejle ud på det åbne hav. Hvordan man end vender og drejer det, vil de begrænsninger og den sårbarhed, der eksisterer ved vej- og jernbanetransport, tilsige udnyttelsen af den indenskærs sørute for meget af den nord-sydgående transport, ligesom den gjorde under anden verdenskrig.

Skulle Sovjet Unionen prøve på at okkupere de nordlige dele af Norge, ville den naturligvis blive stillet overfor lignende operative krav og dilemma, for NATOs flåde- og luftstyrker ville sandsynligvis gøre meget ud af at forhindre Sovjets søtransporter i at nå frem til deres bestemmelsesste-

der. Skulle en væbnet konflikt opstå i dette område, ville der efter al sandsynlighed blive tale om en gensidig nedslidningskampagne på en måde analog til den tysk-russiske kamp i Sortehavet og Østersøen, hvor udfaldet ville blive til fordel for den side, som var i stand til at udøve den største grad af kontrol over vedkommende farvande.

Amfibieangreb i Nord.

Artiklen har allerede berørt de strategiske fordele Sovjet Unionen ville opnå ved en fysisk erobring af Nordnorge. Jo større dele af Nordnorge Sovjet Unionen kunne erobre, des større vil de strategiske fordele blive, men risikoen og omkostningerne ville også blive større. Selvom Norge har stationeret nogle mindre styrker i grænseområdet mod Rusland, ville hovedforsvaret blive ført i det bjergrige terræn omkring Tromsø.

Hvis Sovjet Unionen virkelig ville forsøge at komme så langt frem, kan der blive tale om tre angrebsruter over land. Mest truende for NATO ville det være, hvis Sovjet forsøgte at udflankere forsvaret af Tromsøområdet ved at avancere gennem Nordsverige og støde frem langs Kiruna-Narvik vejen. Men dette ville føre til krig mod såvel Sverige som NATO, så den angrebsrute er måske ikke så indbydende, som den umiddelbart kunne tyde på at være. Et angreb over land længere mod nord gennem den såkaldte Finskekile er en anden mulighed, hvor dog både risiko og udsigt til hurtig gevinst er mindre. Opmarchruten fører gennem vanskeligt skov- og søterræn, der ikke er ideelt for motoriserede enheder. Ydermere munder Finskekilen ud i Norges smalle Skibotn dal, hvis topografi favoriserer forsvarene. Den tredje og mindst ambitiøse angrebsrute ville være at gå gennem Finmarken og derfra støde videre sydpå. Et sådant angreb ville uden tvivl blive støttet af amfibieangreb fra søen og af såkaldte Spetsnaz* operationer i land.

*) Spetsnaz er små specialenheder optrænet til at operere bag fjendens linier. S.K.

Almindelig fornuft kunne vel friste Sovjet Unionen til i det mindste at foretage en begrænset fremrykning i det nordligste Norge, som den gjorde i den afsluttende fase af anden verdenskrig. Mere ambitiøse forsøg ad de nævnte angrebsruter ville være mere vanskelige at gennemføre, end man får indtrykket af ved at se på et kort i en målestok, som så ofte ledsager artikler af denne art. Terrænet og klimaet kan være yderst besværligt og tenderer til at favorisere forsvarerne. Sovjet Unionen har normalt kun det, der svarer til 2-3 divisioner stationeret i Kolaområdet, og disse vil kun være tilstrækkelige til en begrænset fremrykning i Finmarken. Har Sovjet Unionen større ambitioner, vil det kræve betydelige luft- og landforstærkninger fra Leningradområdet, en proces, som vil tage tid og give NATO et varsel om, hvad der forestod.

Endvidere lægger Norge stor vægt på fremskudt reconnaissance og opholdende forsvar for at få størst mulig tid til at reagere. Den Norske flådes hovedopgave, med dens små ubåde, hurtige missilbåde, miner og kystartilleri, er nedkæmpelse af angribende amfibiestyrker. "Vor væsentligste opgave er at forhindre en søbåren invasion, specielt i Tromsøområdet" har generalinspektøren for det Norske Sjøforsvar nylig udtalt ¹⁷⁾. Sådanne modangreb til søs ville ikke blive indstillet, selvom det var lykkedes for en sovietisk landgangsstyrke at etablere fodfæste på kysten. De norske aspirationer er hentet fra Narvik kampagnen i 1940, hvor det fodtæste, tyskerne vandt efter en indledningsvis heldigt gennemført invasion, ville have været uholdbart, hvis andre ting havde været mere lige. Meget vil naturligvis afhænge af rettidig ankomst af NATO forstærkninger. Den eneste øremærkede styrke, udover hvad Norge selv kan mobilisere, er den kanadiske "Air-Sea Transportable Brigade", men forstærkningerne vil formentlig også indeholde elementer af "ACE Mobile Force", "UK/Netherlands Amphibious Force" og siden 1977 "US Marine Corps" tillige med hele den

vigtige taktiske flystøtte, som vil blive deployeret til norske flyvepladser. At kontrollere og beskytte denne potentielle strøm af mænd og materiel til Norge vil være en større operation i krig og kræve betydelig indøvelse i fredstid. "UK/Netherlands Amphibious Force" træner tre måneder i Norge hvert år, og denne forstærkningsindøvning er et større led i et løbende program med regelmæssige NATO flådeøvelser. Den britisk/franske undsætning af Norge i 1940 demonstrerede det uforstandige i at stole på improvisation i dette vanskelige område, og de omtalte "generalprøver" kan da også retfærdiggøres ved den afskrækkende virkning, de må formodes at have på Sovjet Unionen. Nødvendigheden af at forsikre nordmændene om, at den nordlige halvdel af deres land ikke skal betragtes som tabt territorium, såsnart de første skud løsnes, er en anden vigtig retfærdiggørelse af de NATO anstrengelser, som her er omtalt.

Konklusion.

Den konklusion, som træder stærkest frem fra denne gennemgang af de strategiske spørgsmål i det nordlige område, er, at dette område vil - i slående kontrast til den relative ro, som hersker i området i fredstid - efter alt at dømme blive en af hovedscenerne under en krigerisk konflikt mellem Øst og Vest på grund af områdets enorme vigtighed for udfaldet af begivenhederne andetsteds. De nordiske befolkninger må vænne sig til at leve med dette faktum i fredstid.

Referencer.

1. Citeret i *C. Bertram og J.J. Holst*: "New Strategic Factors in the North Atlantic" (Oslo, Universitetsforlaget, 1977) p. 37.
I 1944 forsøgte russerne at genforhandle Spitzbergen Traktaten og komme i besiddelse af Bjørneøen.

2. Citeret i *Erling Bjøl*: "Nordic Security" (London, IISS Adelphi Paper no. 181) p.21.
3. *Viceadmiral A. Bethge*: "Land-based Maritime Aircraft in Maritime Warfare", NATOs 16 Nations 1/1984.
4. *Admiral Thomal B. Hayward*: Vidnesbyrd overfor "Armed Services Committee". Høringer om forsvarsbevillingerne for finansåret 1980. (Washington, US Government Printing Office, 1979) p. 841.
5. Vidnesbyrd overfor "Sub Committee on Appropriations of the House Armed Services Committee". Høringer om forsvarsbevillingerne for finansåret 1983 (Washington, US Government Printing Office, 1982) p. 127.
6. Se John Lehman's svar til Stansfield Turner og George Thibaults: "Preparing for the Unexpected: The Need for a New Military Strategy" i *Foreign Affairs*, vinter 1982/83.
7. *Robert G. Weinland*: "Northern Waters: Their Strategic Significance" (Washington, Center for Naval Analysis 1979, Professional Paper no. 265)
8. *Admiral Thomas B. Hayward*: Vidnesbyrd overfor "House Armed Services Committee". Høringer om forsvarsbevillingerne for finansåret 1982 (Washington, US Government Printing Office, 1981)
9. Se f.eks. *M.K. MacGwire*: "The Tomahawk and General Purpose Naval Forces" i *Richard K. Betts*: "Cruise Missiles: Technology, Strategy, Politics" (Washington, The Brookings Institution, 1981).
10. Se "Building a 600 Ship Navy" i *Seapower*, maj 1982. Endvidere *Barry R. Posen*: "Inadvertant Nuclear War? Escalation and NATO's Northern Flank" i *International Security*, efteråret 1982.
11. Citeret i *Geoffrey Till*: "Maritime Strategy and the Nuclear Age, 2. edit." (London, Macmillan, 1984) p. 135.
12. Se *Bryan Ranft* og *Geoffrey Till*: "The Sea in Soviet Strategy" (London, Macmillan, 1983) pp. 166-175.
13. *S.G. Gorshkov*: "The Sea Power and the State" (London, Pergamon, 1979) p. 197.
14. *Ranft* og *Till*: Som ref. 12, p. 171.
15. *Admiral Harry D. Train*: Vidnesbyrd overfor "House Armed Services Committee". Høringer om forsvarsordning, 16. marts 1982 (Washington, US Government Printing Office, 1982)
16. Se "Wall Street Journal" og "San Francisco Chronicle", 19. maj 1983.
17. *Kontreadmiral B.M. Grimstved*: "Norways Coastal Defence" i NATOs 16 Nations, 1/1984.

DEN SOVJETISKE ØSTERSØ- FLÅDES KAMPINDSATS I KRIGENS SLUTFASE 1944-45

af Kontreadmiral A. Pusjkin

Kontreadmiral A.S. Pusjkin er født i 1929. Licentiat i sømilitær videnskab og forfatter af talrige artikler i militær historie.

Kontreadmiral Pusjkin har gjort varierende tjeneste i den sovjetiske flåde. I marts 1978 blev han udnævnt til chefredaktør for "Morskoj sbornik".

1943 - det år hvor krigens gang havde ændret sig fundamentalt var gået til ende. Efter sommerens sejr over de tyskfascistiske styrker i slaget ved Kursk og de sovjetiske styrkers fremtrængen til Dnepr var østfronten begyndt at forskyde sig i stadig samme retning - mod vest, frem mod Tysklands grænser. Hitler og kredsen omkring ham måtte nødtvungent opgive den offensive strategi. Faktisk havde de nu ikke mere realistiske muligheder for at ændre situationen til egen fordel. Hitler-stabens planer gik nu helt og aldeles ud på ved positionelle operationer at forhale det fascistiske styres uundgåelige sammenbrud.

Som den engelske historiker, George Bulter, har udtrykt det, tilstræbte Tysklands militære og politiske ledelse "at udmatte russerne og holde linjer længst muligt øst for Tysklands grænser og de vigtige råstofkilder, som endnu var på tyskernes hænder"¹⁾. Hvad nytte skulle dette håbløse blodbad være til? Svaret på dette spørgsmål er senere givet af en forhenværende Hitler-general, Möllenthien: "En splittelse mellem Sovjetunionen og anglo-amerikanerne - det var vort reale håb"²⁾.

Dette håb viste sig dog også at være illusorisk. På konferencen i Teheran, 28. november - 1. december 1943, vedtog lederne af de tre allierede stormagter - Sovjetunionen, USA og Storbritannien deklarationen om fælles operationer i krigen mod Tyskland og om åbning af en anden front i Europa i 1944.

Under de kamphandlinger, der udfoldedes i de baltiske kystområder og til vands i Østersøen, påhvilede der Østersøflåden opgaver af forskellig art. Det drejede sig i første række om al mulig støtte til styrkerne i kystlandet: Dækning af flankerne fra søsiden, artilleristøtte til landstyrkerne, landsætning af tropper og transport af tropper og materiel samt blokering af flådebaser og havne. Samtidig hermed udførte flådestyrkerne angreb mod krigsfartøjer og transportskibe til søs og i baser, sikrede søtransporter og strøg udlagte miner.

Den sovjetiske Østersøflåde bestod pr. 1. januar 1944 (indbefattet Ladoga marineflotillen) af to linjeskibe, to krydser, to førerskibe, ni destroyere, 28 u-både, seks bevogtningsskibe, 13 kanonbåde, 51 torpedobåde, ni mineskibe og netudlæggere, 55 minestrygere, 169 kutter-minestrygere, 85 u-bådsjagere, 19 panserkuttere og andre mindre fartøjer. Flådens luftstyrker bestod af 396 fly.

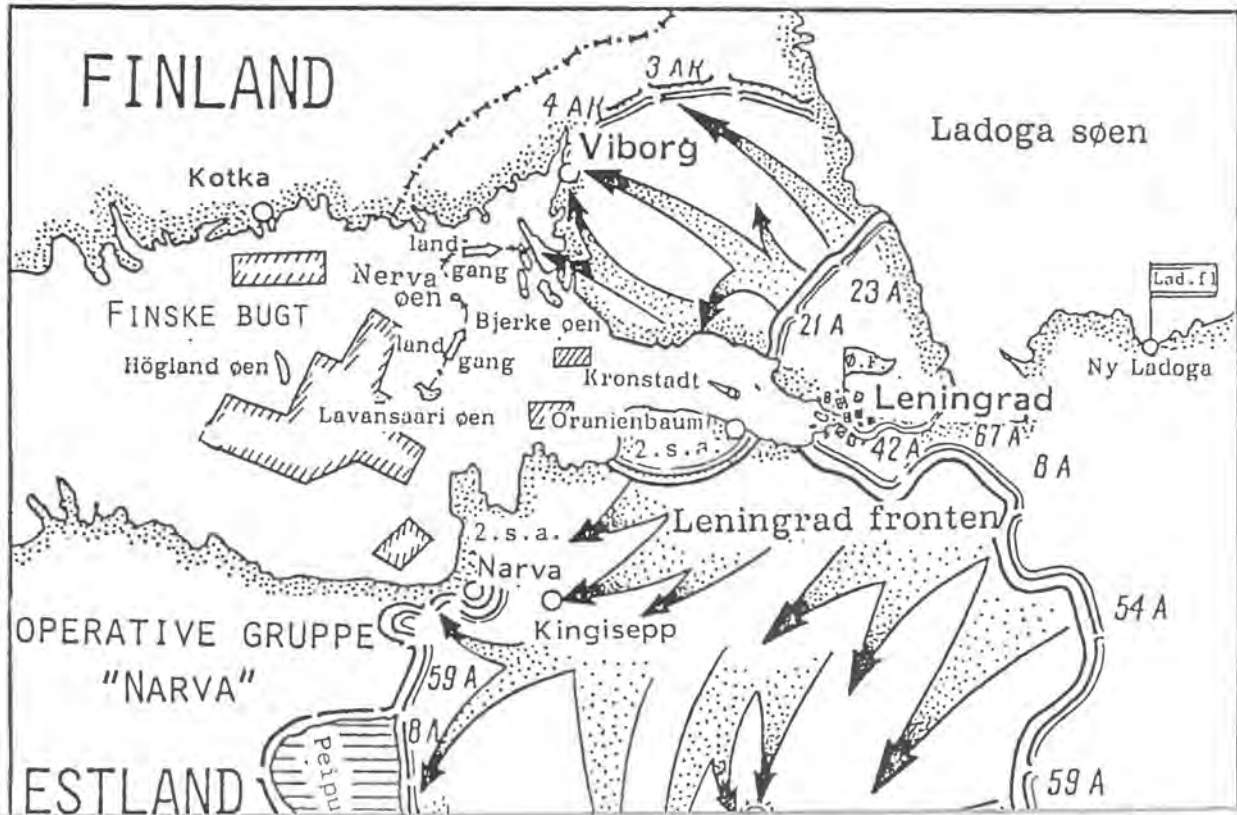
Med undtagelse af at bevogtningsskib, tre minestrygere, 17 kutter-minestrygere, 10 små jagere og 17 pansrede små jagere, som tilhørte Ø-flådebasen (på øen Lavensari), var flå-

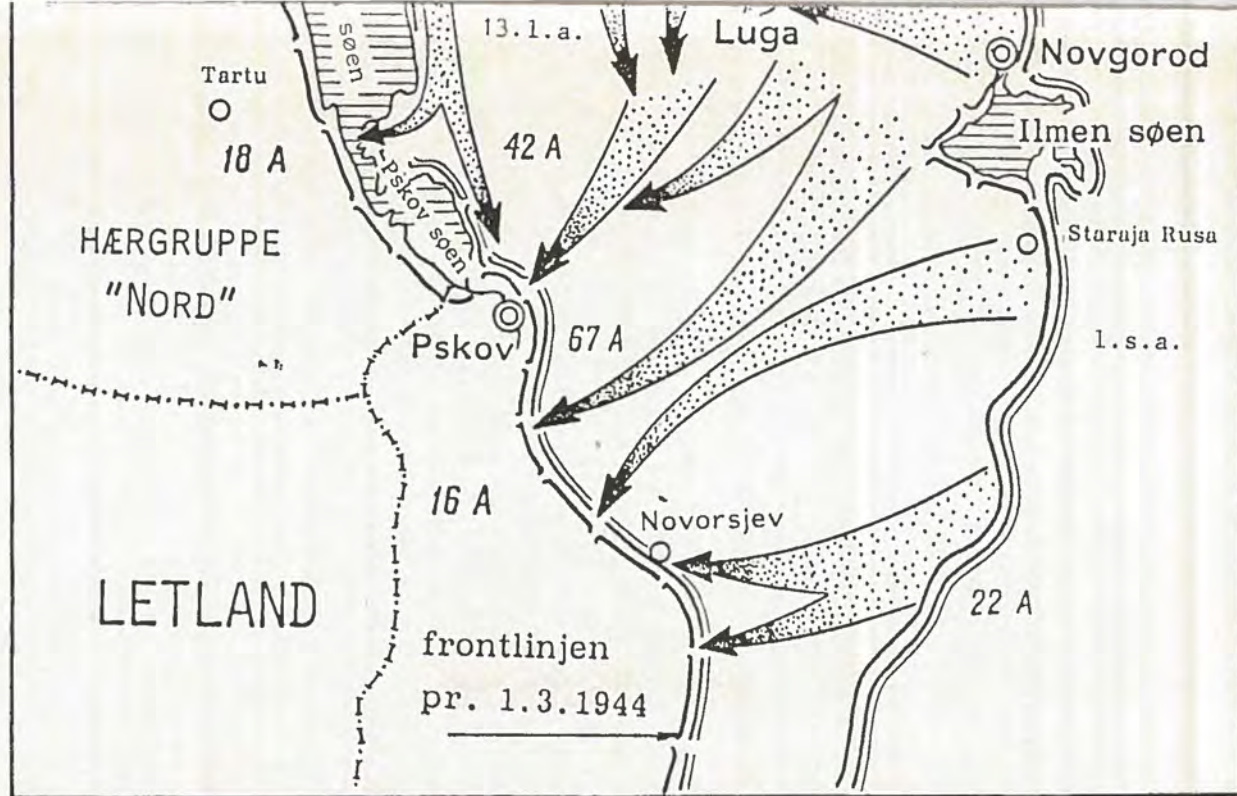
dens hovedstyrke placeret i Leningrad-Kronstadt og befandt sig under artilleribeskydning.

Det bør nævnes, at Østersøflåden fra krigens første måneder og frem til den 25. november 1944 operativt var undergivet Leningrad-fronten og i realiteten udgjorde en fast bestanddel af denne. Derved opnåedes der snævert samvirke og rationel udnyttelse af alle kræfter i fælles operationer. I perioden under forberedelserne til offensiven ved Leningrad overførte fartøjerne efter ordre fra den øverste kommandostab i al hemmelighed tropper og materiel af 2. stødarme til Oranienbaum-brohovedet: 52.000 mand, 2400 biler og traktorer, 214 kampvogne og pansrede køretøjer, omkring 700 kanoner og morterer og 30.000 tons diverse gods³). Det gav betydelig overvægt i forhold til modstanderen på dette frontafsnit: Tre gange i mandskabsstyrke, seks gange i kampvogne, fem gange i artilleri og fire gange i morterer⁴).

Offensiven indledtes den 14. januar 1944 med et overraskende artillerislag fra fronten og flåden (kortskitse 1). I løbet af en time bragtes modstanderens batterier til tavshed, hans stab sættes ud af funktion, og der tilføjedes ham betydelige tab i mandskab og materiel. Derved blev 2. stødarmes styrker i stand til under fremrykning at kile sig ind i fjendens første forsvarszone. De angribende enheder fik stor hjælp fra flådens luftstyrker. Kamp- og bombefly med jagerdækning udslettede artilleribatterier, skydestillinger og modstandsreder.

Den følgende dag gik også 42. armé til angreb. Flådens artilleri rettede hele sin ildkraft mod modstanderen. I to og en halv time blev 90 mål holdt under intensiv beskydning samtidig. Den 19. januar sluttede 2. stødarmé og 42. armé ringen om tyskernes Peterhof-Strelna gruppe og indledte udslettelsen af den. Den 22. januar beskød modstanderen for sidste gang Leningrad. Den 27. januar var blokaden af Leningrad endeligt forbi.





Kort 1

Hen mod den 15. februar var Leningradfrontens styrker nået frem til Narva-floden. Kommandoen over den her opstillede tyske armé-gruppe "Narva" gav ordre til forsvar og af denne linje "til sidste mand". Den hysteriske tone i denne befaling var fuldt forståelig. "Hvis russerne tager Narva, vil de snart være i Königsberg", hed det i en dagsbefaling fra "Niederland-divisionens" kommandant⁵).

Offensiv-operationen fra 14. januar til 1. marts resulterede i, at de sovjetiske styrker rykkede 150-300 km frem og oprettede et 35 km bredt og indtil 15 km dybt brohoved på Narvas vestbred, hvorved der var skabt gunstige betingelser for befrielse af det baltiske område i de efterfølgende operationer.

Befrielsen af kysten frem til Narvas munding for tysk-fascistiske styrker forbedrede operationsforholdene i den Finske Bugt en hel del. Skibene fik en større zone for aktioner og forberedelser til kamp. Det blev muligt at oprette en flådebase i Luga-flodens munding og flytte flådens luftstyrker til nye baser i det befriede område.

Sejrene over modstanderen på landfronten ved Leningrad var foruden den rent militære værdi også af stor politisk betydning. Den forhenværende tyske general, K. Tippelskirch, skriver herom: "Russernes fremgange var store nok, selv om det ikke lykkedes dem at udslette armé-gruppe Nord. De fremgange, de havde nået på denne front, medførte også afgørende politiske konsekvenser: Efter Italien meldte der sig nu også i Finland tvivl om Tysklands endelige sejr, og man begyndte der at søge kontakt med modstanderen"⁶).

I begyndelsen af juni overførtes med skib 5 divisioner af 21. armé fra Rapsja til det Karelske Næs, hvorved det blev muligt at etablere betydelig overvægt i mandskab og materiel i retning mod Vyborg.

Østersøflådens opgaver i bekæmpelsen af modstanderens styrker på det Karelske Næs (Leningrad-fronten) og i Karelen (Karelske front) var mangeartede. Under kampene gav

flådestyrkerne støtte til tropperne med artilleriild og angreb med bombe- og kampfly under oprivningen af det fjendtlige forsvar og i forbindelse med angreb, ligesom der udførtes landsætningsoperationer.

Massiv ildgivning mod området for hovedfremstødet ødelagde i løbet af nogle dage modstanderens forsvarsværker, anlagt i flere linjer i dybden. Allerede den 20. juni befriede sovjetiske tropper Vyborg.

Efter at Vyborg var indtaget, var hovedopgaven at rense Björköerne og øerne i Vyborg vigen for finske tropper, som holdt landforbindelserne med Leningrad under beskyddning og hindrede skibseskorte af kystflanken. I dagene 21. - 27. juni indtog landgangsstyrker af marineinfanteriets 260. brigade i samarbejde med krigsskibe og marinefly øerne i Björkögruppen, og 4.-11. juli satte 59. armé med støtte af flådeenheder sig i besiddelse af øerne i Vyborg vigen.

Samtidig med Vyborg-operationen gennemførte en anden front - den Karelske - Svir-Petrosavodsk operationen i området mellem Ladoga og Onega søerne. Ladoga-flotillen gav de angribende styrker flankedækning og landsatte den 23. juni en operativ landgangsstyrke på to marineskyttebrigader. Landgangsstyrken afskar områdets eneste jernbane og landevejsforbindelse. Stillet over for en reel trussel om at blive omringet trak modstanderens tropper sig skyndsomt tilbage nordpå.

Den tyske overkommando, som forudså Finlands uundgåelige udtræden af krigen, udarbejdede allerede den 7. juli med henblik herpå en plan for overtagelse af øen Hogland, som havde en nøgleposition i minerings- og artilleristillingen Hogland. Planen blev omgående iværksat så snart den finske overkommando den 14. september beordrede de tyske tropper og skibe, som var stationeret i Kotka, til at forlade Finland og finsk territorialfarvand.

Natten mellem 14. og 15. september nåede 49 fartøjer med 2.500 mand tyske soldater og officerer frem til Hogland. En

landgangsstyrke satte sig i besiddelse af øens nordøstkyst. Den finske garnison afviste et ultimatum med krav om kapitulation og anmodede den sovjetiske Østersøflådes kommando om hjælp. Sovjetiske kampfly med jagerdækning rettede flere angreb mod landgangstropperne og ødelagde 17 krigsskibe, kuttere, landgangs- og hjælpefartøjer. De ubeskadigede skibe sejlede i største hast bort fra øen og overlod landgangsstyrken til sin skæbne. Den havde så ikke andet at gøre end at overgive sig til fangenskab⁷⁾.

Efter Finlands udtræden af krigen i september 1944 forbedredes forholdene i Østersøflådens operationsområde kraftigt. Den finske regering stillede flådebaser og flyvepladser på finsk område til disposition som baser for sovjetiske ubåde og fly. Hvad Hitler havde frygtet så stærkt var nu sket: Østersøflådens enheder fik adgang til Østersøens operationsområde, så den kunne ødelægge forbindelseslinjerne til søs. Tillige lettedes minestrygningen i Hogland-strædet og Narvabugten med henblik på overførsel af lette overfladeenheder til de baltiske kystfarvande.

Her udfoldedes i oktober 1944 en storstilet offensiv operation over en række fronter - Leningradfronten, 1., 2. og 3. Baltiske og enheder af 3. Hviderussiske front. (Kortskitse 2). Under denne offensiv gennemførtes Tallinn-, Riga-, Memel- og Moonsund-operationerne, hvoraf Østersøflåden deltog i Tallinn- og Moonsund-operationerne.

Den opgave, flåden fik stillet, bestod i fra søsiden at yde fly- og artilleridækning og -støtte til Leningrad-frontens styrker, være parat til landsætning af landgangstropper og ved indsats af en del af sine enheder på sejlruterne vanskeliggøre tilførsel og evakuering af modstanderens styrker via de baltiske havne.

Målet for Tallinn-operationen var befrielse af Estland og fordrivelse af tyske flådefartøjer fra den Finske Bugt. Som forberedelse sørgede minestrygere for åbning af passager gennem minespærringerne i Narva-bugten. 25. flodskibs-

brigade bistod 15.-19. september Leningrad-frontens ingeniørtropper med overførslen af 2. stødarmé over Tjudskoje søen (Peipus søen).

Denne armés overraskende tilsynekomst i hovedafsnittet blev afgørende for operationens udfald. I løbet af 8 døgn (17.-25. september) befriede Leningrad-frontens styrker i samvirke med Østersøflåden Estlands fastlandsdel.

Mens det stod på rettede flådens luftstyrker angreb mod transportskibe i Tallinns havn og den vestlige del af den Finske Bugt, mod forsvarsanlæg, troppestyrkker og materiel og dækkede styrkernes flanker fra havet og Tjudskoje søen (Peipus søen).

I den Finske Bugt erobrede taktiske landgangsstyrker, som blev landsat fra torpedobåde, øen Store Tytarsaari, et vigtigt støttepunkt i modstanderens minerings- og artilleristilling Hogland, endvidere øerne Aänga (Wulff), Naissaar (Nargen) og Osmussaar (Odensholm), indtog byerne Kunda, Loksa og Paldiski samt medvirkede i befrielsen af Tallinn. Sidst på dagen den 25. september nåede Leningrad-frontens styrker frem til Moonsund.

Samme dag gav generalstaben ordre til, at Leningrad-fronten og Østersøflåden skulle indlede operationer til befrielse af øerne i Moonsund øhavet. Resultatet af de fælles aktioner af frontens og flådens landstyrker, skibe og fly var nedkæmpelse af de tysk-fascistiske styrker i tiden 29. september - 24. november.

Udfaldet af den sidste træfning i Moonsund øhavet var på forhånd givet ved overlegenhed i styrker og behændigheden i kombineret angreb til lands, fra søen og fra luften. I løbet af dagene 18. -24. november blev Irbeni-skjoldet, som tyskerne kaldte befæstningsanlæggene på Sörve halvøen knust.

Der tilføjedes også den tyske flåde svære tab. I farvandet omkring øerne sænkede fly fra 13. luftarmé 12 transportskibe, to destroyere, to bevogtningsskibe, 23 landgangsfartøj-



er, 14 kuttere og tre minestrygere samt beskadigede en krydser, fem destroyere og 31 landgangsfartøjer. Det er bemærkelsesværdigt, at Østersøflåden ikke mistede et eneste skib eller en eneste kutter her.

Som følge af udvidelsen af flådestyrkernes aktionsområde ud over, hvad der knytter sig direkte til løsningen af kystfronternes opgaver, ophørte Østersøflådens operative underordning under Leningrad-frontens kommando, og den lagdes ind under overkommandoen for alle flådestyrker.

På grund af den store minefare besluttede generalstaben, at der ikke skulle føres store skibe ud i Østersøen og i den vestlige og sydlige del af dette hav kun bruges lette overfladeenheder, luftstyrker og u-både.

Det må fremhæves, at den tyske overkommando tillagde forsvaret af forbindelserne til søs i dette område meget stor betydning. Ad denne vej førtes forstærkninger og forsyninger til armégruppe Nord. Fra Finland og Baltikum evakueredes tropper og materiel, og fra Sverige leveredes der strategiske råstoffer til Tyskland. Søvejenes betydning øgedes efter omringningen af styrkerne i Kurland.

Eftersom transporterne ad søvejen spillede en stor rolle for udholdenheden hos de tyske grupper i Kurland, Østpreussen og Pommern og tillige for arbejdet i den tyske krigsindustri, var afbrydelsen af disse forbindelsesveje naturligvis en af Østersøflådens hovedopgaver fra efteråret 1944.

Selv om modstanderen ikke helt kunne se bort fra, at sovjetiske u-både - efter Finlands indstilling af krigshandlingerne - kunne gå ud i Østersøens åbne vande, var deres tilsynekomst her i oktober alligevel en stor overraskelse for ham. Han reviderede omgående det hidtil gældende forsvarssystem for forbindelsesvejene, indførte konvoj-systemet og forstærkede bevogtningen af transporterne, endvidere begyndte skibene nu kun at sejle ud om natten. Foruden antiubådsfartøjer blev også u-både og fly sat ind i kampen mod de sovjetiske u-både. Alle de trufne forholdsregler viste sig

imidlertid ineffektive. Østersøflåden mistede i 1944 ikke én u-båd, men tyske transportskibe gik til bunds.

Endnu mere intensiv var indsatsen over for transporterne ad søvejen fra flådens luftvåben, som i august overflyttedes til baltiske flyvepladser. Flyene anvendtes såvel enkeltvis til patruljering ("fri jagt") i fjerne områder, som i grupper af torpedo- og bombefly (op til 16 maskiner) med jagerdækning. Denne uensartede sammensætning af grupperne gav mulighed for samtidigt at rette torpedoangreb mod transportskibene og bombeangreb mod ledsagende krigsskibe og at afvise jagerangreb.

Til ødelæggelse af fartøjer og krigsskibe i havne med stærkt luftforsvar anvendtes massive angreb. I 12 bombeangreb på Libau i september-december 1944 foretoges 1179 flystarter, og der ødelagdes omkring 40 transportskibe og et antal krigsskibe⁸).

Sideløbende med aktionerne mod modstanderens forbindelseslinjer var det en ikke mindre vigtig opgave at forsvare vore egne forbindelseslinjer til søs. Efter befrielsen af Baltikum og Finlands udtræden af krigen opstod der nye linjer Tallinn-Kronstadt, Kronstadt-Hanko, Hanko-Stockholm. Frem til slutningen af februar 1945 kom under beskyttelse af krigsskibe, fly og kystartilleri 224 skibe ubeskadigede hjem fra Sverige og Finland, mens tabet var minimalt - et transportskib⁹).

DEN SOVJETISKE ØSTERSØFLÅDES KAMPINDSATS I KRIGENS SLUTFASE

Det blev 1945. Ingen var længere i tvivl om, at den tysk-fascistiske hær var på randen til det endelige nederlag. Alligevel repræsenterede den stadig en formidabel styrke. Die Wehrmacht havde 299 divisioner og 31 brigader med et samlet styrketal på 7,5 millioner mand. Størstedelen heraf - de mest kampdygtige 169 divisioner og 20 brigader tyske og 16

divisioner og 1 brigade ungarske tropper - befandt sig på det sovjetisk-tyske front¹⁰).

Ifølge den tyske admiral Marschall bestod den tyske flådes rolle i 1945 hovedsageligt i "...dækning af Nordsøens og Østersøens kyster og den norske kyst. Desuden virkede de største krigsskibe i Østersøen, mens der i de øvrige nævnte områder opererede enheder at lette fartøjer"¹¹).

Flådestyrkernes operationer og udrustningen af u-både og dermed mulighederne for at fortsætte u-bådskrigen afhang helt og fuldt af, at havne og baser holdtes intakt. De tyske landstyrkers kamphandlinger i kystområderne var i betydelig grad indordnet under dette mål. De tyske forbindelseslinjer fra Ventspils til Danzig-bugten var imidlertid under stadigt tryk fra Østersøflådens styrker (kortskitse 3).

De sovjetiske u-bådsangreb tilføjede fra tid til anden modstanderen kolossale tab. U-båden S-13 under kommando af kaptajnløjtnant A. I. Marinesko sænkede den 30. januar 1945 lineren Wilhelm Gustlow og den 10. februar transportskibet General Steuben. Derved omkom omkring 10.000 soldater, matroser og officerer, blandt dem omkring 1000 u-bådsfolk, som på Dönitz' personlige ordre evakueredes fra Danzig. Som følge af disse to torpederinger mistede modstanderen næsten en division landtropper og flere dusin u-bådsbesætninger, som kunne have voldt de allierede flåder endnu mange ulykker. I det hele sænkede Østersøflådens u-både i løbet af fire måneders aktioner i krigens sidste år 26 transportskibe¹²).

I blokadeaktioner på adgangsvejene til Kurland og noget senere også i Danzig-bugten deltog desuden lette søstridskræfter - torpedobåde og pansrede både, som i slutningen af januar flyttedes til basen i det befriede Memel (Klaipėda).

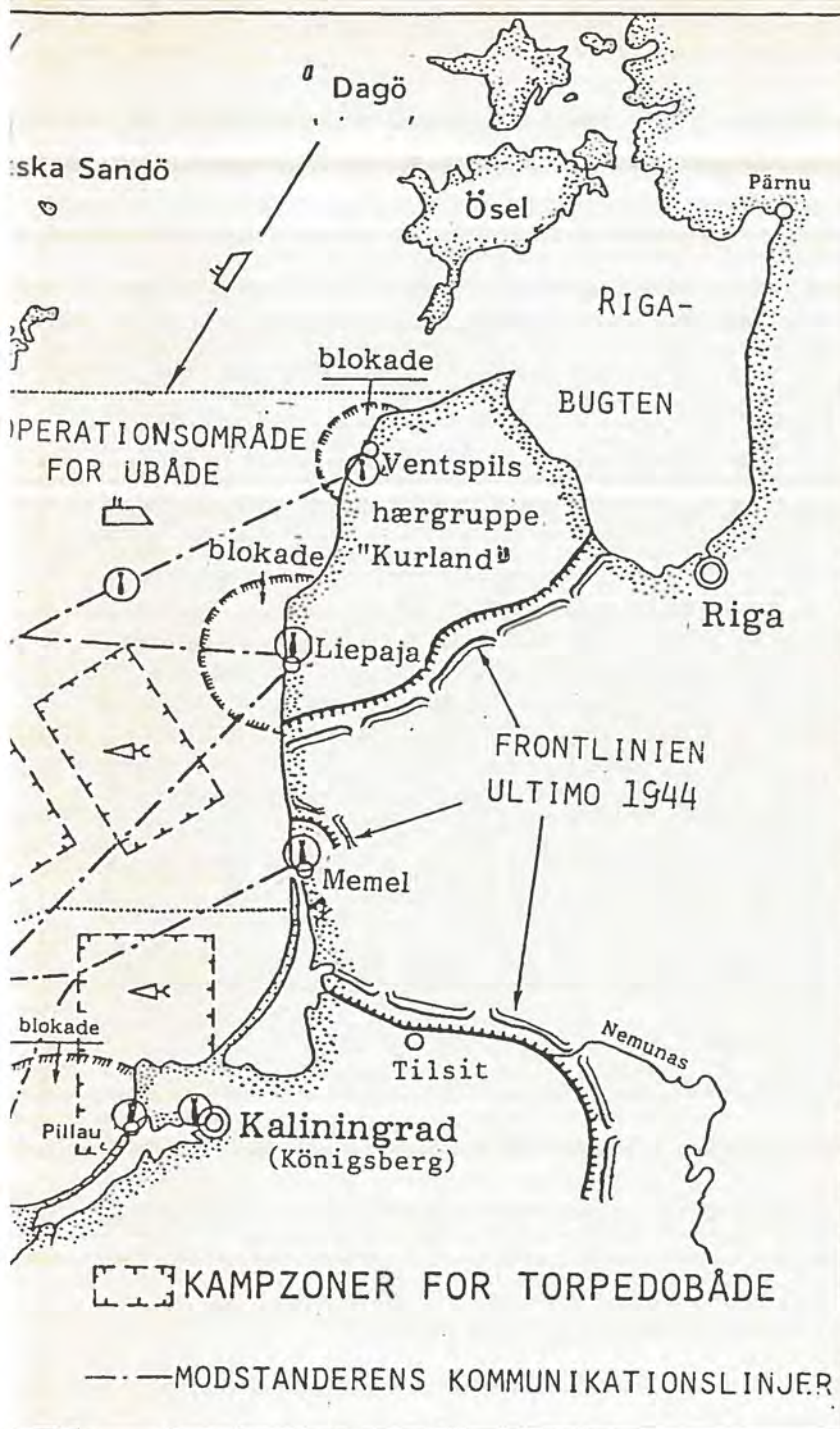
Efter at have nedkæmpet den fjendtlige østpreussiske gruppes hovedstyrker og efter Königsbergs fald den 9. april indledtes rensningen af Semland halvøen og landtungen Frische

Nehrung for rester af tyske styrker. Tillige likvideredes modstandsreder ved Wislas nedre løb og på halvøen Hel. En temmelig stærk modstandsrede fandtes i flådebasen Pillau (Baltijsk). Her var koncentreret op mod 45 antiluftskytsbatterier til forsvar mod luftangreb. Sammen med krigsskibenes antiluftskyts udgjorde de en alvorlig trussel mod luftvåbnet, og det var ingen let sag at bryde igennem til havnen. Der krævedes hertil massiv styrkeindsats for samtidig at holde antiluftskytssets ildgivning nede og komme til angreb på fartøjer, krigsskibe og forsvarsstillingerne. Ved denne taktik lykkedes det at sænke 23 transportskibe, et tankskib og 30 mindre orlogs- og andre fartøjer ¹³⁾, udslutte store troppstyrker og meget materiel og dermed bistå infanteriet med at indtage Pillau den 25. april.

Ved likvideringen af modstandsreden på Frische Nehrung drog vi lære af erfaringerne fra kampene på Moonsundøerne, og foretog kombinerede angreb fra landsiden fra søsiden og fra luften. Natten til den 26. april sattes en landgangsstyrke i land på næssets vestkyst. Støttet af skibsartilleri, flådens og frontens luftvåben forenede den sig samme dag med enheder af landstyrkerne. Kampene på næsset (og på Kurland-halvøen) standsedes den 8. maj med undertegnelsen af det fascistiske tysklands betingelsesløse kapitulation.

Østersøflådens luftvåben opnåede store resultater i kampene på havet i 1945. Der blev sænket 70 krigsskibe (blandt dem to slagskibe, to krydsere, tre destroyere, seks bevogtningsskibe og én u-båd) og 96 skibe med en samlet tonnage på 278.026 tons samt 34 andre fartøjer ¹⁴⁾. Luftstyrkernes aktive indsats kompenserede uligheden i overfladestyrker i Østersøens vestlige og sydlige områder, hindrede troppeforskydninger ad søvejen og regelmæssige tilførsler af forsyninger til de grupperinger, der klamrede sig til kysten. En vigtig faktor af afgørende betydning for den militære situation i Østersøens sydvestlige del her ved krigens slutning





var Bornholm, der på grund af sin nøgleposition med rette regnes for "Østersøens Malta". Den dækkede adgangen til bælterne og til den Pommerske og Mecklenburgske bugt og fungerede som transitbase ved evakueringen af tyske tropper fra Norge og Baltikum. Her havde u-både og lette overfladeenheder base. I nærheden fandtes et øvelsesområde, hvor nye u-både klargjordes til indsats. Garnisonen på øen talte omkring 12.000 mand soldater og officerer. Mod angreb fra søen og fra luften beskyttedes Bornholm af kystbatterier og antiluftskyts.

I kraft af Bornholms strategiske betydning var det naturligtvis fra et militært synspunkt ikke muligt at lade øen forblive i modstanderens hånd, mens 2. Hviderussiske fronts styrker trængte dybt ind på tyske område. Desuden ville indtagelse af øen sikre gunstige betingelser for flådestyrkernes operationer i området. I betragtning af disse betydningsfulde militære faktorer foreslog admiral N.G. Kusnetsov i en henvendelse til generalstaben den 23. april, at der overførtes en landgangsstyrke til Bornholm. Generalstaben traf imidlertid ikke straks beslutning i sagen i forventning om garnisonens kapitulation uden blodudgydelser.

Den 7. maj rettedes der over radioen til styrkerne på Bornholm i klartekst på tysk et ultimatum med krav om overgivelse. Til trods for, at alle tyske styrker på dette tidspunkt havde modtaget Dönitz' ordre om tysklands kapitulation, nægtede øens kommandant, general Wutmann og hans stedfortræder for flådestyrkerne, kommandørkaptajn von Kametz at nedlægge våbnene.

Grundlaget for denne absurde beslutning blev opklaret noget senere. Det viste sig, at von Kametz allerede den 4. maj havde meddelt Bornholms danske amtmand, V. Stemann, at garnisonen kun ville overgive sig til englænderne og ville kæmpe "til sidste mand", hvis russerne kom til øen. Øens befolkning, som kunne komme til at lide under kampene, tog fascisterne naturligvis intet hensyn til.

Overfor den åbenlyse ignorering af kravet om kapitulation var den sovjetiske overkommando nødsaget til at beslutte sig for bombning af militære mål på Bornholm den 7. og 8. maj. Øens befolkning blev i god tid over radioen orienteret om de planlagte luftangreb.

Et nyt krav om opfyldelse af vilkårene for betingelsesløs kapitulation fremsat den 8. maj kl. 23 førte heller ikke til nogen reaktion fra garnisonskommandoen, eller rettere en reaktion af særlig karakter. Garnisonen påtog sig rollen som trafikledelse for skibsfarten i Østersøens sydvestlige område. Den 9. maj kl. 9.38 - otte og en halv time efter, at Dönitz havde udstedt befalingen om indstilling af alle krigshandlinger - udsendtes over Rønne radio følgende ordre i klartekst: "Transporten af tyskere fra øst gennemføres med maksimal fart"¹⁵).

For at bringe den slags provokatoriske handlinger til ophør og tvinge garnisonskommandoen til at efterkomme kravet om kapitulation gav Østersøflådens kommanderende chef ordre til at tage Bornholm i besiddelse. Den 9. maj kl. 15.30 landsattes fra torpedobåde et skyttekompagni (108 mand) i Rønne. En tysk officer, der indfandt sig på kajen, forlangte på general Wutmans vegne, at styrken skulle fjerne sig fra øen, i modsat fald, erklærede han, ville den blive udslettet. Orlogskaptajn D.S. Sjevtsov, hvem der var overdraget at modtage kapitulationen, advarede om, at hvis garnisonen ikke nedlagde våbnene i løbet af to timer, ville de tyske styrker blive bombet. Denne trussel begyndte at virke.

Til assistance for landgangsstyrken overførtes den 10. maj et regiment på 580 mand til øen, og derpå stationeredes efter ordre fra generalstaben det 132. korps (7686 mand) på Bornholm. Det blev dem, der afvæbnede de 11.138 tyske soldater og officerer.

I et direktiv af 15. maj fra generalstaben gøres det klart, at de sovjetiske styrker kun havde besat Bornholm, fordi øen var beliggende i ryggen på vore styrker i Tyskland. I en til

amtmanden afleveret officiel erklæring til offentliggørelse i den lokale presse og hovedstadspresen og til udsendelse i radioen hed det, at normalt og frit liv bør begynde på øen, at de sovjetiske styrker befinder sig der midlertidigt, og at de ikke vil blande sig i administrative forhold.

På grund af den nødvendige kontrol med overholdelsen af kapitulationsvilkårene og det store arbejde med fjernelse af miner i Østersøens sydøstlige område forsinkedes de sovjetiske styrkers evakuering af Bornholm til den 5. april 1946. I det officielle dokument om Bornholms overdragelse til repræsentanter for de danske myndigheder, udarbejdet af disse sammen med repræsentanter for den sovjetiske overkommando og underskrevet af parterne den 4. april, hedder det, at "... Bornholms befolkning modtog enheder af den Røde Hær og Sovjetunionens orlogsflåde som befriere fra den tyske besættelsesmagt og hele tiden har forholdt sig venskabeligt til den Røde Hærs og den sovjetiske orlogsflådes enheder.. Bornholms befolkning takker de sovjetiske tropper for øens befrielse fra de nazistiske besættelsesstyrker og tillige for de sovjetiske troppers gode, venskabelige holdning til den danske befolkning"¹⁷).

Bornholms amtmand, V. Steman, udtalte sin værdsætning af de sovjetiske soldaters høje moral, som vakte respekt i den danske befolkning. I sin tale den 25. marts 1946 til officerer og menige i den danske styrke, der var kommet til Bornholm, sagde han: "De er kommet som afløsning af vore allierede befriere, som hos os repræsenteredes af russere. Jeg må sige Dem, at De afløser sådanne soldater og en sådan garnison, som i sin opførsel og sin disciplin har vist sig at stå på et meget højt niveau"¹⁸).

Kanonerne tav nu. For Europas folk, som i løbet af blot tre decennier havde oplevet to grusomme, blodige kriges ulykker, vendte livet tilbage til fredelige baner.

Men ekkoet af krigen hørtes længe endnu i minesprængninger i alle områder af Østersøen. I det hele havde de kæm-

pende parter udlagt omkring 77.750 miner og minespærringer. (Tabel I)

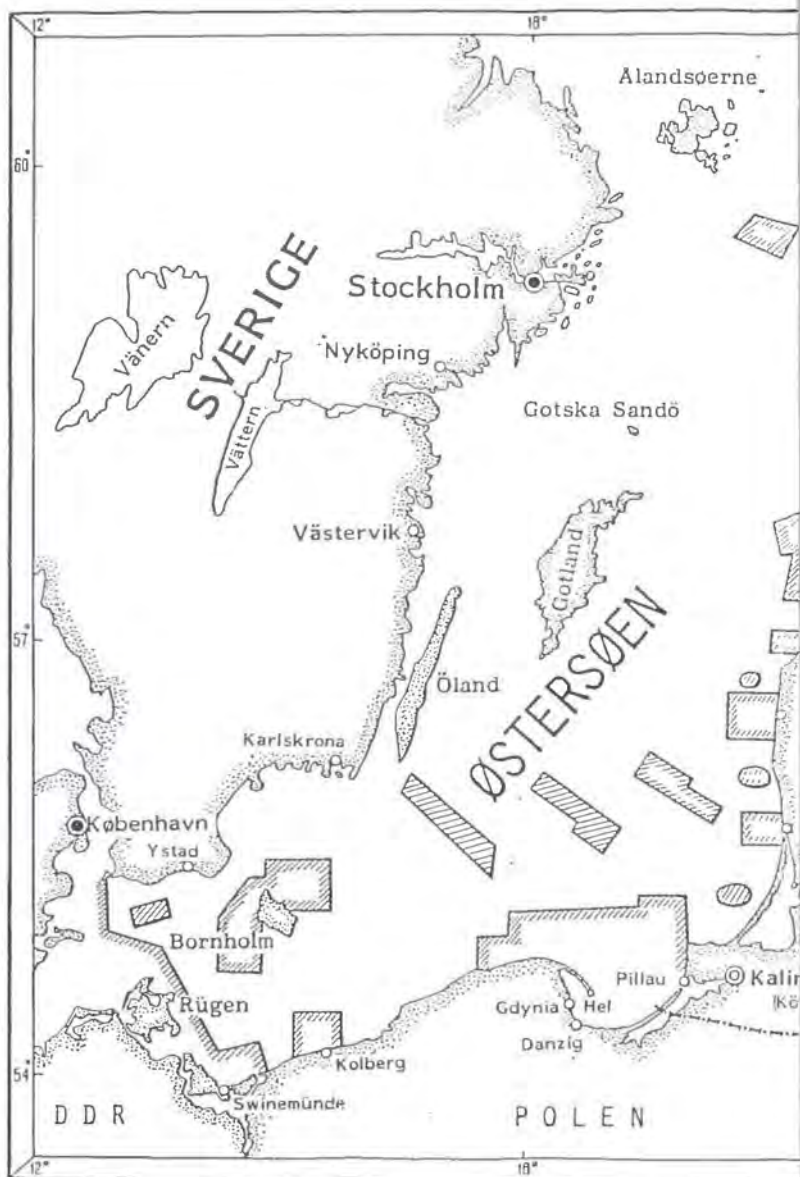
Tabel I

Minetype	Land			I alt
	USSR	USA og England	Tyskland og Finland	
Forankrede miner	15.000	-	41.200	56.200
Minespærringer	2.400	-	13.650	16.050
Bundminer	1.300	1.550	2.450	5.300

Et samlet billede af minefaren i Østersøen blev først klart, efter at de såkaldte Flensburg-fortegnelser med oplysninger om den tysk-fascistiske flådes mineudlægninger faldt i de allieredes hænder. Særlig tætte minefelter med op til 200-300 miner pr. kvadratmil visse steder fandtes i den Finske Bugt (Kortskitse 4). Der var der udlagt 48.000 forankrede miner og omkring 3000 bundminer. Der kunne ikke regnes med hurtig eliminering af minefaren. Det blev derfor besluttet at strygningen skulle foretages etapevis.

I første etape (1945-1947) var hovedmålet for operationerne til uskadeliggørelse af miner at sørge for de i havnene baserede skibes sikkerhed og betrygge sejladsen for krigsskibe og handelsskibe, som var afmagnetiseret efter de fastsatte normer. Hertil krævedes uskadeliggørelse af hen ved 6000 miner og op til 4000 minespærringer i området på omkring 12.000 kvadratmil.

Strygningen af forankrede kontaktminer på sejlruterne foretoges i indtil 30 meters dybde, hvorved det lod sig gøre samtidig at foretage præcis lokalisering af områder, hvor der fandtes andre forankrede minetyper end kontaktminer. For at eliminere risikoen ved red- og base-minestrygernes operationer





gennemarbejdedes vandområder med meget tætte minespæringer på forhånd med kontakttrawl i 5-7 meters dybde.

Sideløbende med oprensningen af sejlruterne præciseredes minespærringernes afgrænsninger.

Størst vanskelighed voldte minestrygningen i Østersøens sydvestlige del, hvor både tyske, sovjetiske, engelske og amerikanske miner af både gammel og ny konstruktion lå eller svajede i deres ankertrusser blandet mellem hinanden i havets dyb. Alene i årene 1944-1945 nedkastede britiske fly 744 afstandsmine i den Pommerske Bugt, 700 i Danzig-bugten og 100 ved Bornholm¹⁾. Sprængningseksperternes konstatering af minernes karakteristika gav mulighed for mere realistisk imitering af krigsskibes og handelsfartøjers fysiske felt i trawlene og dermed i væsentlig grad mindske deres størrelse og afkorte den tid, der krævedes til strygningen. Allerede hen på efteråret 1945 var alle havne fra Ventspils til Wismar åbne for besejling.

Hen mod slutningen af 1947 var omkring 5700 forankrede miner uskadeliggjort - 96-98 pct. af det samlede antal, der ifølge beregninger fandtes i strygningsområderne, og bundminerne i sejlløbene og i havnebassiner var fjernet.

I minestrygningens anden etape (1948-1959) var hovedopgaven at sikre farefri sejlads for orlogs- og handelsskibe af alle klasser, herunder også ikke-afmagnetiserede skibe, og give sikkerhed for fiskeriet på alle fangstpladser inden for de tidligere minespærringsområder. I forbindelse med den praktisk taget fuldstændige uskadeliggørelse af tidligere spredt udlagte lavbundne miner anvendtes i hovedsagen dybtgående kontakttrawl og afstandstrawl med forstærket magnet- og akustisk felt. Afstandsstrygningen dækkede i gennemsnit 300 kvadratmil årligt. Besejlingsruterne blev gennemgået en ekstra gang med ændret placering af trawlhalsene. Strygningsbæltets bredde udvidedes til 20 kabellængder. I det hele blev der fra 1945 til 1962 afsøgt 6085 kvadratkilometer med afstandstrawl.

I tredje etape (1960-1961) gennemførtes hovedsageligt eftersøgning og uskadeliggørelse af drivende miner i den Finske Bugt, hvor sådanne miner hindrede ubegrænset besejling døgnet rundt. (Tabel 2).

(Tabel 2).

Antal drivende miner

År	Antal miner	År	Antal miner	År	Antal miner
1948	98	1954	97	1960	18
1949	168	1955	77	1961	39
1950	144	1956	71	1962	26
1951	94	1957	41	1963	11
1952	119	1958	36	1964	7
1953	162	1959	29		

Siden 1962 er der kun foretaget kontrolstrygninger i de vigtigste områder.

I det hele er det areal, Østersøflådens minestrygere har gennemtrawlet siden krigen, over en fjerdedel af Østersøens totale havområde, og de har taget sig af 15.416 af de i alt 22.565 miner, der er uskadeliggjort i den Finske Bugt²⁰).

Den effektivitet, minestrygningen i efterkrigsårene har haft, illustreres af det faktum, at der i den Finske Bugt, dvs. det område, hvor minespærringen var tættest, kun er fire skibe minesprængt, heraf de tre uden for de strøgne sejlruiter. Efter 1961 er der ikke konstateret et eneste tilfælde.



Gør man status over Østersøflådens indsats i krigens afsluttende fase, må det fremhæves, at den spillede en stor rolle i befrielsen af Baltikum, med held gennemførte overførsel af tropper og udskibning af landgangsstyrker, ødelagde fjendens transport og beskyttede vore egne søværts forbindelser effektivt. De aktive operationer mod modstanderens forbindelseslinjer til søs var en fundamental form for bistand til landstyrkerne i deres offensive operationer i kystområderne.

Med befrielsen af Baltikum havde flåden adgang til at operere i åbent hav, fik mulighed for at basere sine enheder i de havne, sovjethæren befriede og udfolde mer aktiv kampindsats mod fjendens forbindelseslinjer til søs og indsejlingerne til hans havne og baser. Omvendt skabte flådens vellykkede løsning af de opgaver, der stilledes den, gunstige betingelser for tropperne til at besejre modstanderen. Under de intensive kampe i krigens sidste periode tilføjede flådens flyvere, ubådsfolk, torpedobådsbesætninger og jernbaneartillerister fjenden alvorlige materielle tab. Ødelæggelsen af et betydeligt antal af modstanderens transportskibe ledsagedes af tab i troppstyrker, våben og materiel. Vanskelighederne med at evakuere de omringede fjendtlige grupper, som trængtes ud mod havet, bevirkede mangel på transportmidler og øgede effektiviteten af de slag, Østersøflådens enheder rettede mod forbindelseslinjerne til søs, baser og havne. Østersøflåden løste også andre vigtige opgaver. Den kæmpede i forsvar af vore søværts forbindelser. Mine- og ubådsfaren i stræder og bæltter krævede stor indsats af alle flådens minestrygere og anti-ubådsstyrker. Flåden løste de opgaver i forbindelse med sikringen af transport med værdifuld last fra Sverige til Sovjetunionen, som Statens Forsvarskomité stillede den.

Landet har påskønnet Østersøflådens mandskabers kampindsats efter fortjeneste. Under selve krigen hædredes mere end 100.000 af flådens folk med ordener og medaljer. 137 fik tildelt den høje udmærkelse Sovjetunionens Helt. Fire mari-

nepiloter, V. Rakov, N. Tjelnokov, A. Masurenko og N. Stepanjan, fik titel af Sovjetunionens Helt to gange, og V. Ivanov og N. Jagnov udnævntes til riddere af Æres-ordenen i alle tre grader.

58 marineskibe og afdelinger er hædret med den Røde Fanes orden og Usjakov- og Nakhimov-ordenerne. Den ærefulde gardetitel bæres af 23 af flådens skibe og afdelinger²¹⁾.

Østersøflåden, som er hædret med den Røde Fanes orden, opfyldte med ære sin pligt over for det socialistiske fædreland. For sin dådfulde indsats under den Store Fædrelands-krig har flåden fået tildelt den Røde Fanes orden for anden gang.

NOTER

Oversætterens anmærkning:

Noterne i teksten henviser til russisksprogede kilder, hvorfor den samlede note- og kildefortegnelse er udarbejdet særskilt som bilag til artiklen. Interesserede læsere kan erhverve dette tillæg ved henvendelse til redaktionen.

Til orientering for læsere, der ikke behersker russisk, bringes her en fortegnelse over kildeværkernes titler på dansk.

1. Anden Verdenskrig 1939-1945. Moskva, 1957.
2. Möllenthien: Kampvognsslag 1939-45. Moskva, 1957.
3. Anden Verdenskrigs historie 1939-1945. Moskva, 1977. Flådens Centralarkiv.
4. Østersøflåden. 2. udgave. Moskva 1978.
5. Østersøflåden. 21. marts 1944.
6. Tippielskirch: Anden Verdenskrigs historie. Moskva, 1956.
7. Flådens Centralarkiv.
8. Militærhistorisk Tidsskrift. Nr. 9 1974.
9. Flådens Centralarkiv.
10. Militærhistorisk Tidsskrift. Nr. 2 1970.

11. A.V. Basov: Flåden i den Store Fædrelandskrig 1941-1945. M. 1980.
12. L. Jemeljanov: Sovjetiske Ubåde i den Store Fædrelandskrig. M. 1980.
13. P.N. Ivanov: Vinger over havet. Moskva, 1973.
14. Mod Forfalskere af Anden Verdenskrigs Historie. Artikelsamling. Moskva, 1959.
15. Flådens Centralarkiv.
16. Flådens Centralarkiv.
17. Røde Stjerne . 21. april 1946.
18. Militærhistorisk Tidsskrift. Nr. 5 1966.
19. Østersøflåden i den Store Fædrelandskrigs Sidste Periode 1944-45.
20. Maritime Artikler, Nr. 11 1975.
21. Militær-encyklipædisk ordbog. Moskva, 1983.

FORKLARING TIL KORT**Sovjetiske styrker**

s.æ.	- Stødarmé
p.a.	- panserarmé
L.A. og l.a.	- luftarmé
g.a.	- gardearmé
Lad.fl.	- Ladoga-flotillen
Ø.F.	- Østersøflåden
A	- armé
AK	- armékorps
g.p.a.	- gardepanserarmé
l.fl.	- luftflotille

Tyske styrker

TK "SS"	- panserkorps "SS"
VF og l.fl.	- luftflåde

MARINENS BIBLIOTEK

Erlhvervelser i maj/juni 1985.

ADMINISTRATION, RETSVÆSEN m.v.

Jeppesen, Hans (red.): Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Status og fremtid. Forslag til arbejdsplan 1983-1993. Helsingør 1983. 33 s. + 11 bilag, skitser. maskinskr. 4°.

Lov om Søværnets og Hærens Ordning af 1937 med Lovforslag, Rigsdagsbetænkninger m.m. Kbh. 1937. forsk.pag.(ca. 324 s.).

HISTORIE.

Borgenstam, Curt & Anders Sandström: Varför kantrade Wasa? (Wasa Studier 12). Stockholm u.å. (1984). 80 s. ill. bibl.

Langebro. Opført 1949-54 af Kbh.'s Kommune og Kbh.'s Havnevæsen. (Særtryk af "Ingeniøren" nr. 48/1954). Kbh. 1954. 32 s. ill. 4°.

Lindeberg, Lars: Arvefjenden. Dansk-svenske landskampe på slagmarker og fodboldbaner fra sagntid til nutid. Kbh. 1985. 304 s. ill. bibl.

Sørensen, Kurt: Isefjordens forsvar. Om borge, befæstninger og batterier ved Rørvig og Hundested. Nykøbing Sj. 1984. 14 s. ill.

Vegger, A.C.B.: Slesvig-Holsten fra 1945 til 1962. 2. udg. Viborg 1985. 164 s. ill. index.

1. VERDENSKRIG.

Kebl Chatterton, E.: The Auxiliary Patrol. London 1923. 332 s. ill. kort. index.

2. VERDENSKRIG.

Hvidtfeldt, Johan: Fra kapitulationsdagene 1945. Dönitz, Lindemann og Best. Wehrmachtbefehlshaber Dänemark: Kriegstagebuch 20. april - 26. maj 1945. Kbh. 1985. 128 s. ill.

Livgarden under 2. Verdenskrig 1939-1945. (Red. af J. Gram-Andersen). Kbh. 1985. 48 s. ill. bibl.

Lorenzen, J.S.: Uddrag af min dagbog fra den 28. - 29. august 1943. Hillerød 1985. 10 s. håndskr. fotokopi.4°.

Stafford, Edward P.: Little Ship, Big War. The Saga of DE343. New York 1984. 336 s. ill. index.

Tortzen, Christian: Søfolk og skibe 1939-1945. Den danske handelsflådes historie under anden verdenskrig. Bd.4: De sidste år. (Kbh.) 1985. 648 s. ill. index. bibl.

POLITIK, EFTERRETNINGSVÆSEN m.v.

Carlgrén, Wilhelm M.: Svensk underrättelsetjänst 1939-1945. Uppsala 1985. 210 s. ill. index. bibl.

Gilmore, William C.: The Grenada Intervention. Analysis and Documentation. New York 1948. 116 s. kort. index.

Haffa, Robert P.: The Half War. U.S. Rapid Deployment Forces to Meet a Limited Contingency, 1960-1983. London 1984. 278 s. index. bibl.

Jacobsen, Alf R.: Muldvarpene. Norsk etterretning fra 1. verdenskrig til Arne Treholt. Oslo 1982. 330 s. bibl.

U-BÅDSVÆSEN.

Hill, J.R.: Anti-Submarine Warfare. Annapolis 1984. 112 s. ill. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Archibald, E.M.H.: The Fighting Ship in the Royal Navy AD 897-1984. Poole 1984. 416 s. ill. index. bibl. 4°.

Berg, Ole: Den konventionelle ubåd. (Eksamensopgave fra SOS 1985). Kbh. 1985. 44 s. + 9 bilag. ill. kort. bibl. 4°.

Collins, John: H.M.A.S. SIDNEY. Garden Island, Austr. 1971. 66 s. ill. index. bibl.

Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921. London 1985. 440 s. ill. index. 4°.

Daw, C.E. & L.J. Lind: H.M.A.S. SIDNEY 1913-1929. The Story of a Light Cruiser. Garden Island, Austr. 1973. 108 s. ill. index.

Gröner, Erich m.fl.: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Band 3: U-Boote, Hilfskreuzer, Minenschiffe, Netsleger, Sperrbrecher. Koblenz 1985. 296 s. ill. index.

Lind, L.J. & M.A. Payne: H.M.A.S. HOBART. The Story of the Finch Cruiser, H.M.A.S. HOBART 1938-1962. Garden Island, Austr. 1971. 76 s. ill. bibl.

Payne, Alan: H.M.A.S. CANBERRA. Garden Island, Austr. 1973. 112 s. ill. kort. index.

Ross, Al: The Destroyer Escort England. (Anatomy of the Ship Series). London 1985. 96 s. ill. 4°.

VÅBENTEKNISKE HÅNDBØGER.

Conference Proceedings. Electronics for National Security, 17-19 January 1985. ASIA '85. Genève 1985. 442 s. ill. bibl. 4°.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Lars Lindeberg: Arvefjenden. Dansk-svenske landskampe på slagmarker og fodboldbaner fra sagntid til nutid. Lademann Forlagsselskabet, Kbh. 1985.

Fra før historisk tid, hvor sagnene beretter om vældige slag mellem danskere og svenskere, og op gennem århundrederne til vore dages fodboldopgør og politiske kriser har forholdet mellem de to nordiske broderfolk været helt specielt. Få andre nationer har ført så mange krige mod hinanden. Historikere har regnet ud, at vi har været oppe at slås sammenlagt 134 år. Og episoder som Hesseløkonflikten i 1983 viser, at det gamle nationalhad på ingen måder er glemt: svenskerne er ARVEFJENDEN:

I denne - noget populære bog - fortæller Lars Lindeberg den blodige og farverige historie om de dansk-svenske landskampe. Fra den første på Bråvalla, som vi kun kender gennem sagnene og til de seneste på grønsværen, som mange af os selv har oplevet.

Christian Tortzen: Søfolk og skibe 1939-1945. Den danske handelsflådes historie under anden verdenskrig. Bd. 4: De sidste år. Grafisk Forlag, Kbh. 1985.

Med dette 4. bind er serien om den danske handelsflåde under 2. verdenskrig afsluttet.

I bogen skildres først hjemmeflådens forhold 1941-1945 med mange nye oplysninger, bl.a. om søfartens illegale indsats med hensyn til transport af flygtninge, efterretningsstof, våben, levnedsmiddelpakker m.m. Videre behandles ude-flåden 1943-1945, herunder danske skibes deltagelse i invasionen i Normandiet 1944.

Med mange illustrationer, kort og tegninger og med et udmærket register er værket et udmærket kildeskrift.

A.C.B. Vegger: Slesvig-Holsten fra 1945 til 1962. En beskrivelse af de militære forhold i Slesvig-Holsten fra 5. maj 1945 til etableringen af "Enhedskommandoen" for den sydlige del af NATO's Nordregion den 1. juli 1962. 2. udg. Udg. af forfatteren, Viborg 1985.

Forfatteren, der var chef for BALTAP 1976-1980, anfører i forordet, at "NATO har ingen hukommelse", forstået således, at NATO-myndighederne generelt kun arkiverer for få år. Der er man ofte ude af stand til specielt at spore BALTAP's forhistorie så langt tilbage som ønskeligt. Bogen er et forsøg på at samle og sammenstille tilgængelige oplysninger om emnet, idet grundlaget har været dels arkivstudier, dels indhentning af oplysninger fra endnu levende officerer, der har gjort tjeneste i Slesvig-Holsten eller har haft tilknytning til begivenhederne her i denne periode.

Blandt mange bilag er der en udmærket oversigt over indehaverne af de højere chefstillinger i NATO's Nord- og Enhedskommando.

AH

PERSONELMEDDELELSER.

1. MAJ - OK Carsten Høgh er udnævnt til kommandørkaptajn.
2. MAJ - OK Svend Kirkegaard-Sørensen er tillagt midlertidig grad som kommandørkaptajn, så længe han forretter tjeneste i staben hos AFNORTH.
1. MAJ - KK Jørn Daniel Brusendorff er udnævnt til kommandør og er beordret til tjeneste som chef for Søværnets Officersskole
1. MAJ - KK Hans Dalsgaard er tillagt midlertidig grad som kommandør, så længe han forretter tjeneste som chef for Færøernes Kommando.
1. MAJ - OK Eivind Harbo Bengtsen er udnævnt til kommandørkaptajn og er beordret til tjeneste ved Søværnets Operative Kommando.
1. JUNI - KL Finn Bork-Nielsen er udnævnt til orlogskaptajn.
1. JUNI - KL Svend Erik Eskildsen er udnævnt til orlogskaptajn.
1. JULI - OK Niels Ebbe Buhl er fratrådt tjeneste som dansk repræsentant ved NATO SEASPARROW Project Office, Washington og er afløst af OK Lars Henrik Skotte.
1. DEC - VA Svend Erik Thiede udnævnes til admiral og beordres til tjeneste som forsvarschef.

MEDDELELSER

HOA's indeholdelse af medlemskontingenter.

Ordningen om HOA's indeholdelse af medlemskontingenter til Søe-Lieutenant-Selskabet og Søofficers-Foreningen har i en del tilfælde givet anledning til misforståelser, hvorfor følgende skal meddeles:

1. Kontingentindeholdelse fra HOA kan kun finde sted, såfremt medlemskab af HOA foreligger, og da kun såfremt der foreligger medlemskab af både Søe-Lieutenant-Selskabet og Søofficers-Foreningen.
2. Hvis der **kun** foreligger medlemskab af enten Søe-Lieutenant-Selskabet eller af Søofficers-Foreningen, opkræves kontingentet derfra.
3. Såfremt et medlem har tjenestefrihed uden løn, kan indeholdelse af kontingent ikke finde sted gennem HOA, men vil ske fra Søe-Lieutenant-Selskabet og/eller Søofficers-Foreningen.

RETTELSE TIL RETTELSE

I Rettelse og tilføjelser til "Danske Søofficerer 1933-1982".

udsendt med tidsskrift nr. 3 - 1985 skal fejl rettes således:

s 199: 1527 Haugsted: 6'1. 1972 læs 1973.

s 207: 1564 Heisterberg-Andersen: tilf.: d. 19/10 1984, bisat fra Holmens K., urne nedsat på Hørsholm kirkegård.



**DET NORSKE
VERITAS**

DANMARK

Svitzer suveræn service til søs

Verdensomspændende bjergnings-, bugserings- og offshore service

Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise A/S

Kvæsthusgade 1 1251 København K Telefon (01) 15 51 95 efter kontortid (01) 15 51 75

Telex no 15983 Telegram SVITZERSALVAGE (24 timers service)

Agenter: _____

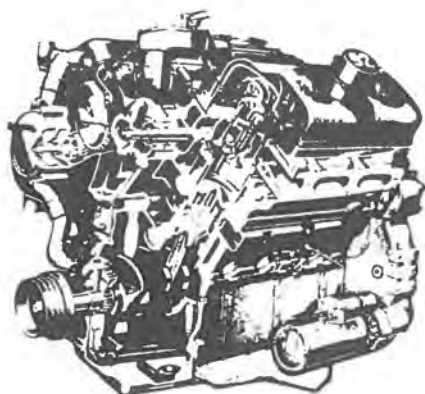
London: LOWNDES LAMBERT GROUP LTD (Marine Claims and Salvage Division)

Telegram Eltelge - 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





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.

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

Förhandler Bornholm
**SYDHAVNENS
MOTORVÆRKSTED**
v. Poul Andersen
S. Thra. nørn
3700 Rønne
Tlf. (03) 35 07 51

Förhandler Sydjylland
AUTO FORUM
Energigade 17
8700 Esbjerg
Tlf. (05) 12 20 22

Förhandler Nordjylland
mekanord sps
ingeniør
Ndr. Kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. (06) 42 03 11

Förhandler Færøerne
P.F. VILH. NIELSEN & SØN
Jonas Broncks gade 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



RACAL-DECCA

RACAL

København: 01-12 83 10/Esbjerg: 05-12 85 00/Hirtshals: 08-94 30 22

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Paul Bjørn Sørensen



Nr. 5 - 1985
SEPTEMBER/OKTOBER
156. 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

Skibsværftsforeningen

FORENINGEN AF JERNSKIBS- OG

MASKINBYGGERIER I DANMARK

ST. KONGENSGADE 128, 2 - 1264 KØBENHAVN K

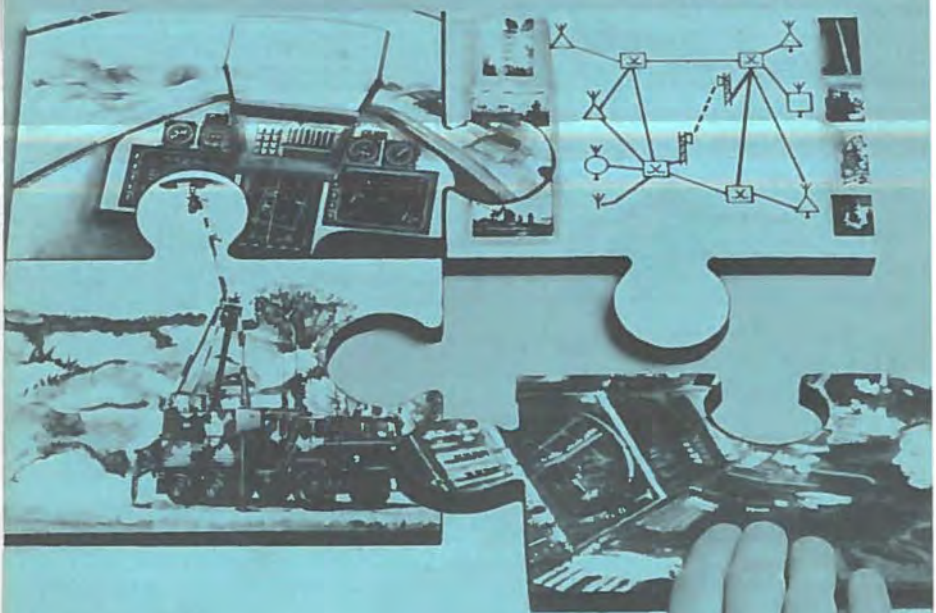
SKIBS- og BÅDEBYGGERIERNES ARBEJDSGIVERFORENING

Nørre Voldgade 34

1358 København K.

TELEFON (01) 12 22 78

Ericsson i försvarets tjänst



Ericsson Radio Systems har fullständigt kunnande inom områdena sensor-system, kommunikation, ledningscentraler och flygelektronik.

Stora satsningar på ett område ger tekniska landvinningar på ett annat. Därför kan vi satsa stort. Till godo för den som behöver hela system. Men också för den som vill lägga pusslet själv.

ERICSSON RADIO SYSTEMS AB
FÖRSVARSPRODUKTER
163 80 STOCKHOLM
TEL: 08-757 00 00, TELEX: 135 45
BOX 1001, 431 26 MÖLNDAL
TEL: 031-67 10 00, TELEX: 209 05

ERICSSON 

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Sø-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR:

Orlogskaptajn
P. Bjørn Sørensen
Forsvarsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K.
Telefon (01) 11 62 60 lok. 2441

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 04 77 64
Privat: (01) 58 00 85

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION:

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

TRYKKERI:

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

5

Forsidebillede: Nyholms Hovedvagt fra 1744. "Under Kronen".

INDHOLD

SIDE

NU FLYTTER FLÅDEN FRA HOLMEN af kommandør P. Wessel-Tolvig	227
MARITIM DEBAT	259
NEKROLOGER	268
BOGANMELDELSE	272
PERSONMEDDELELSER	274
MARINENS BIBLIOTEK	275



SØVÆRNETS ASKEBÆGER 1985

Årets motiv er:

SØVÆRNETS MARINEKASERNE I KØBENHAVN 1910

Det store askebæger er udført i fajance med blå kant. Det koster kr. 70,- incl. moms. Det mindre er udført i porcelæn og forsynet med en guldkant og koster kr. 61,- incl. moms. Askebægerne er ikke i almindelig handel, men kan kun købes af Søværnets civile og militære personel, Marinehjemmevernet, Kvindeligt Marinekorps samt Marineforeningsafdelinger. Bestillinger bedes indsendt samlet fra tjenestestederne inden 1. november 1985, og levering vil ske inden jul.



DEN KONGELIGE PORCELAINSFABRIK

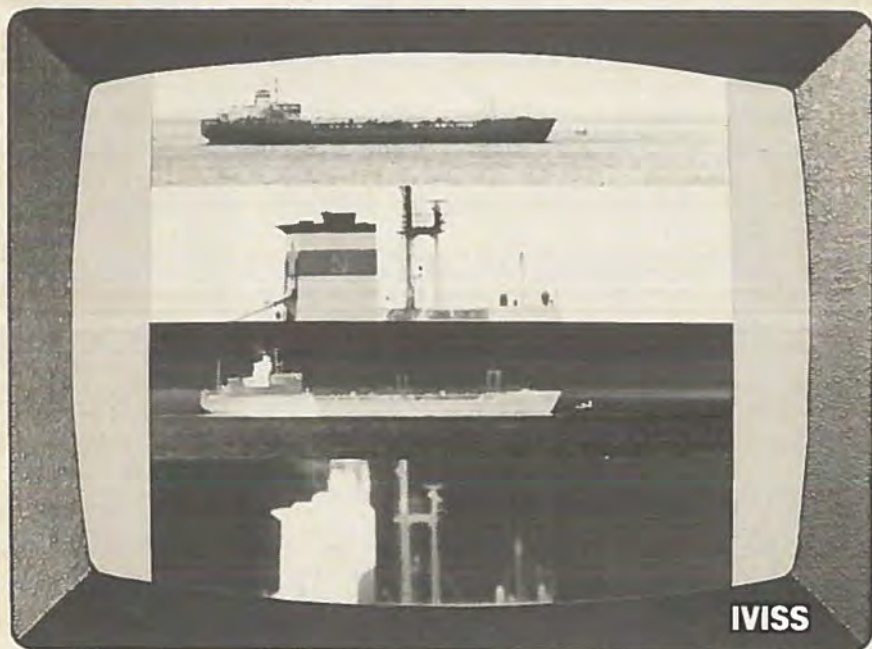
fra

Royal Copenhagen

Amagertorv 6 • 1005 København K

Tlf. (01) 13 71 81

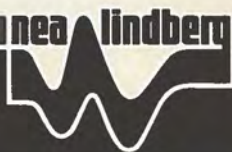
FARVANDSUDSIGTEN



IVISS står for »Infrared and Visual Imaging Surveillance System« og er betegnelsen for et avanceret elektro-optisk system, der i alle henseender er specielt optimeret til farvandsovervågning.

- høj opløsning/stor følsomhed
- manuel/automatisk overvågning – dag og nat
- stor pålidelighed
- digital zoom
- ressourcebesparende
- udviklet i samarbejde med Forsvarets Forsknings-tjeneste

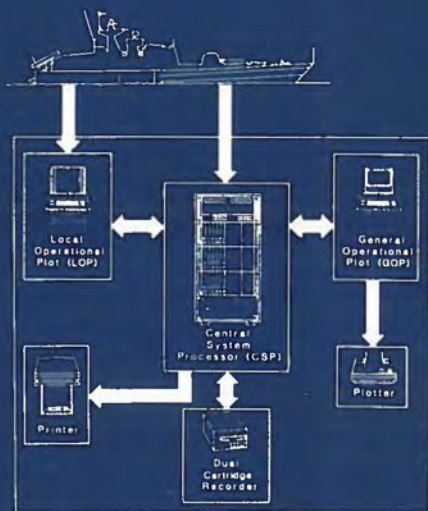
Nea-Lindberg A/S
Industriparken 39-43 · 2750 Ballerup
Tlf. (02) 97 22 00



TACTICAL DATA SYSTEM

**A state of the art C³I-system
developed and designed in
close cooperation with the
royal danish navy**

- **SURVEILLANCE**
- **NAVIGATION**
- **TRACKING**
- **DATA LINK**
- **SYSTEMS
INTERFACES**



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4
8520 Lystrup
Denmark

Telephone 06-22 20 00
Int'l +45 6 22 20 00
Telex 68109 terma dk



''NU FLYTTER FLÅDEN FRA HOLMEN''.

af Kommandør P. Wessel-Tolvig.

I mere en 450 år har København været flådens basis og fra 1814 til 1960 dens eneste støttepunkt. Oprindeligt var den strategiske beliggenhed fortrinlig; centralt placeret i riget, som det dengang så ud, og midt på hovedfærdselsåren mellem Nordsøen og Østersøen, som Sundet i mange århundreder var. Efter tabet af de skånske provinser, og dermed den ene Sundkyst blev beliggenheden imidlertid meget udsat og isoleret, hvilket medførte fare for, at flåden kunne blive indespærret og dermed udelukket fra at udføre sine opgaver ude i farvandene.

Skibene var baseret i området omkring Bremerholm; men allerede i midten af det 17'århundrede opstod ønsket om at flytte dem fra Københavns hjerte til det område, vi i dag kalder Holmen.

Den fysiske udflytning hertil påbegyndtes i 1680 og afsluttedes i 1866; men næppe var den langvarige og bekostelige flytning afsluttet, før diskussionen om flytning helt væk fra Københavnsområdet begyndte.

Om disse langvarige og stadigt pågående overvejelser handler denne artikel.

Med afslutning af krigen i 1864 og oprettelsen af Det nordtyske Forbund i 1866 fik Danmark et strategiproblem. Krigen havde vist, at Danmark stod militært og politisk isoleret, og dette blev endnu mere tydeligt efter Tysklands

sejr over Frankrig i 1871-72. Da flådehavnen i Kiel var kommet i Preussens besiddelse, forudså man i Danmark, at en tysk flådemagt ville blive en realitet inden for en overskuelig årrække.

Den 2. februar 1866, samme år som flådens flytning fra Bremerholm til Holmen blev afsluttet, lod ministeriet Frijs nedsætte en forsvarskommission, der bl.a. skulle "udarbejde en samlet plan for land- og søforsvarets ordning". Kommissionen afgav betænkning den 19. november 1866. Denne betænkning dannede grundlag for udarbejdelse af lovforslagene til henholdsvis hærens og søværnets ordning, der blev vedtaget i 1867, respektive i 1868. Det var forudsat, at begge love skulle revideres i 1872-73.

Den strategiopfattelse, der lå til grund for de tanker, kommissionen fremkom med, kan sammenfattes i følgende citat fra afsnittet om hærens organisation i betænkningen:

"Jo mere vi tror at burde holde for øje, at vi næppe i fremtiden kunne vente krig med en fjende, der er synderlig svagere til søs end vi, desto nødvendigere finder vi det, at vort forsvarsvæsen ordnes temmelig selvstændigt i hver af de to grupper, i hvilket landet deles ved Store Bælt med Samsø Bælt og Langelands Bælt, således at hærens mobilisering ikke forhindres ved, at en fjendtlig flådestyrke forhindrer overførsel af større mængder over disse vande"....

"Hovedopfattelsen med de to strategiske dele af landet hver på sin side af Store Bælt med hvert sit selvstændige forsvar rummede en strategisk nydannelse. Dette var løsningen på det strategiproblem, der ville opstå i det øjeblik, Danmark mistede søherredømmet, hvorved man bl.a. ikke mere ville kunne rokere tropperne frit rundt på den jyske østkyst og øerne" (1).

Den 15. februar 1872 nedsatte krigs- og marineminister Haffner en militærkommission (den bestod kun af officerer) til i store træk at udarbejde udkast til den samlede anvendelse af de to værn.



(Københavns Bymuseum)

Fig. 1.

Den første udflytningsplan for flåden - fra Bremerholm - findes i Reesens Atlas fra 1674. Øverst i billedet ses et anlæg på det nuværende Holmens område svarende til flådehavnen ved Tøjhuset fra 1609. Planen blev aldrig gennemført.

I betænkningen inddelte kommissionen de angreb, der kunne tænkes rettet mod Danmark i tre kategorier:

1. en overlegen sømagt alene,
2. en overlegen landmagt, alene eller i forbindelse med en søstyrke, der var vor underlegen, og endelig
3. en magt, der på én gang var Danmark overlegen tillands og tilvands.

”Flåden skulle udgøre forsvarets 1’linie, og for at forsvare Sjælland ville det være nødvendigt at dele flåden i en Øresunds-eskadre og en Store Bælts-eskadre. Sundeskadren havde allerede en basis i København, men eskadren i Store Bælt måtte også skaffes en basis. Kommissionen anbefalede, at denne skulle placeres i Agersøsund” (2). Det er første gang denne basis omtales.

Det grundlag, som regeringen benyttede, da forsvarssagen i 1872 blev forelagt Rigsdagen, var i hovedsagen hensynet til at bevare Danmarks neutralitet i en krigssituation, i en krigssituation, samt ønsket om, at flåden måtte kunne optræde uden for Sundet. (3)

Den skulle naturligvis også medvirke ”..ved Københavns forsvar fra søsiden, ja indog i den grad, at den skal optræde selvstændigt i Kjøgebugt og dække vestfronten og Amager” (4), et argument afledt af den dengang løbende debat om Københavns Befæstning.

Man forestillede sig på den tid muligheden for en krig mellem Rusland-Frankrig og Triplealliancen, eller mellem England og Rusland. I en krig måtte det være vigtigt for Tyskland at vide sig sikker mod et eventuelt fransk-russisk angreb på dets Østersøkyst eller gennem Slesvig-Holsten, ligesom det for Frankrig ville være af største betydning i en sådan situation at skabe en base i de danske farvande for dets operationer i Østersøen (5).

”Dette har man ganske sikkert i tyske militærkredse også et åbent øje for, og der er vist en stor sandsynlighed for, at de ville søge at komme i forkøbet ved at besætte Fyn og nogle småøer ved Sjællands kyst hvis de da ikke, hvis øjeblikket er gunstigt, og tiden tillader det, tilstille os et forslag om alliance, og i fald vi afslå det, erklære os krig og sætte et okkupationskorps i land på Sjælland” (6). Søofficererne frygtede dengang, at flåden kunne blive indespærret i København, blokeret af en stormagtsflåde, og fandt endvidere, at København selv var tilstrækkelig sikret af sin befæstning, herunder søbefæstningen, der var ved at være fuldt udbygget. Det var således strategisk tænkning, der var baggrunden for denne udflytningsplan.

Der findes i litteraturen flere detaljerede forslag til udbygning af flådestationen i Agersøsund; men alle udformet over den samme skabelon med kystbatterier på Sjælland, Egholm, Agersø og Omø, samt minespærringer i gennemsejlingsfarvandet fra Smålandsfarvandet til store Bælt (se fig.2). Graden af udbygningen varierer; men der er forslag om dok, reparationsværksteder, kulddepot, maskin- og torpedoværksteder, beddinger til torpedobåde, arbejderboliger og administrationsbygninger m.v. (7)

Regeringen fremlagde forslag i Rigsdagen om etablering af stationen og søgte årlige bevillinger hertil for Krigs- og Marineministerierne i perioden 1872 til 1884 (8). I 1875 fremsatte krigs- og marineministeren endvidere bl.a. ”forslag til lov om en overordentlig bevilling til oprettelsen af en flådestation i Agersøsund” på 5 mio.kr. (9). Ingen af disse forslag nåede imidlertid gennem Rigsdagen.

Siden 1884 havde sagen på grund af de politiske forhold omkring finansloven og forsvaret været henlagt; men ikke opgivet, hvad der fremgår af motiveringen til de senere lovforslag om flådens udvikling, hvori det hedder ”at tanken om en flådestation i Agersøsund ingenlunde er opgivet; men

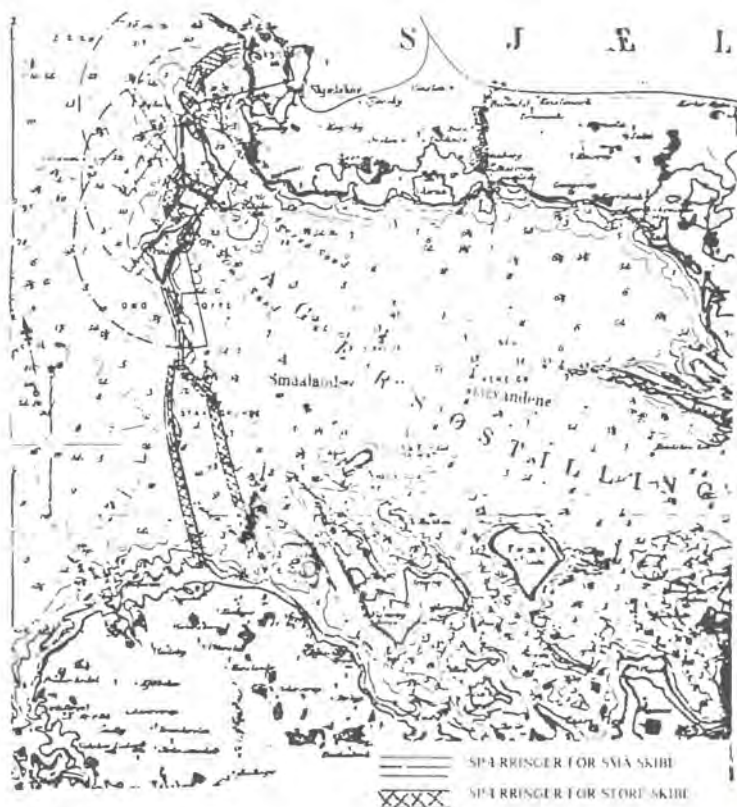


Fig. 2.

Skitse over Agersøstillingen gengivet efter W. Hovgaards artikel "Agersøstillingen", TFS 1893.

kun udsat til flåden har nået den i flådeplanen fastsatte styrke" (10). Det gjorde den aldrig (11).

Diskussionen fortsatte længe. I 1891 udskrev Søe-Lieutenantselskabet et prisspørgsmål om en sådan flådestations betydning for Danmarks forsvar, der blev besvaret af premierløjtnant J. Nyholm, og i 1893 skrev premierløjtnant W. Hovgaard flere artikler i Tidsskrift for Søvæsen om samme emne. Endnu i år 1900 fremførte han, at der ingen befæstninger fandtes uden for København: "Flåden finder således intet støttepunkt i Bæltet, og vore torpedobåde finder end ikke en skanse at trække sig bagved" (12).

Forsvarskommissionen af 1902, der afgav betænkning i 1908 (se fig. 3), beskæftigede sig i flere sammenhænge med en udflytning af flåden og inddrog nu spørgsmålet om København som en åben by, der var rejst af Det forenede Venstre i 1870'erne, i debatten: "Skulle København sikres mod bombardement ved at gøres til en fuldstændig åben by, ville det derfor blive nødvendigt at skaffe en anden station for flåden og flytte de militære anlæg og etablissementer, der nu er knyttede til byen, andetsteds hen. En sådan flytning ville blive meget kostbar, og var den endelig gennemført, hvorledes ville da byens og landets stilling blive?

En sømagt, der ønskede at benytte dele af Sjælland til operationer mod en modstander, og som ville sikre sig mod forstyrrende indgriben fra vor side, ville da på den bekvemteste måde kunne nå sit mål ved at sætte sig i besiddelse af hovedstaden" (13).

Kommissionen konkluderede: "København som fuldstændig åben by hører derfor kun hjemme i en ordning, hvorved et hvert virkeligt forsvar på forhånd er opgivet" (14).

Om en flådestation ved Agersø Sund udtalte kommissionen: "På grund af den gentagne gange fremhævede betydning Store Bælt vil kunne få under et sammenstød mellem fremmede magter, kunne det synes nødvendigt at sikre flåden et



Forsvarskommissionen arbejder
Udvalgte betænkninger for 1902

Fig. 3. Forsvarskommissionen af 1902 afgav første betænkning i 1908. Det foranledigede Blæksprutten til i 1906 at bringe denne tegning med en fremtidsvision fra 1924.

befæstet tilflugtssted ved Bæltet, hvorfra den kunne operere i tilfælde af, at den fik til opgave at håndhæve reglerne for neutralitetens opretholdelse i Bæltet eller dets omgivelser. Spørgsmålet om et sådant befæstningsanlæg har også været fremme i kommissionen; men flertallet har ikke kunnet gå med til en foranstaltning, der kunne misforstås, som om vi ved at skabe en magtstilling i Store Bælt ville forbeholde os adgang til ved given lejlighed at gribe ind til fordel for den ene eller den magts flåde, som passerede Bæltet. Mod en sådan misforståelse bør vi på forhånd og på det eftertrykkeligste væрге os" (15).

Under kommissionens arbejde havde flådens tilfornede, Viceadmiral Wandel og Kommandør Nyholm fastholdt forslaget om Agersøsund-stillingen (16), ligesom Kontreadmiral G.H.R. Zachariae (17) og Kontreadmiral Scheller (18) i deres redegørelser argumenterede herfor. Hærens tilfornede, Generalløjtnant A.A.B. Kühnel og Oberstløjtnant M.N. Nørresø fremførte derimod primært en række kritiske, militærtekniske bemærkninger og sekundært nogle økonomiske:

"Mod en fuldstændig flytning af flådestationen fra København til Agersøsund taler bl.a. bekostningen, der sikkert ikke ville blive under 50 mill. kr." (19).

Med kommissionens afvisning var forslaget om en flådestation i Agersøsund faldet. Søofficererne var skuffede, hvilket fremgår af en kommentar til betænkningen i Tidsskrift for Søværnet: "Også de mindre befæstningsanlæg i Smålandsfarvandet, der af de maritime tilfornede er blevet krævede, for at flåden fuldt ud kan udnytte den fortrinlige basis imod afværgelse af en neutralitets krænkelse, som Smålandsfarvandet frembyder, er blevet reducerede, idet de anbefalede mindre befæstningsanlæg på Agersø, Omø og Egholm ikke findes optagne, hverken i Venstrereformpartiets eller Højrepartiets betænkninger" (20). Forslaget blev genfremsat af Viceadmiralen og den fungerende Chef for

Marinestaben i januar 1928 i forbindelse med senere forhandlinger om forsvarsloven (21); men blev ikke taget til følge. Under Første Verdenskrig gik alle politiske partier med til de forskellige beredskabsmæssige foranstaltninger, ligesom alle stemte for store bevillinger til militære formål.

Der anvendtes i krigsårene ialt ca. 1/2 milliard kr., hvoraf 130 mio. var ordinære udgifter. Under Krigen blev der med henblik på at udfylde flådeplanens rammer bygget - eller påbegyndt - 1 panserskib og 5 U-både (B-kl), og som erstatningsbyggeri iværksattes 3 U-både (C-kl), 10 torpedobåde og 2 minefartøjer. Skønt Danmark havde en radikal regering, blev forsvaret altså ikke forsømt (22).

I februar 1919 nedsattes en ny kommission til undersøgelse af Hærens og Flådens fremtidige ordning på baggrund af de indhøstede erfaringer med sikringsstyrken, og dermed brød den gamle politiske uenighed igen ud. Der kunne ikke i kommissionen opnås enighed om en samlet plan til hærens og søværnets ordning i fremtiden, og kommissionen delte sig i fire mindretal, der hver fremsatte sin plan. Venstres og konservatives repræsentanter var mest forsvarspositive og enedes om en fællesindstilling for søværnets vedkommende, socialdemokraterne fremsatte forslag om total afrustning og de radikale om en betydelig nedrustning.

I Venstres og Det Konservative Folkepartis indstilling, som fandt tilslutning fra de militære sagkyndige, står der bl.a. følgende: "Der vil ikke være anledning til at opgive København som flådebasis, idet man må formene, at Københavns beliggenhed under de nuværende forhold vedblivende må anses for at være strategisk gunstig herfor. Iøvrigt ville jo en flytning af Orlogsværftet (23) medføre så betydelige bekostninger, at en sådan foranstaltning formentlig kun kunne forventes gennemført, såfremt særligt vægtige grunde talte herfor. Da disse ikke foreligger, og da København dog ikke fries for muligheden for bombardement, selv om Orlogsværftet flyttes, og Københavns søbefæstning nedlæg-

ges, ses ingen grund til at foreslå forandringer med hensyn til beliggenheden af vor flådebasis" (24).

I den socialdemokratiske indstilling om total afrustning står der i det tilhørende lovforslag §4: "Orlogsværftet og Hærens fabrikker, værksteder, laboratorier o.lign. overgår til anvendelse for civile virksomheder under staten"(25).

I den radikale indstilling foreslås det: "at Orlogsværftet og hærens værksteder m.m. skal gå over til at være selvbærende statsvirksomheder, på samme måde som det allerede er tilfældet med Usserød Klædefabrik og Frederiksværk Krudtværk. De enkelte virksomheder vil, når flåde og hær indskrænkes som her foreslået, kun i begrænset grad finde anvendelse til forsyning af disse" (26). I begge forsvarskommissioner (1902 og 1919) har der således fra de militære sagkyndiges side været rejst krav om:

- at bibeholde København i alle tilfælde foreløbig, som flådens hovedbasis, og at skaffe flåden støttepunkter uden for København til løsning af dens opgaver i farvandene. Når denne sidste foranstaltning desuagtet ikke i praksis blev udført, idet man i denne forbindelse kan se bort fra Masnedø-, Borgsted- og Lynæsforternes betydning, skyldes det dels udenrigspolitiske hensyn (15) og dels at ønskerne om to større støttepunkter for vor relativt lille flåde eller fuldstændig udflytning fra Holmen har været for store til at kunne overkommes økonomisk (19) (24).

1920-24 lå den politiske magt hos venstreregeringen Neergaard, der støttedes af de konservative, og denne konstellation blev bestemmende for den nye forsvarsordning, der vedtoges 1922. Flåden skulle bestå af omtrent det samme antal skibe som efter 1909-ordningen, dog med en forøgelse af panserskibe fra 4 til 6; men den tilhørende nybygningskonto gjorde ikke dette muligt.

I 1924 blev afrustningsforslaget fremsat i Folketinget og vedtaget med socialdemokraternes og de radikales stemmer mod de konservatives. Venstre stemte ikke. Videre kom for-

slaget ikke under denne regering (27). Det blev genfremsat af den socialdemokratiske-radikale regering i 1930; men blev ikke gennemført, da Venstre og Konservative havde flertal i Landstinget.

Medens de politiske tovtrækkerier om forsvaret fandt sted på Christiansborg, bestemte Marineministeriet i 1922 at nedsætte "en særlig kommission til at undersøge driftsordninger på Orlogsværftet og dettes tekniske hjælpemidler og arbejdsmetoder m.v. for herefter til ministeriet at stille forslag om de ændringer, der eventuelt findes påkrævede" (28). Denne kommission kom kun periferisk ind på spørgsmålet om udflytning fra Holmen, idet den arbejdede ud fra 3 modeller, hvoraf den første var:

"At værftet bør nedlægges, og marinen henvises til at lade såvel reparationer som nybygninger udføre på private værfter i ind- og udland" (29).

Marineministeriets repræsentant i kommissionen*) gjorde over for denne plan bl.a. gældende "dels at den af almindelige sømilitære grunde absolut bør frarådes, dels at materiellet må befrygtes at blive både dyrere og mindre tilfredsstillende, hvis denne ordning gennemføres".

Kommissionens øvrige medlemmer tiltrådte disse synspunkter og fremhævede endvidere "at en virksomhed som Orlogsværftet ikke kan drives økonomisk forsvarligt alene på reparationsvirksomhed, der efter forholdene må fordele sig højst ujævnt over årtiderne. Der må af hensyn til opnåelse af en passende virksomhedsgrad arbejdes med nybygninger, når reparationsarbejderne er mindre omfattende" (30).

Kommissionen fremsatte to hovedforslag for at afhjælpe de daværende driftsøkonomiske svagheder:

Det første gik ud på at samle fabriksvirksomheden på et forholdsvis lille areal (Frederiksholm og Dokøen), samtidig med, at Orlogsværftets anlæg og maskiner moderniseredes.

Det andet gik ud på at organisere administrationen på en sådan måde, at fabriksafdelingen blev skilt helt ud fra flådestationen og opførtes som et civilt værft direkte under Marineministeriet. "Dernæst vil en betydelig del af arealerne på Arsenaløen og Frederiksholm eventuelt også på den sydlige del af Dokøen, kunne frigives til anden anvendelse" (31)

I marts 1924 fremsatte forsvarsminister Brorson på grundlag af betænkningen forslag til lov om ekstraordinær bevilgning til omdannelse af Orlogsværftet, og dette forslag blev vedtaget den 23. samme måned. Kommissionens forslag om frigivelse af arealer blev dog frafaldet, hvad der fremgår af bemærkningerne til lovforslaget.

Om kommissionens arbejde skrev arkitekt Viggo Sten Møller: "Vil man drøfte spørgsmålet om Orlogsværftets ordning, må man gøre sig klart, at dette i vor tid har en udpræget partipolitisk baggrund: Skal Danmark have et flådeværft og en flåde, hvor skal den stationeres, hvor stor skal den være og under hvilken økonomisk synsvinkel skal den opretholdes? Medens særlig socialdemokratiets medlemmer i de tidligere forsvarskommissioner indtóg et klart standpunkt, som kan udtrykkes med eet ord: "afrustning", er der i en kommission, som den vi her omtaler, ingen tanke fra socialdemokratiets side om nedlæggelse af værftet, men tværtimod om dets opretholdelse og modernisering, med henblik på virksomhedens anvendelse som byggeværft for statens skibe i det hele taget. Andre synspunkter end rent militære spiller altså ind og fremkalder tilsyneladende paradoksale standpunkter. Spørgsmålet om København som åben by, der spillede en rolle ved forsvarskommissionens arbejde i 1902-08, udtaler man sig slet ikke om i 1923, hvilket ganske vist også kan siges at falde uden for kommissionens kompetence, men da betænkningen dog gav anledning til en dybt gennemgribende ændring af hele marinens struk-

tur, ville det have været ønskeligt, om spørgsmålet påny var blevet draget frem" (32).

I begyndelsen af trediverne, efter at store ombygninger og nybygninger var gennemført på Holmen, blev der politisk flertal for at reducere forsvaret økonomisk og styrkemæssigt, hvilket skete med forsvarsloven af 1932. Søværnet, der såvel med hensyn til personel som budget var det mindste værn, skulle bestå af kystflåden med artilleriskibe, u-både, torpedobåde, minelæggere og -strygere, kystdefensionen samt søværnets flyvevæsen. Desuden indgik i søværnet både Orlogsværftet og flådestationen, samt de tekniske institutioner. Spørgsmålet om nedlæggelse af Orlogsværftet og flådestationen indgik i overvejelserne, men førte ikke til nogen beslutning. (33)

På grund af de stedfundne økonomiske reduktioner befandt forsvaret sig i en mistrøstig situation, og det blev ledelsens hovedopgave at prøve at ændre dette forhold. Mange redegørelser og forsvarsskitser blev udarbejdet; men i perioden frem til 1936 opnåedes ingen nævneværdige resultater. Opmærksomheden i søværnet var hovedsageligt rettet mod en forøgelse af budgettet og tilvejebringelse af skibsmateriellet, især artilleriskibe, hvorfor diskussionen om udflytning af flådestationen gled i baggrunden i den officielle forsvarsdebat. Internt i søværnet fortsatte diskussionen imidlertid, og i 1932 oprettede en halv snes interesserede søofficerer "Den sømilitære Oplysningskreds", som et supplement til Søe-Lieutenantselskabet. Denne kreds forsøgte gennem foredrag, films, artikler m.v. at sprede saglige oplysninger om søværnet, og at blive enige om en flådeplan. Det sidste lykkedes aldrig. I 1934 skrev Den sømilitære Oplysningskreds nogle betragtninger over et flådeprogram:

"Af strategisk betydning er spørgsmålet om flådens basisforhold, og i så henseende må det stadig anses for nødvendigt, at Københavns søbefæstning opretholdes tillige med andre kystværker til sikring af dels flådens mobilisering,

dels den fremskudte basering. Også Københavns luftvæsen og luftværnsforanstaltninger på luftmarinestationer er en indirekte betingelse for den fulde handlefrihed for flåden" (34). Enkeltpersoner kom dog med forslag bl.a. kommandørkapitajn P. Lembcke, der varmt gik ind for en udvidelse af luftvåbenet: ..."Den økonomiske basis for den foreslåede ændring og udvidelse af luftvåbenet er i hovedsagen: at u-bådene helt er strøget, og

at Orlogsværftet ved flådestationens flytning fra København og skibsmateriellets indskrænkning kan nedlægges som skibsbygnings- og reparationsværft for kystflåden, ligesom en del af marinens tekniske institutioner nedlægges, indskrænkes, evt. forenes med hærens" 35).

Han foreslog udflytning til en hovedflådebasis ved Kalundborg; men et detaljeret forslag hertil ses ikke at være udarbejdet. Derimod arbejdede Søværnets Bygningsvæsen i disse år med et projekt til en flådestation syd for Frederiksværk. I dette projekt indgik et dokanlæg, hvori man udnyttede vandstandsforskellen på 4 m mellem Arresø og Roskilde Fjord. En skitse blev afleveret til Viceadmiral Rechnitzer i 1938; men den blev ikke anvendt (40).

På baggrund af den alvorlige internationale situation nedsattes i 1936 et folketingsudvalg, der afgav betænkning i 1937. Der blev fremsat et forslag til bl.a. en ny søværnslov, som i realiteten var en mindre udbygning af søværnsloven af 1932; men som skulle tilføre søværnet en del nye skibe. I loven, som blev vedtaget den 7. maj 1937 hedder det i §10, at "flådestationen omfatter Holmen og derpåværende anlæg m.v., for så vidt disse ikke ved særlig bestemmelse er henlagt under andre institutioner" (36).

Man blev altså stående ved ordningen med een flådestation i København med alle de strategiske ulemper, som dette indebar. I et stabsstudie fra 1939 anføres bl.a. (37):

- at flåden, hvis den lå i København var i fare for at blive

- spærret inde og kunne komme i en kritisk situation i tilfælde af et bombardement af byen,
- at den, hvis den forinden var kommet ud i farvandene, ville være afskåret fra sit eneste støttepunkt og dermed blevet et let bytte for modstanderne,
- at København efter nedlæggelse af landbefæstningen og flytning af tyngdepunktet for hærens operationer til Jylland (1922) ikke længere kunne forsvares effektivt mod angreb fra land og mod luftangreb, samt
- at flåden i København var langt borte fra sit sandsynlige operationsområde til varetagelse af landets neutralitet.

Efter gennemgang af en række strategiske overvejelser pegedes på Aarhus Bugt som et strategisk område af stor betydning, fordi den ligger på "hovedlandevejen mellem Nord- og Østersø". "I dette indelukkede og dækkede farvandsafsnit ville der formentlig være gunstige betingelser til stede for oprettelsen af en flydende krigsbasis i lighed med den engelske flådes i Scapa Flow med depot- værksteds- og kaserneskebe, flydedok m.m. i stedet for anlæg i land, og hvortil adgangen ligesom der kunne forsvares ved passende spærringsforanstaltninger og ved opstilling af lettere skyts i land, og Aarhus ville med denne bys store ressource af enhver art og ved sin beliggenhed, veldækket i bunden af hele dette farvandsafsnit, være et naturligt tilholdssted for flåden i fredstid, foruden at flådens mobilisering her og rettidige tilstedekomst til dens operationsområde ville være mere sikret her end ved København" (38).

Da Flådestationen og Orlogsværftet organisatorisk var blevet adskilt i 1924 med lov om Orlogsværftets omdannelse, kunne flådestationen alene flyttes og Orlogsværftet forblive i København, idet nybygninger og større reparationer stadig ville kunne udføres her i fredstid; men ikke vurderes mulige i krigstid.

Planen kom ikke til udførelse; men den i 1939 under sikringstyrken formerede eskadre blev stationeret i Aarhusbugten

”som et under neutralitetsforhold passende centralt og hensigtsmæssigt område ... og hvor der er gode forhold med hensyn til forsyninger, mindre reparationer, landlov m.m.” (39), samt iøvrigt i overensstemmelse med forudgående års øvelsesvirksomhed.

Efter afslutningen af 2. Verdenskrig nedsattes i april 1946 en kommission til undersøgelse og overvejelse af forsvarets fremtidige ordning. I første omgang vedtog man at påbegynde genopbygning af forsvaret inden for rammerne af hær- og søværnslovene af 1937. I slutningen af 2. Verdenskrig og årene umiddelbart efter arbejdede Søværnets Bygningssvæsen med et projekt til en flådestation i Sejrøbugten ved Havnsø. I projektet indgik bl.a. bunkers til motortorpedobåde og u-både, samt magasiner i Vejrhøj (40). I tilslutning til de politiske forhandlinger nedsattes i 1946 et ”Underudvalg til Søværnets Ordnings Udvalg”, i hvis betænkning blev foreslået en flådebase i Kalundborg til u-både og motortorpedobåde. Det blev imidlertid ikke medtaget i Søværnets Ordnings Udvalg’s betænkning. Udviklingen løb imidlertid fra disse projekter, og de blev henlagt.

I forsvarslovene af 1950/51 blev det fastsat, at flåden skulle baseres på flådestationen og et antal hjælpebaser, samt at flådestationen omfattede ”Holmens vand- og landarealer, og her anbragte anlæg m.v., for så vidt disse ikke ved særlig bestemmelse var henlagt under andre myndigheder” (41). For så vidt angår ovennævnte hjælpebaser var der oprindeligt kun tænkt på meget beskedne anlæg - i virkeligheden kun små marinstationer, som kunne administrere nærliggende depoter og bistå ved udlevering over kaj. Man forestillede sig de tidligere tyske anlæg i Frederikshavn, og det af forsvaret lejede område ved Slipshavn anvendt. Sidstnævnte viste sig dog uhensigtsmæssigt, og de tidligere tyske anlæg i Korsør kom da ind i billedet.

Under de første stabsovervejelser havde man iøvrigt også Aarhus Bugt i tankerne som en naturlig løsning; men da det

europæiske landforsvar på dette tidspunkt var relativt svagt (Tyskland var ikke med) blev denne løsning opgivet til fordel for en løsning **nord** for Limfjorden.

Danmarks tilslutning til Den Nordatlantiske Traktats Organisation (NATO) i 1949 med den efterfølgende iværksættelse af våbenhjælpsprogrammet og infrastrukturprogrammet satte igen gang i udflytningsdiskussionen.

På ét møde med pressens militærarbejderforening i marts 1953 oplyste daværende kommandør (senere viceadmiral) S.E. Pontoppidan at søværnet havde planer om at bygge flådestationer i Frederikshavn og Korsør (42).

Men også Holmenkatastrofen den 23/11-1951 havde sat diskussionen igang, og i de kommende år blev kravet rejst fra flere sider. LAND og FOLK rejste igen spørgsmålet om København som åben by (43). I FRIVAGTEN gentog skibsreder Knud Lauritzen kravet i marts 1953. Han ønskede Holmensområde indlemmet i Københavns Havn og Orlogsværftet nedlagt (44). Ungdomsbladet CHRISTIANITER UNGDOM krævede "Holmen ryddet for militære anlæg og i stedet brugt til beboelse og til parker." (45). Et tilsvarende forslag blev fremsat af stadsingeniør P. Vedel i en skitse til en generalplan for København (46). I slutningen af 1954 kom man i søværnet til den erkendelse, at en fuldstændig udflytning ville blive for kostbar.

I et interview sagde kommandør H.B. Larsen: "Man er standset op ved de helt uhyrlige udgifter, der skulle bevilges, for at en sådan flytning kunne gennemføres. Det ville dreje sig om adskillige hundrede millioner, måske endda henimod en milliard" (47).

Spørgsmålet om en udflytning blev igen rejst i sommeren 1958 af direktør J.G. Jennow (48).

Bygning af flådestationer i Korsør og Frederikshavn var i mellemtiden blevet påbegyndt under hensyn til støtte til assisterende NATO-flådestyrker. I "Nytårsbetragtninger 1958/59" skrev daværende kommandørkaptajn (senere vi-

ceadmiral) S.S.Thostrup: "Dette vil få organisatorisk indflydelse på såvel Kystflåden som Flådestation Københavns og marinekommandoernes forhold, ligesom en del af grundlaget for gennemførelse af planlagte forbedringer af forsyningstjenesten vil være tilendebragt. Det må forudses, at det på adskillige områder bliver nødvendigt at bryde med tilvant praksis, og de påkrævede organisatoriske foranstaltninger må nøje forberedes, men kan selvsagt ikke bringes til udførelse på én gang" (49)

I begyndelsen af 50'erne måtte politikerne erkende, at man inden for forsvarsbudgettet ikke kunne opfylde styrkemålene. I 1955 nedsattes derfor et politisk udvalg under forsvarsministeren, som i foråret nåede frem til et udkast til en ny forsvarsordning, der imidlertid ikke blev gennemført. En ny regering fremsatte i foråret 1959 sit eget forslag. I denne lov omtaltes flådestationerne ikke direkte; men i tilslutning til lovforslagsbemærkningerne anførtes, at man agtede at foretage en dybtgående rationalisering herunder gennemførelse af en "garnisoneringsordning for søværnets og flyvevåbnets personel uden for København" (50). Flådestationerne i Korsør og Frederikshavn blev taget i brug henholdsvis 1960 og 1962.

I 1960 dannede Venstre, Konservative og Retsforbundet regering og mange af forsvarets problemer blev i den følgende periode igen politiske stridsspørgsmål, ligesom perioden blev kendetegnet af store nedskæringer i forsvarets budgetter.

Da inflationen udhulede forsvarsbudgettet og våbenhjælpen var ophørt, blev der i 1965 nedsat et politisk forsvarsudvalg med repræsentation fra forligspartierne for at skabe bedre politisk baggrund for at løse aktuelle problemer. Drøftelserne resulterede i det såkaldte lille forsvarsforlig i 1966. Som en direkte eller indirekte følge af dette forlig med henblik på at tilpasse aktivitet og udviklingsplaner for de forudsatte midler udarbejdedes bl.a. planer for maksimal udnyttelse af



Fig. 4. Flådestation Korsør oprettet i 1960.

de nye flådestationers værksteder og depoter og heraf følgende udtynding i København (51). I denne sammenhæng behandlede spørgsmålet om evt. lukning af eller aktivitetsbegrænsning ved Flådestation Korsør; men en sådan foranstaltning fandtes ikke at kunne fremmes.

I 1966 blev Reserveofficersskolen udflyttet til nye bygninger i Frederikshavn. Samme år nedsatte Forsvarsministeriet Orlogsværftets Styrelsesråd, som bl.a. fik til opgave at afgive indstilling til Forsvarsministeriet efter forløbet af en periode på 3 år om, hvorvidt Orlogsværftet burde opretholdes. Rådet afgav betænkning den 16. juni 1969 og foreslog bl.a., at værftet blev omdannet til et statsaktieselskab, og anbefalede, at det blev underlagt Søværnets Materielkommando som hovedværksted, såfremt regeringen måtte ønske at nedlægge nybygningsafdelingen. Styrelsesrådet fandt, at en eventuel flytning af Orlogsværftet ville blive en yderst kompliceret og meget bekostelig sag.

”Efter Styrelsesrådets opfattelse skal Orlogsværftet i fremtiden fortrinsvis udføre vedligeholdelse og reparation, samt eventuel bygning af specialfartøjer som torpedobåde og undervandsbåde. Henset til, at disse fartøjer alle vil have fredstidsbase på Flådestation København og til, at deres operationsområde i hovedsagen vil være Østersøen og Sundet, er det fra søværnets side fremført, at værftets placering ved nævnte fartøjers hovedbase indebærer fordele af militær natur. Det er herved også taget i betragtning, at Flådestation København er beliggende inden for et luftforsvaret område”(52).

En ny forsvarslov blev vedtaget den 18. juni 1969. I Lovens §10 bestemtes, at forsvarsministeren fastsætter ”de nærmere bestemmelser om størrelse, sammensætning og organisation af det militære forsvar og de iøvrigt under Forsvarsministeriet hørende organer”.

Denne bestemmelse har været bibeholdt siden. Regeringen nedsatte umiddelbart efter en forsvarskommission, som

bl.a. skulle overveje de spørgsmål, der havde været rejst under lovforslagets behandling i det politiske udvalg (53). Jævnside med overvejelserne om forsvarsloven blev de militære myndigheders planer om udflytning af visse værksteds- og depotaktiviteter taget op til revision, idet Forsvarsministeriet nu ønskede øget udflytning gennemført. I slutningen af 1960'erne planlagde man udflytning af Taktikskolen, Våbenskolen og de taktiske skoler til Frederikshavn. Udgifterne var anslået til 60 mio. kr., heraf 15 mio. kr. til en taktisk træner (54). Kun sidstnævnte træner blev flyttet, øvrige skoler forblev på Holmen. Problemer, som opstod i denne forbindelse gav anledning til uoverensstemmelser, og der fremkom kraftige protester fra personellet side (55). Udflytningen af visse af Søværnets Materielkommandos værksteder til Frederikshavn, Korsør og Kongsøre blev afsluttet i løbet af 1972. Den 11. januar 1972 besluttede regeringen (nu socialdemokratisk), at Orlogsværftet skulle fortsætte som statsvirksomhed, men ophøre med at udføre nybygningsarbejder og for fremtiden udelukkende påtage sig reparations- og vedligeholdelsesarbejder (56). Den 14. februar 1973 blev der indgået et nyt forsvarsforlig mellem Socialdemokratiet, Det radikale Venstre, Venstre Danmarks Liberale Parti og Det konservative Folkeparti. Styrkemålene i dette forlig var baseret på den skitse, som Chefen for Søværnet og tilsvarende skitser som de øvrige værnschefer senere havde forelagt Folketingets 17-mands forsvarsudvalg. Chefen for søværnets bidrag var et notat, som var en ajourføring af et P.M. af februar 1972 udarbejdet til brug ved eventuel drøftelse i forsvarskommissionen, og notatet støttede sig desuden på et memorandum af 2. marts 1972 udformet i samarbejde med Chefen for Søværnets operative kommando og Chefen for Søværnets Materielkommando.



Fig. 5.

En hverdag i september 1979 på Flådestation København.

I 1962 indførtes en ny lov om ydelser og ulemper og merudgifter m.v. ved fravær fra det faste tjenestested. Da det meste af søværnets personel boede i Københavnsområdet blev det en meget kostbar ordning for søværnet. Ved besparelsspålæg i 1972 besluttede Forsvarsminister Kjeld Olesen paradoksalt nok at trække flådens skibe fra provinshavnene til København for at spare tillæg. Der har de fleste holdt til siden, og det blokerede udflytningsbestræbelserne.

I dette notats afsnit om søværnets basisordning beskrives en samlet koncept til støtteordning for flåden under hensyn til, at der også skal kunne ydes støtte til en samvirkende NATO-flådestyrke. Det hedder herom bl.a.:

”Betingelsen for at flådens skibe og fartøjer effektivt kan løse sine opgaver er, at der findes en hensigtsmæssig basisordning, inden for hvilken vedligeholdelse og reparation af materiel, tilvejebringelse og fordeling af forsyninger samt uddannelse og pleje af personel kan tilgodeses.

Flådens nuværende basisordning omfatter dels Søværnets Materielkommando og Orlogsværftet som centrale myndigheder, dels flådestationer i København, Frederikshavn og Korsør som lokale støttepunkter med tilhørende depoter, og dels Søværnets skoler. Hertil kommer mobile enheder, såsom depotskibe, tankfartøjer og special-køretøjer.

Af søværnets flådestationer tilgodeses Frederikshavn behovet for en tilbagetrukket flådebase mod en østfra kommende maritim trussel. Den vil i krigstid - udover assistance til danske styrker, og fortrinsvis de større enheder kunne fungere som støttepunkt for NATO-flådestyrker, der måtte indsættes sammen med danske styrker i forsvaret af BAL-TAP-området.

Flådestation Korsør vil kunne støtte danske enheders operationer i Store Bælt afsnittet og Bælthavet iøvrigt, samt virke som støttepunkt for flådestyrker, der skal operere i den vestlige del af Østersøen, herunder Fehmern Bælt. Flådestationens størrelse og position gør det ikke ønskeligt at udbygge den til et større operationscenter for flådens skibe i krigstid.

Flådestation København er hensigtsmæssigt placeret i Øresundsområdet og veludstyret som støttepunkt for styrker, der skal udføre fremskudt overvågning og sættes ind i forsvaret mod fjendtlig invasion af den sjællandske øgruppe. Til denne opgave kræves hovedparten af flådens egentlige krigsskibe, og det er af afgørende betydning, at vore flåde-

styrker sættes i stand til at operere effektivt i Øresund, Køge Bugt og farvandet sydøst for Sjælland. Til sikring af flådestationens virke og til støtte for operationerne i Sundet bidrager iøvrigt raketluftforsvaret ved København.

Flådestation København tjener således som fremskudt støttepunkt for flådens større enheder og samtidig som hovedbase for de lette enheder, navnlig torpedobåde, hvis aktionsradius er kort, hvis afhængighed af støttepunkter er stor, og for hvilke korte opmarchdistancer til hovedoperationsområdet derfor har stor betydning.

Endvidere danner Flådestation København en naturlig basis for overvågningsoperationer i og nær farvandet ved København og for etablering af foranstaltninger til søværnets forsvaret af landets største havn og skibsfarten derpå.

Der er med denne basisordning, hvis grundlag oprindeligt forudsatte væsentligt større styrkemål end flådens nuværende tal - opnået en ønskelig geografisk spredning af søværnets støttefunktioner, som fremmer operativ smidighed, og indebærer rimelig sikkerhed over for fjendtlig aktivitet.

Under de herskende økonomiske forhold og udsigter som gør aktivitetsdæmpninger og visse reduktioner påkrævede, vil det imidlertid - uanset basisordningens hensigtsmæssighed - være naturligt også at overveje nogen neddæmpning i fredstid af visse lokale støttefunktioner med henblik på at frigøre midler på driftsbudgettet til fordel for egentlig operativ virksomhed" (57).

På baggrund af de økonomiske nedskæringer blev der fra forskelligt hold sat spørgsmålstegn ved om "det i lyset af søværnets spændte økonomiske og personelmæssige situation også er rimeligt og forsvarligt at opretholde tre flådestationer, når et mindre antal vil kunne tilgodese søværnets operative behov". Således formulerede orlogskaptajn P. Schriver det i sine nytårsbetragtninger 1974/75 (58). Han blev stærkt imødegået, dels af Chefen for Søværnets operative Kommando (59), og dels af kommandør V.P.Heise, der

redegjorde for den af Forsvarsministeriet i vinteren 1972/73 iværksatte detailundersøgelse af flådestationsordningen.

Flådestationsundersøgelsen byggede på to hovedsynspunkter:

”Den ene var, at det måtte være billigere at køre med to flådestationer i stedet for tre; ja egentlig ville det billigste være at nøjes med én, men så ville spredningsprincippet ikke bare teoretisk - kunne opretholdes. Betragtningen ville - når man så bort fra de operative konsekvenser - sikkert være rigtig, dersom den tredje flådestation in casu Flådestation Korsør kunne totalt lukkes og afhændes, eventuelt til en anden statsinstitution. Da det imidlertid blev klart, at eftersom alle tre flådestationer ved navns nævnelse var opført i den netop efter det vanskelige forsvarsforlig vedtagne forsvarslov kunne en lukning ikke komme på tale, gik man over til kun at tale om neddæmpning til anløbshavn. Hermed brister imidlertid forudsætningen om, at det skulle være billigere, idet der, når etablerementet skal bevares på forsvarrets budget selv ved en begrænset udnyttelse vil løbe sådanne generalomkostninger på til bevogtning, rengøring, vedligeholdelse, opvarming og nødtørftig administration, at besparelserprovenuet ikke vil stå i noget rimeligt forhold til, hvad der vil mistes med hensyn til potentiel støtte og service til de udrustede skibe og ved kompromittering af spredningsprincippet specielt i en spændings- og krisesituation” (60).

I 1977 blev forsvarsordningen af 1973 forlænget i yderligere 4 år. Forsvarets øverste ledelse udførte i de følgende år et stort planlægningsarbejde; men forsvaret kørte i disse år i tomgang. Resultatet blev, at de større materielanskaffelser blev skubbet foran i en stadig større bunke, og man forudså, at behovet for materielinvesteringer ville blive højt langt ind i 1990'erne. Under disse forhold voksede trykket på støttestrukturen. Den 1. april 1979 udflyttedes inspektions-skibseskadren til Frederikshavn.

Efter lange og vanskelige politiske forhandlinger blev der den 12. april 1981 indgået et forlig om forsvaret for årene 1982-84. Chefen for søværnet udtalte i den anledning bl.a.:

"Det vil også være rigtigt at gøre opmærksom på, at der gennem de sidste 20 års forsvarsordninger løbende er sket en kvantitativ nedskæring af søværnet til trods for, at de opgaver og den trussel til søs, vi står overfor, er forøget væsentligt, især i de senere år" (61).

I forsvarsloven af 1982 hedder det i §4: "Størrelsen, sammensætningen og organisationen af hæren, søværnet og flyvevåbenet samt organer til støtte for forsvaret fastsættes af forsvarsministeren" (62). Hvad der dækkes under denne bestemmelse fremgår af bemærkningerne til lovforslaget: "Foretagne analyser har vist, at det for at skabe overensstemmelse mellem mål og midler er nødvendigt at kunne tilpasse de opgaver forsvaret skal kunne løse, og dermed forsvarets styrkemål og sammensætning til udviklingen på det sikkerhedspolitiske og teknologiske område samt til de økonomiske rammer, der stilles til rådighed. Den gældende ordning, hvorefter hovedbestanddele af værnene kvantitativt er fastsat i loven, kan hæmme en sådan tilpasning .." (63). "Rationaliseringsbestræbelserne vil blive fortsat.. og i alle værn vil støttestrukturen blive tilpasset kampenhedernes behov" (64). Dette tilsluttede et flertal i forsvarsudvalget sig (65).

I aftalen om forsvarets ordning i perioden 1985-87 mellem Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre, Centrum-Demokraterne og Kristeligt Folkeparti hedder det "Afhængig af igangværende undersøgelser påregnes i slutningen af perioden en udflytning af dele af den logistiske støttestruktur fra Holmen til Frederikshavn og Korsør.

En påbegyndt effektivisering af Orlogsværftet afsluttes, hvorefter søværnets behov for civil reparationskapacitet kan reduceres" Der regnes endnu i 1987 med 3 flådestationer (66).

Parallelt med de politiske forhandlinger pågik udstrakte rationaliseringsundersøgelser i forsvaret.

I søværnet blev mange undersøgelser foretaget om effektivisering, udflytning og nedskæring af administrations-, værksteds- og forsyningsvirksomhed.

Den 8. februar 1985 nedsattes Forsvarskommandoens Arbejdsgruppe til skitseplanlægning af den langsigtede tilpasning af søværnets støttestruktur (AGSTØT). Den 1. august 1985 meddelte Forsvarsministeriet: "at man så vidt muligt ... imødeser Forsvarskommandoens indstilling om udflytning af dele af den logistiske støttestruktur fra Holmen til Frederikshavn og Korsør og den tilhørende plan for basering af flådens enheder" (67).

For velvillig bistand ved udarbejdelsen takker jeg viceadmiral S. Thostrup og overarkivar H.C. Bjerg.

NOTER.

1. Vedrørende en sammenhængende fremstilling og analyse, se Bjerg, H.C.: "Debatten om Danmarks Strategiproblem 1872-76". (Tidsskrift for Historie, Jyske Samlinger, Ny Række X 1, Aarhus 1972), citat pag. 5.
2. Ibid pag. 17.
3. Hovedgaard, W.: "Om et befæstet støttepunkt for vor flåde i Storebælt", TFS 1893, pag. 82. "Agersøstillingen" TFS 1893, pag. 261.
4. Nyholm, J.: "En flådestation ved Agersø Sund" Besvarelse af Solieutenant-Selskabets prisspørgsmål nr. 7 1891 (Kbh. 1892) citat pag. 3.
5. Ibid pag. 5.
6. Ibid pag. 7.
7. Ibid pag. 16.
8. Ibid pag. 12.
9. Som note 1, citat pag. 46.
10. Som note 4, citat pag. 13.
11. Søofficerer, flere: "Den foreløbige betænkning over forslag til lov om søværnets ordning", TFS 1896, pag. 218.

12. Hovgaard, Wj.: "Strategi og Folkestemning", TFS 1900, pag. 115.
13. "Betænkning afgiven af Forsvarskommissionen af 1902 til Regering og Rigsdag" (Kbh. 1908) pag. 18.
14. Ibid pag. 19.
15. Ibid pag. 19.
16. Ibid pag. 459.
17. "Bilag til Betænkning afgiven af Forsvarskommissionen af 1902 til Regering og Rigsdag" (Kbh. 1908), pag. 342-343.
18. Ibid pag. 350.
19. Se note 13, citat pag. 504-505.
20. Dornonville de la Cour, L.: "Ved Aarsskiftet", TFS 1909, pag. 4.
21. Se "Oplysninger indhentet af Folketingets udvalg angående forslag til lov om Rigets forsvær" (Rigsdagssamlingen 1927-28) pag. 158.
22. Se Auring, Gustav m.fl. "Problemer i dansk politik 1901-1946" (J.H. Schultz. Kbh. 1948) pag. 187.
23. "Orlogsværftet" omfattede dengang både værft, og det der i dag er udskilt som Flådestation København.
24. Se "Betænkning fra kommissionen til undersøgelse og overvejelse af Hærens og flådens fremtidige ordning", bind I (Kbh. 1922) pag. 287.
25. Ibid pag. 340.
26. Ibid pag. 364-365.
27. Som note 22, citat pag. 194.
28. "1st Betænkning afgivet af kommissionen af 31. oktober 1922 angående Orlogsværftet og Hærens tekniske virksomheder" (Kbh. 1922), pag. 5.
29. Ibid pag. 22.
30. Ibid pag. 22-23.
31. Ibid pag. 90.
32. Se Elling, Chr. og Møller, Viggo Sten: "Holmens Bygningshistorie" (Selskabet til udgivelse af danske mindesmærker, Kbh. 1932), pag. 162-163.
33. Se Bjerg H.C.: "Lex Rechnitzer". (Marinehistorisk Selskabs skrift nr. 19, Kbh. 1985) pag. 42, pag. 71, pag. 77, pag. 117, pag. 181.
34. Se D.S.O.K.: "Betragtninger over et flådeprogram" (TFS 1934) pag. 167.
35. Se Lempcke, P.: "Nye Veje", (TFS 1934) pag. 190.
36. "Lov nr. 113-1937 om Søværnets ordning", pag. 5.
37. Se "Strategiske Betragtninger vedr. Flådens basering m.m." (Kbh. 1939). pag. 6-8.
38. Ibid pag. 19.
39. SVK skr. M 5979 j. 568/939 af 21/9-1939.

40. Oplyst af Viceadmiral S. Thstrup, Kommandør P. Molm og Civilingeniør Goltschalk Andersen
41. Se "2' Betænkning afgivet af kommissionen til behandling af spørgsmål vedrørende nyordningen af forsvaret til Regering og Rigsdag", pag. 5.
42. Se Socialdemokraten 10/3-53, Nationaltidende 27/4-53
43. Se Land & Folk 26/11-51.
44. Se Børsen 18/3-53, Frivagten marts 53, Ekstra Bladet 8/7-53, Politiken 9/7-53, Kristeligt Dagblad 14/8-53, Information 15/8-53, Berlingske Tidende 15/8-53.
45. Se B.T. 2/10-53.
46. Se "Københavns skitse til en Generálplan" (Stadsingeniørens Direktorat 1954), pag. 121-123, samt Information 5/1-54, Socialdemokraten 22/1-54 og Berlingske Aftenavis 9/12-54.
47. Se Ekstra Bladet 11/11-54.
48. Kronik i Dagens Nyheder 9/7-1958, Frederikshavns Avis 10/7-58.
49. Se Thstrup, S.S.: "Nytårsbetragtninger ved årsskiftet 1958/59". (TFS 1959), pag. 5.
50. Se Wessel-Tolvig, p.: "Søværnet under den nye forsvarslov" (TFS 1961), pag. 111.
51. Se Thstrup, S.S.: "Om Søværnets udvikling" (TFS 1974), citat pag. 55.
52. Se "Orologsværkets Styrelsesråds betænkning til Forsvarsministeriet" (Kbh 1969) pag. 34.
53. "Beretninger fra Forsvarskommissionen af 1969" (Kbh 1972) pag. 12
54. Se Berlingske Tidende 12/3-71.
55. Som note 51, pag. 57-58.
56. Som note 53, citat pag. 26-27.
57. Se Thstrup, S.S.: "Søværnets styrkemål" (TFS 1973), pag. 124-126.
58. Se Schriver, P.: "Nytårsbetragtninger 1974/75" (TFS 1975), pag. 13-14.
59. Se Petersen, H.M.: "Støvler og Sko" (TFS 1975) pag. 417
60. Se Heise, V.P.: "Søværnets Støttefunktioner" (TFS 1975), pag. 270-271.
61. Se Winther, K.H.: "Ved Årsskiftet" (TFS 1982), pag. 1.
62. Se "Schultz Sortebog" (J.H. Schultz forlag A/S, Kbh 1982)
Se Lov om forsvarets organisation m.v. af 1982, pag. 3.
63. Bemærkninger til lovforslaget, pag. 12.
64. Ibid pag. 13.
65. Betænkning afgivet af forsvarsudvalget den 29. april 1982, pag. 298.
66. Forsvarsministeriets skr. af 29. juni 1984, pag. 4-5.
67. Civilarbejder Nyt, 1. årg. nr. 1, Sep. 85, pag. 5.

LITTERATURLISTE.

(Opslagsværker ej medtaget)

- Auring, Gustav m.f.: "Problemer i dansk politik 1901-1946". (J.H.Schultz, Kbh. 1948).
 "Beretninger fra forsvarskommissionen af 1969". (Kbh. 1972).
 "Betænkning afgivet af Forsvarskommissionen af 1902 til Regering og Rigsdag" (Kbh. 1908).
 "Betænkning for kommissionen til undersøgelse og overvejelse af Hærens og Flådens fremtidige ordning". (Bind I, Kbh. 1922).
 "1. Betænkning afgivet af kommissionen af 31. oktober 1922 angående Orlogsværftet og Hærens tekniske virksomheder".
 "2. Betænkning afgivet af kommissionen til behandling af spørgsmål vedrørende nyordningen af forsvaret til Regering og Rigsdag".
 "Bilag til Betænkning afgivet af Forsvarskommissionen af 1902 til Regering og Rigsdag".
- Bjerg, H.C.: "Debatten om Danmarks Strategiproblem 1872-76". Tidsskrift for Historie, Jyske Samlinger, Ny Række X, I, Aarhus 1972.
- Bjerg, H.C.: "Lex Rechner" (Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 19 Kbh. 1985).
- Dornonville de la Cour L. "Ved Aarskiftet" (TFS 1909)
- D.S.O.K.: "Betragtninger over et flådeprogram". (TFS 1934).
 "Den foreløbige betænkning over forslag til lov om søværnets ordning" (Søofficerer, flere TFS 1896).
- Elling, Chr. og Møller Viggo Sten: "Holmens Bygningshistorie" (Selskabet til udgivelse af danske mindesmærker, Kbh. 1932).
- Heise, V.P.: "Søværnets støttefunktioner" (TFS 1975).
- Hovgaard, W.: "Om et befæstet støttepunkt for vor flåde i Storebælt" (TFS 1893).
- Hovgaard, W.: "Agersostillingen" TFS 1893).
- Hovgaard, W.: "Strategi og Folkestemning" (TFS 1900)
 "København skitset til en generalplan" (Stadsingeniørens Direktorat 1954).
- Lembcke, P.: "Nye Veje". (TFS 1934).
 "Lov nr. 113-1937 om Søværnets Ordning".
- Nyholm, J.: "En flådestation ved Agersøund". Besvarelse af Sø-lieutenant-Selskabets prissspørgsmål nr. 7/1891, Kbh. 1892.
 "Orlogsværftets styrelsesråds betænkning til Forsvarsministeriet" (Kbh. 1969).
- Petersen, H.M.: "Støvler og Sko". TFS 1975).

- Schrøder, P.: "Nytårsbetragtninger" TFS 1975).
 "Schultz Sortebog" (J.H.Schultz forlag A/S, Kbh. 1982).
 "Strategiske Betragtninger vedr. Flådens basering m.m." (Kbh. 1939).
- Thøstrup, S.S.: "Nytårsbetragtninger ved årsskiftet 1958/59". (TFS 1959).
- Thøstrup, S.S.: "Om Søværnets Udvikling" (TFS 1974).
- Thøstrup, S.S.: "Søværnets Styrkemål" (TFS 1973).
- Wessel-Tølvig, P.: "Søværnet under den nye forsvarslov". (TFS 1961).
- Winther, K.H.: "Ved Årsskiftet". (TFS 1982).

SUPPLERENDE LITTERATUR.

- Clausen, G.B.: "Danske Søofficerers indlæg 1932-1940 vedr. søværnets størrelse og sammensætning, skildret med henblik på at belyse deres mål, metoder og resultater med hensyn til søværnets genopbygning". (Historisk Institut, Odense 1979).
- Clausen, G.B.: "Det danske Forsvar 1932-1940 med særligt henblik på de respektive værnslædelers forhold til de politiske beslutningstagere og til hinanden". (Magisterkonferens, Historisk Institut, Odense 1983).
- Kaarsted, Tage: "Flåden under Første Verdenskrig" (O. Kofoed-Hansen og V. John-kes optegnelser). (Universitets forlaget i Aarhus, 1976).
- Tuxen, J.C.: "kritiske bemærkninger til første betænkning afgivet af kommissionen af 31. oktober 1922 angående Orlogsværftet og Hærens tekniske virksomheder". (V.Pios bogh. - Povl Branner, Kbh. 1923).
- Tuxen, J.C.: "Orlogsværftets omordning". (V.Pios bogh. - Povl Branner, Kbh. 1926).

MARITIM DEBAT

DANSK UNDERVANDSBÅD SOM MUSEUMSUBÅD.

INDLEDNING

SPÆKHUGGEREN - S 327 - er planlagt at skulle udgå af flådens tal i 1986. Det vil sige at der er ca. 1 års tid til den næstsidste af de oprindelig 4 undervandsbåde af DELFINEN-klassen stryger kommando på Holmen. Den sidste enhed af klassen - SPRINGEREN (S 329) vil få endnu 2 års tjeneste, idet den først er planlagt at skulle udgå i 1988. Med disse to undervandsbåde afsluttes en epoke i det danske ubådsvåbens historie. DELFINEN-klassen er dansk konstrueret- og med nedlæggelse af orlogsværftets u-bådskonstruktionskapacitet i begyndelsen af 1970'erne - formentlig de sidste. Den første dansk konstruerede undervandsbåd HAVFRUEN (H 1 og senere H 2) søsattes fra orlogsværftet 31. august 1912 og ialt 23 undervandsbåde nåede at blive bygget herfra med NORDKAPEREN (S 321) som den sidste, der søsattes 18. december 1969.

ARGUMENTER FOR EN DANSK MUSEUMSUBÅD

Den foreslås at SPÆKHUGGEREN gøres til museumsbåd af flere årsager. Det er den mest repræsentative enhed af DELFINEN-klassen, idet den anden mulighed SPRINGEREN er en modificeret udgave af de 3 første enheder. SPÆKHUGGEREN repræsenterer et væsentlig trin af det danske undervandsbådsvåbens udvikling, der bør bevares for eftertiden. Hertil kommer at undervandsbåde er solide og forholdsvis enkle skibskonstruktioner, som er velegnede til indretning til museum.

Ifølge et lille skrift udgivet af det svenske Föreningen Marinmusei Vänner og forfattet af Hans Ellerström¹⁾ findes der ialt ca. 60 museumsbåde i verden fordelt på 14 nationer. Imidlertid er de fleste af dem mindre typer, idet kun 24 er over 200 tons i displacement. I U.S.A. findes godt halvdelen af museumsbådene, der spænder over David Bushnells TURTLE fra 1775 - dog kun i kopi - til verdens første atomdrevne undervandsbåd NAUTILUS. I Norden findes der 4 museumsbåde fordelt med 1 i Finland, 1 i Norge og 2 i Sverige. Specielt den finske VESIKKO opstillet ved Sveaborg i nærheden af Helsingfors og den svenske U3 opstillet i tilknytning til Malmö Sjöfartsmuseum påkalder sig i denne sammenhæng opmærksomhed, idet det drejer sig om relativt store både, som er opstillet på land.

Senest er den vesttyske u-båd WILHELM BAUER' ex. U-2540 fra den anden verdenskrig (Type XXI), gennem et privat initiativ støttet af Bremen by, blevet teknisk museumsbåd i Bremen. WILHELM BAUER sejlede som forsøgsbåd i Forbundsmarinen under betegnelsen Y880 indtil 1980, efter at den var blevet hævet og istandsat i 1957. Båden blev endeligt strøget af flådelisten den 15. marts 1982. At det har været en succes at åbne WILHELM BAUER som museumsbåd i 1985 vidner besøgstallet på over 12.000 de første 9 dage efter åbningen. Museumsbåde findes i alle de lande, som omgiver os, og det er efter forfatterens mening på høje tid at Danmark som u-bådsnation lader en af vore undervandsbåde indrette som museum og således giver den danske befolkning en mulighed for at få et indtryk af hvorledes undervandsbåde er indrettet og under hvilke forhold de mange besætninger bestående dels af søværnets faste folk og dels af den mange værnepligtige der gennem årene har udført tjeneste om bord i DELFINEN-klassen.

1) ALL VÄRLDENS MUSEIUBÅTAR - Hans Ellerström. Aktuellt 1985. Marinmuseum. ISSN 0430-8441. Föreningen Marinmusei Vänner i Karlskrona. Red.: S. Warfvinge.

FORSLAG TIL INDRETNING AF MUSEUMSBÅD.

Der er flere måder at foretage indretning af en undervandsbåd til museum på. Først og fremmest, skal der selvsagt tages stilling til om det skal dreje sig om hele undervandsbåden eller eventuelt kun dele heraf, f.eks. kommandorummet. I dette forslag vil denne løsning imidlertid ikke blive diskuteret, idet udstilling af større eller mindre dele af båden ikke vil give et rigtigt helhedsindtryk for den besøgende. Oplevelsen at komme ind i en u-båd er altafgørende og der vil i det følgende kun blive behandlet spørgsmålet om bevarelsen af en hel og intakt undervandsbåd.

Dette kan foregå på 2 måder. Enten ved at lade båden blive i sit rette element, som det for eksempel er tilfældet med flere amerikanske undervandsbåde af GATO-, BALAO- og TENCH-klasserne, eller ved en opstilling på land. I det førstnævnte tilfælde får den besøgende ikke et godt indtryk af ubådskonstruktionen, idet u-både normalt kun viser en mindre del af skroget over vandoverfladen - selv i uddykket tilstand.

En u-båd, der fortsat skal være søsat, giver tillige problemer med hensyn til eftersyn af søventiler og andre skroggennemføringer. Båden må forudses at skulle efterses med jævne mellemrum i dok, hvilket vil være udgiftskrævende. Det altafgørende er imidlertid at antallet af besøgende må reduceres væsentligt på grund af bl.a. sikkerhedsmæssige årsager og ringere adgangsforhold.

En opstilling i land er at foretrække, idet båden opstilles én gang for alle. Udgifter vil efter en opstilling være af et mindre omfang. Det foreslås at en dansk museumsbåd opstilles på samme måde som det er tilfældet med den tyske Type VII C fra den anden verdenskrig - U 995 - der sejlede under norsk flag efter krigen med navnet KAURA. Efter overdragelsen fra den norske marine blev båden opstillet i 1972 ved marinemindesmærket i Laboe ved Kiel. Opstillingen ved stranden ved Kielerfjorden er foretaget på en hensigtsmæs-



U 995 - en type VII C u-båd. Nu museumsbåd - efter tjeneste i den norske marine under navnet KNM KAURA. Opstillet ved marinemindesmærket i Laboe ved Kiel.

sig og god måde, hvor den smukke u-båds konstruktion rigtigt kommer til sin ret. I dag er U 995 en turistoplevelse af de store. Der står altid i sæsonen flere hundrede mennesker i kø for at komme om bord. Efter at have betalt et par mark slippes man ind ad en indgang lavet i bådens agterende og kan herefter bevæge sig igennem hele båden for at komme ud gennem en tilsvarende kunstig udgang i forskibet.

Af skitsen (fig. 1) ses hvorledes opstillingen af en DELFINEN-klasse vil tage sig ud. Den 54 meter lange båd er tænkt placeret på 2 betonfundamenter, som er formede i trykskrogets form (fig.2). I styrbords eller eventuelt bagbords side er foretaget udskæring for og agter i trykskroget efter samme model som for U 995. Skitse over snit (fig.3) viser de rum som vil kunne beses.

For at gøre det muligt for alle interesserede at besøge museumsbåden vil en opstilling uden for Holmens område være ønskelig. I den forbindelse vil det være naturligt at båden får tilknytning til Orlogsmuseet. Det foreslås derfor at SPÆKHUGGEREN efter at være udgået af flådens tal overgår til Tøjhusmuseet og herfra gives i fast udlån til Orlogsmuseet eller eventuelt overdrages sidstnævnte museum direkte. En opstilling i Søkvæsthusets baggård tegner sig som en mulighed, der bør nøjere undersøges, efter at beslutningen om Orlogsmuseets indflytning i Søkvæsthusets Bådsmandsstrædefløj er truffet.

Opstilling af SPÆKHUGGEREN I Søkvæsthusets gård er kun mulig ved en adskillelse af båden i sektioner og transport af hver enkel sektion til opstillingsstedet, hvor en samling herefter foretages. Sektionsadskillelsen samt klargøring bør ske ved Orlogsværftet, hvor ekspertisen på DELFINEN-klassen er til stede.

Det foreslås at SPÆKHUGGEREN efter udgang af flådens tal oplægges på Holmen, indtil de praktiske muligheder for en gennemførelse af museumsplanerne er til stede. I den mellemliggende tid bør museumsforberedelser iværksættes.



Fig. 1. Skitse af SPÆKHUGGEREN opstillet som museumsbåd på betonfundament og med adgangsveje gennem trykskroget i styrbords side.

Det bør således snarest muligt undersøges hvor meget af DELFINEN-klassens oprindelige udstyr fra slutningen af 1950'erne er bevaret i søværnet. En registrering bør foretages og en samlet opmagasinering bør herefter ske.

Det skal til slut foreslås, at der oprettes en styrekomité med repræsentanter fra forsvarrets myndigheder og Orlogsmuseet for gennemførelse af de praktiske foranstaltninger i forbindelse med et sådant museumsprojekt.

Med indretningen af en DELFINEN-klasse som museums-ubåd vil landet få en turistattraktion af format og samtidig bevare en af de smukkeste undervandsbådskonstruktioner overhovedet.

(1904)

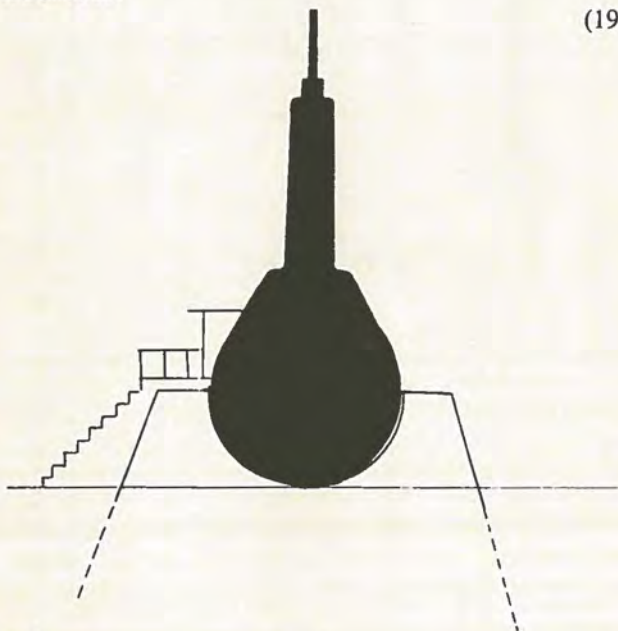


Fig. 2.

Tværsnit af en DELFINEN-klassen undervandsbåd med forslag til fundamenter samt adgang gennem bådens side.

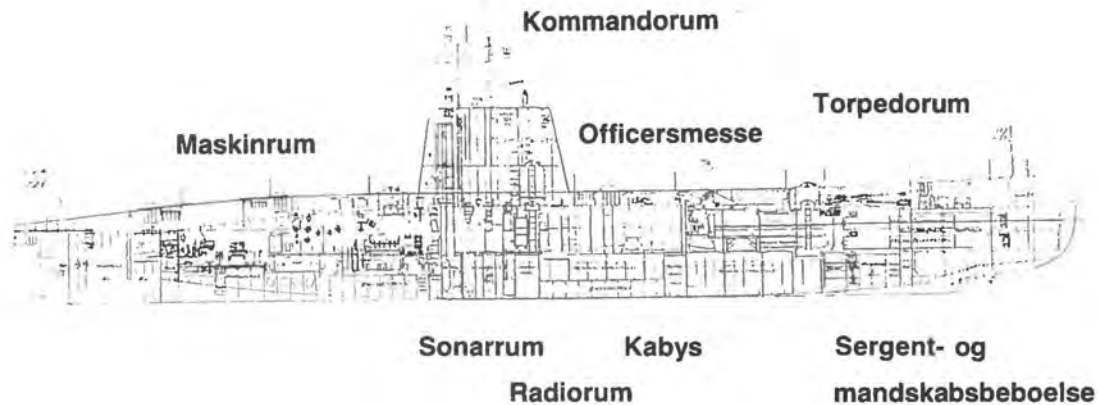


Fig. 3. Tværsnit af en DELFINEN-klassen undervandsbåd med indtegning af de rum som vil kunne beses når båden er indrettet som museum.



3 undervandsbåde under indsejling til Kiel sommeren 1974. Den midterste båd - DELFINEN - er allerede historie. Undervandsbåden SPÆKHUGGEREN længst borte sejler stadig, men bør bevares for eftertiden.



SPÆKHUGGEREN inddokket på Orlogsværftet. Billedet giver et godt indtryk af båden som den vil se ud som museumsbåd.

NEKROLOGER

Kommandør Gunni Mathiesen blev født den 18. august 1931 i Broager, Sønderjylland, som søn af malermester Anders Christian Mathiesen og hustru cand. pharm. Inge M.F. Talbitzer.

Han begyndte som søkadetlærling i 1951 straks efter studentereksamen og afsluttede uddannelsen på Søofficersskolen i 1955 efter gennemgang af de obligatoriske søløjtnantskurser. I perioden frem til 1968 havde G.M. omtrent 4 års skibstjeneste i TRITON-klassen og ÆGIR og gennemgik herudover en omfattende artilleriuddannelse såvel herhjemme ved bl.a. Hærens Skydeskole og Kystbefæstningen som i England. Han deltog i tiden marts-september 1958 i "Long Gunnery Course" på H.M.S. Excellent ved Portsmouth. G.M. var endvidere på Den norske Marines Stabsskole i Oslo september 65 til juni 66. Fra 1968 fik G.M. særlig tilknytning til søværnets uddannelsessektor begyndende med ca. 2 års tjeneste hos Søværnskommandoens koordinator ved reorganisering af søværnets inspektør- og uddannelsesvirksomhed i Marinestaben, derefter gennemgang af pædagogisk kursus ved Forsvarsakademiet og tjeneste ved Forsvarsakademiet. I sommeren 1972 og 1973 udkommandeer som næstkommanderende i Kongeskibet Dannebrog. Efter gennemgang af NATO Defence College i Rom august 1976 - februar 1977 blev G.M. chef for skoledelingen/skoleskibet frem til september 1979, og derefter chef for Marinestabens uddannelsessektion til 31/12 1982. G.M. blev udnævnt til kommandør den 1/1 1983 og samtidig ansat som stabschef hos Inspektøren for Søværnet.

Viljen til altid at tage hensyn til andre og dermed at vise venlighed og omsorg for andre samt flid og akkuratess er egenskaber, der var meget beskrivende for G.M. Akkuratessen og pertentligheden, der bl.a. afspejledes i den altid perfekte

fremtræden, udartede sig aldrig til det urimelige. G.M. var stærk, viljestærk, men næppe robust. Han bar sig selv oppe af sin vilje til at gøre dette eller hint. G.M. var i sin tjeneste som skibschef ude for voldsomme hændelser, som han tog på en sådan måde, at dette var medvirkende til at skabe yderligere respekt om hans person. G.M. var et menneske uden hverken evne eller vilje til at arbejde for egen vindings skyld.

G.M. blev 26/12 1955 gift med Grethe Martha Sønnicksen, datter af grosserer Olaf Heinrich Esben Sønnicksen og hustru Thyra Margrethe, født Bonde. Han døde 23 december 1984 og blev bisat fra Holmens Kirke 29 december. Urnen er nedsat på Vedbæk Kirkegård.

(1730)

Overkonstruktør ved Orlogsværftet Oscar Petersen 1900-1974

Oscar Petersen (Oscar Larsen Petersen) blev født den 15. maj 1900. Som 14 årig kom han i skibbyggerlære på Orlogsværftet. Han blev efter udstået lære ansat i værftets projekteringsafdeling, hvor han forblev indtil afskeden i 1967. Han kom hurtigt til at avancere i takt med de dygtigste teknikumingeniører (dengang kaldt konstruktører).

I 1926 blev overkonstruktør (som titlen var dengang). N.K. Nielsen udnævnt til direktør for Orlogsværftet.

Han deltog personligt i værftets projekteringsarbejde i en grad, så han må karakteriseres som konstruktøren af alle

skibe, der blev til i hans direktørtid (1926-59). Oscar Petersen var hans højre hånd med hensyn til skibenes indretning og udstyr. Som sådan har Oscar Petersen og hans ene eller to hjælpere bl.a. tegnet alle skibenes apteringstegninger. Disse tegninger har et billede af hvert dæk på skibet og en opstalt, der viser et lodret snit gennem skibet. Alle enkeltheder af størrelse fra håndvaske og opefter vises herpå. Oscar Petersen havde ansvaret for alt, bortset fra maskinrummene. Intet måtte være glemt og alt skulle være hensigtsmæssigt anbragt. Et lille eksempel vil illustrere hans grundighed. Jeg skulle engang vide, hvor lille plads man kunne nøjes med til et skibs gyroskopkompas. Jeg gik til Oscar Petersen, han trak en lommebog frem. På en af dens sider stod dimensionen af gyrorummene i alle søværnets skibe.

Oscar Petersen blev Ridder af Dannebrosordenen den 29' januar 1957 og Ridder af første grad den 4' oktober 1965. I Orlogsværftets indstillingsskrivelse herom står bl.a. "Han har gennem den 46 år lange tjeneste i projekteringsafdelingen haft store og krævende opgaver, som han med stor dygtighed og på forbilledlig måde har løst til ledelsens store tilfredshed. Man må anses for en af Orlogsværftets bærende kræfter".

Under sit otium udarbejdede Oscar Petersen et værk "København og marinens værfter Bremerholm og Nyholm 1167-1919." Med moderne sprogbrug betyder det "Orlogsværftets historie, 1167-1919." Værket består af to bind, en kortbog i meget stort format og en tekstbog i format A4. Oscar Petersen har fra mange kilder fundet kort frem og tegnet dem af, så de kunne kopieres, og gjort det samme med tegninger af de på værftet byggede skibe. (Værket er fremstillet i 5 eksemplarer og kan hjemlânes fra Marinens bibliotek. Det danner et fortrinligt supplement til Orlogsværftets jubilæumsbog "Skibbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet 1962 - 1942" (København 1942).

Kortbogen indeholder:

fra tiden før år 1600:

3 kort over København, år 1200, 1400 og 1535.

1 kort over Danmark, 1560 (1585?).

1 kort over Bremerholm, 1500.

fra tiden efter år 1600:

9 kort over København,

9 kort over Kbh. red og flådens leje.

22 kort over Gammelholm og Nyholm.

3 kort over Kbh. befæstning.

5 skibstegninger (1690-1824).

1 tegning af mastekranen, 1729.

Diverse dok-, arbejds- og værktøjstegninger.

Tekstbogen indeholder bl.a. et skema med Frederik den Stores opgørelse over magtforholdene i Europa ca. 1740 samt et væld af oplysninger om bl.a. overgangen fra sejl- til dampskibe, nyanlæggene på Nyholm og de mange udvidelser deraf, uddannelsen af søværnets konstruktører samt disses biografier m.v.

Orlogsværftet fik et eksemplar af bøgerne. Det faldt i min lod at takke ham derfor. Han fik et eksemplar af værftets våbenskjold i bronze, og han gav mig en tegning "Sankt Annæ Skanse". Denne har jeg nu givet til min datter, som så bad mig skrive, hvad jeg kunne huske om Oscar Petersen. Stærkt støttet af Orlogsværftet og Marinens bibliotek, som jeg takker derfor, blev det til nærværende mindeord.

*Poul Jespersen
fh. underdirektør
v. OLV og SMK.*

BOGANMELDELSE

Ole Feldbæk: Slaget på Reden

282 s, ill.

Politikens Forlag, 268 kr.

I sin indledning til dette betydelige værk siger forfatteren: "Hvorfor skal faghistorikeren lade sig nøje med forskningsarbejdet og overlade fornøjelsen ved at fortælle den gode historie til andre?". Hvorefter professor Feldbæk fortæller den desværre sørgelige historie om den fejlslagne danske udenrigspolitik omkring 1800, der uvægerlig måtte ende med en katastrofe.

Ved århundredskiftet var Danmark blevet indviklet i et politisk dobbeltspil, der efterhånden tog magten fra de førende danske spillere, kronprins Frederik og hans udenrigsminister, Christian Bernstorff.

Kronprinsens overdrevne begreber om "flagets ære" førte til gentagne affærer på søen, hvor de danske konvojchefer havde ordre til at afvise ethvert britisk forsøg på at visitere konvojens handelsskibe. I alle disse tilfælde støttede kronprinsen skibscheferne og må derfor bære hovedansvaret for den voksende uvilje mod Danmark, som den britiske regering efterhånden lagde for dagen.

Samtidig blev Danmark drevet i armene på Rusland, og vore forsøg på at holde dobbeltspillet gående måtte ende med en forskrækkelse.

Feldbæk fortæller dette dobbeltspils historie kort, klart og overbevisende, og læseren får et tydeligt indtryk af, at Danmark er på sikker kurs mod afgrunden.

Efter Freya-affæren - som fik en for Danmark særdeles heldig afslutning - ønskede den britiske regering én gang for alle at få løst konvoj-problemet og valgte den hårde linie - en naturlig følge af kronprinsens uforsonlige politik.

Det faldt tilsyneladende aldrig kronprinsen ind, at hans stejle holdning kunne være uklog og føre til store ulykker for hans undersåtter og ham selv.

Trods kronprinsens uforsonlighed gjorde den britiske regering i begyndelsen af marts 1801 to forsøg på at få Danmark til at opgive sit medlemskab af Det væbnede Neutralitetsforbund - men forgæves. End ikke tilstedeværelsen af en stor engelsk flåde i Kattegat kunne rkke kronprins Frederik og hans regering, og Danmark måtte - som i så mange andre krige - møde fjenden med elendigt materiel og helt uøvet mandskab.

Kommandør Olfert Fischer, der betragtede sin opgave som temmelig håbløs, udfoldede stor energi for at få det bedst mulige ud af de givne vilkår. Desværre var kommandoforholdene uhensigtsmæssigt ordnet, idet Steen Billes eskadre, der lå sejlklar på inder-reden, ikke var underlagt Olfert Fischer, og kommandoen over kanonbådsflotillen blev delt mellem Fischer og Bille på en lidet hensigtsmæssig måde.

Uden at komme ind på detailler i slagets gang skal opmærksomheden henledes på de fortrinlige skitser, der giver læseren et klart overblik over situationen, efterhånden som kampen udviklede sig. Illustrationsmaterialet er velvalgt og gengivelserne er fremragende. Anmelderen må erkende at have svært ved at kapere Bjørn Nørgaards kobbertryk (pag. 192) men finder en sammenligning mellem dette og Chr. Mølsteds maleri interessant (pag. 106).

Forfatteren synes ikke helt at være klar over de maritime kommandotegns betydning; han omtaler således Parkers og Nelsons kommandotegn skiftevis som flag og stander. Admiralers kommandotegn er altid flag. Parkers anciennitet berettigede ham til det hvide flag, medens Nelson var "admiral of the Blue".

Olferts Fischer førte som kommandør en stander som kommandotegn.

Redegørelsen for begivenhederne efter slaget er trist læsning! Den britiske udenrigsminister havde fået bevis for grev Bernstorffs dobbeltspil, idet han var kommet i besiddelse af en vigtig del af udenrigsministerens korrespondance. Bernstorff måtte afbryde forhandlingerne i London og vende hjem med uforrettet sag.

Danmarks forsøg på "at spise kirsebær med de store" blev i sandhed kostbart. Den mistillid England havde fået til vor udenrigspolitik førte direkte til katastrofen i 1807"

Værket afsluttes med en tabel over styrkeforholdene 2. april, forskellige forklaringer, kildehenvisninger samt litteraturfortegnelse.

Professor Felbæks værk anbefales hermed på det bedste.

E.J.S.

PERSONELMEDDELELSER

1. SEP OK Bent Ejner Carlsen er udnævnt til kommandørkaptajn.
OK Asger Gunnar Bagge er udnævnt til kommandørkaptajn.

I tidsskrift for Søværnen Nr. 4/1985 var chefen for forsvarsstaben, viceadmiral Sven Egil Thiedes navn forkert gengivet.

Redaktøren beklager.

MARINENS BIBLIOTEK.

Erhvervelser i juli/august 1985.

HISTORIE.

Bangsbo's bygningshistorie. (Bangsbomuseet, årbog 1904). Frederikshavn 1985. 48 s. ill. 4°.

Clark, Gregory: "Doc". 100 year history of the Sick Berth Branch. London 1984. 172 s. ill. index.

Davis, John: The Post Captain. Sulhamstead 1984. 160 s. ill.

Dobson, Christopher m.fl.: The Falklands Conflict. Dunton Green 1982. 214 s. ill. kort.

Jolly, Rick: The Red and Green Life Machine. A Diary of the Falklands Field Hospital. London 1983. 146 s.ill.

Padfield, Peter: Tide of Empires. Decisive Naval Campaigns in the Rise of the West. Vol. II: 1654-1763. London 1982. 270 s. ill. kort. index. bibl.

Rodger, N.A.M. (red.): The Naval Miscellany, Vol. V. Navy Records Society, Vol. 125. London 1984. 546 s. index

Stokesbury, James L.: Navy and Empire. London 1983. 430 s. kort. index.

Wodschow, S.K.: Uddannelsen ved Kystdefensionen, anvendte Materiel og Metoder. (Foredrag holdt i SLS 15. december 1936). Kbh. 1936. 18 s. maskinskr. 4°.

2. VERDENSKRIG.

Akre, Bjarne: "Heltene" i kald krig. Oslo 1983. 110 s. ill.

Courtney, G.B.: SBS in World War Two. The story og the original Special Boat Section of the Army Commandos. London 1983. 242 s. ill. index. bibl.

Fredh, Terje: Från Westfalen till Gripen. Händelser från kusten under andra världskriget. Lysekil 1978. 64 s. ill.

Hadley, Michael L.: U-Boats against Canada. German Submarines in Canadian Waters. Kingston 1985. 360 s. ill. kort. index. bibl.

Hendrie, Andrew: Seek and Strike. The Lockheed Hudson in World War II. London 1983. 320 s. ill. kort. bibl. index.

Miller, John Grider: The Battle to Save the Houston. October 1944 to March 1945. Annapolis 1985. 226 s. ill. bibl.

Milner, Marc: North Atlantic Run. The Royal Canadian Navy and the Battle for the Convoys. Annapolis 1985. 326 s. ill. kort. index. bibl.

Nielsen, Bo: Tyskerne på Anholdt. u.sted 1985. 192 s. ill. kort. bibl.

Ross, Bill D.: Iwo Jima. Legacy of Valor. New York 1985. 376 s. ill. index. bibl.

Wiggan, Richard: Hunt the Altmark. London 1982. 176 s. ill. kort, index. bibl.

PERSONALHISTORIE.

Hough, Richard: Louis & Victoria. The Family History of the Mountbattens. 2. ed. London 1984. 424 s. ill. index. bibl.

Mortensen, Theodor: Huskerier. Husket og nedskrevet af Morten. u.sted. (Kbh.) 1977. 210 s. maskinskr. 4°.

POLITIK. EFTERRETNINGSVÆSEN m.v.

Arne Treholt-dommen. Eidsivatin Lagmannsrett. Oslo 1985. 256 s.

Collier, Basil: Hidden Weapons. Allied Secret or Undercover Services in World II. London 1982. 386 s. index. bibl.

Denham, Henry: Inside the Nazi Ring. A Naval Attaché in Sweden 1940-1945. London 1984. 174 s. ill. kort. index.

Hanks Robert J.: The Unnoticed Challenge: Soviet Maritime Strategy and Global Choke Points. Cambridga, Mass. 1980. 68 s. kort.

Lina, Jüri: Sovjet hotar Sverige. 2. udg. Stockholm 1984. 112 s. ill. kort.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Blair, Clay: The Atomic Submarine. London 1955. 224 s. ill. index.

Compton-Mall, Richard: Submarine Warfare. Monsters and Midgets. Poole 1985. 160 s. ill. index.

Goodman, Sidney V.C. & Dennis Teague: The Maritime Forces of the North Atlantic Treaty Organisation. Vol. I. Plymouth 1983. 198 s. ill.

Goss, James: Portsmouth-built warships 1497-1967. Emsworth 1984. 112 s. ill. index.

Hartman, Tom: The Guinness Book of Ships and Shipping. Facts & Feats. Enfield 1983. 266 s. ill. kort. index. (kun til brug på læsesal).

Klem, Knud: Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene. Bd. I: Om skibsbygning og handelskompagnier i den florissante periode. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Søhist. Skr. XIII). Kbh. 1985. 252 s. ill. index. bibl.

Marriott, Leo: Type 42. (Modern Combat Ships 3). London 1985. 112 s. ill.

Musicant, Ivan: U.S. Armored Cruisers. A Design and Operational History. Annapolis 1985. 240 s. ill. index. bibl. 4°.

Poulsen, Hanne: Gallionsfigurer og skibsornamentik på Bangsbo. Frederikshavn u.å. (1985). 28 s. ill. 4°.

OPMÅLING.

McConnel, Anita: No Sea Too Deep. The History of Oceanographic Instruments. Bristol 1982. 162 s. ill. kort. index. bibl. 4°.

Sphyroeras, Vasilis m.fl.: Maps and Map-Makers of the Aegean. Athen 1985. 264 s. ill. kort. index. bibl.

VÅBENTEKNISKE O.A. HÅNDBØGER.

Hackmann, Willem: Seek & Strike. Sonar, anti-submarine warfare and the Royal Navy 1914-54. London 1984. 488 s. ill. index. bibl.

Katalog for Søfartsafdeling. Bangsbomuseet 1984. u.sted (Frederikshavn) 1984. 101 s. maskinskr. 4°.

GRØNLAND.

Brøsted, Jens & Mads Fægteborg: Thule - fangerfolk og militæranlæg. En retlig-historisk undersøgelse af Thule basens anlæggelse, Thules flytning og befolkningens erstatningskrav. Kbh. 1985. 214 s. ill. kort. index.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Aktuelt 1985 Marinmuseum. Föreningen Marinmusei Vänner, Karlskrona 1985.

Aktuelt 1985 indeholder en artikel om museums-ubåde. Der findes næsten 60 u-både af godt 30 typer fra 14 nationer, fra en model af David Bushnells TURTLE 1775 i Essex, Connecticut, USA til NAUTILUS 1955 i Submarine Force Library & Museum, Groton, Connecticut, USA.

Godt halvdelen af museumsubådene findes i USA. I Norden findes 4: 1 i Finland, 1 i Norge og 2 i Sverige (Hajen 1904 i Karlskrona og U3 1942 i Malmø).

For hver enkelt u-båd gives oplysning om data, historie m.v.

Bjarne Akre: "Heltene" i kald krig. Eget forlag, Oslo 1983.

En noget kontroversiel beretning om slædepatruljen i Øst-Grønland under 2. verdenskrig, skrevet nu - 40 år efter af en nordmand, som deltog mer eller mindre i patruljen. Han harcellerer over, at de bøger og skrifter som indtil nu har beskrevet patruljen - bl.a. David Howarth's "Fodspor i sneen" alle har været baseret på danske og tyske kilder. Derfor denne bog, som er baseret på samtidige dagbøger og en rapport, som blev skrevet ned i Canada kort tid efter.

Bogen virker noget usammensat - og mange personnavne er ikke overensstemmende med dem, der er anvendt i Howarth's bog, og dem, der foreligger fra danske kilder; men der kan måske være tale om øgenavne. Imidlertid får man indtryk af, at forfatteren og hans fætter, (som også var i Øst-Grønland) med bogen skal have udløst lidt indestænget harme over kun sporadisk at være omtalt i tidligere skrifter. Når forfatteren i efterskriften anfører, at "da så spørgsmålet om disse eldgamle norske landområder og rettigheder etter krigen kom opp for den internationale domstolen i Haag...", så er det som om man tvivler på forfatterens opfattelsesevne. Norge-sagen blev som bekendt behandlet i 1931-33.

Bassil Collier: Hidden Weapons. Allied Secret or Undercover Services in World War II. Hamish Hamilton, London 1982.

Siden midten af 70'erne er der udkommet en del bøger om de allieredes muligheder for under 2. verdenskrig at bryde de tyske koder ("Enigma").

I nærværende bog vurderer forfatteren de allieredes anvendelse af efterretninger fra alle mulige kilder og af de hemmelige tjenester af forskellig art; han påpeger den lave prioritet, efterretningstjenesten havde i mellemkrigsårene og ministres og højere embedsmænds lyst til mere at stole på egen fornemmelse end på efterretningsrapporter

I bogen kastes derr nyt lys over de allieredes fejl ved ikke at kunne forudse tyskernes angreb på Norge, hvorfor det gik så ilde på Kreta, selv om man havde "Enigma" og hvorfor Pearl Harbour kom som et overraskelsesangreb, skønt USA var medvidende om nogle af Japans bedst bevarede hemmeligheder.

John Davis: The Post Captain. Tops'l Books, Sulhamstead 1984.

Bogen, der udkom første gang for 178 år siden, og nu foreligger i ny udgave 55 år efter sidste optryk, er af mange karakteriseret som "faderen til alle engelske maritime noveller" om Nelson-æraen.

Forfatteren var selv kadet om bord i fregatterne Active og Artois under Napoleonskrigene.

Terje Fredh: Från Westfalen till Gripen. Händelser från kusten under andra världskriget. Eget forlag, Lysekil 1978. Et lille skrift om oplevelser på den svenske vestkyst under 2. verdenskrig.

"Westfalen" var et tysk troppetransportskib, der blev minesprængt udfor Stora Pölsan i september 1944, og "Gripen" var en Dakota-flyvemaskine, der under kurérflyvning Aberdeen Stockholm blev skudt ned over Skagerrak i oktober 1943.

Herudover berettes bl.a. om den tyske minestryger M293, der 2. maj 1945 foretog minestrygning for en u-båd på vej fra Kiel til Ishavet, og blev angrebet og sænket af et engelsk luftfartøj; om norske frihedskæmpers kapring af 10 bugserbåde i Frederiksstad og overførsel til svensk havn i februar 1945, og om den engelske u-båd "Sunfish", der i april-dagene 1940 var på patrulje i Skagerrak.

Jüri Lina: Sovjet hotar Sverige. Förlaget Faag, Stockholm 1984.

Forfatteren er journalist, født i 1949 i den Estiske sovjetrepublik, måtte flygte i 1979 og har siden været bosat i Sverige.

Bogen redegør bl.a. for Sovjetunionens undergravende virksomhed, de sovjetiske styrker i de baltiske stater (sovjetrepublikker), truslen mod Sverige, og Sovjethærens sabotage- og terrorenhed "Spetsnaz".

Maritim Kontakt 9. Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning, Hellerup 1985.

Det seneste udgivne nummer af Maritim Kontakt er helliget skibsforslis og bjærgning fra havbunden.

Orlogsmuseets direktør, Ole Lisberg Jensen, indleder med en artikel om orlogsskibet Store Sophia, der forliste i Gøteborg skærgård 1645. Allerede i 1660 lykkedes det en svensker at bjærge 16 kanoner fra orlogsskibet. I 1961 lykkedes det at bjærge 2 stk. 24-pundige bronzekanoner, hvorefter den ene i 1971 blev skænket til Orllogsmuseet og bragt til København af minelæggeren Møen.

Videre berettes om det første danskbyggede dampskib Frederik den Siette's forlis ved Tolke-barren i 1845 med sekondløjtnant i Flåden, Johan Cornelius Tuxen, som fører, om bjærgelav på Harboøre, om bjærgningen af S/S Aarø ved Hammern i februar 1937 og endelig om "Kampen under havet - frømand i 2. verdenskrig".

John Grider Miller: The Battle to Save the Houston. October 1944 to March 1945. Naval Institute Press, Annapolis 1985.

En af 2. verdenskrigs mere eventyrlige hændelser. Den lette krydser Houston indgik i admiral Halsey's berømte Pacific Task Force 38, og blev under kampene ved Okinawa og Formosa svært beskadiget ved torpedotræffere. Da den var ved at synke, gav chefen ordre til at forlade krydseren, og 2/3 af besætningen havde forladt den, da havarioofficeren overbeviste chefen om, at krydseren kunne reddes. Besætningen gik om bord igen og forsøgte at holde krydseren flydende, trods en ny torpedotræffer 2 dage senere. Det lykkedes, og man følger den spændende beretning om den 14000 sømil lange tur via Pearl Harbour og Panama-kanalen til New York.

Hændelsen gav i øvrigt anledning til, at den amerikanske flåde revurderede bestemmelserne om "abandon ship" og "damage control".

Theodor Mortensen: Huskerier. Husket og nedskrevet af Morten. u.sted (København) 1977.

Theodor Mortensen, født i Klitmøller i 1917, blev efter uddannelse som malersvend indkaldt til søværnet i 1938 og genindkaldt i 1939, ansat som minemekaniker på kontrakt i 1943 og tjenestemand i 1949. Han blev afskediget i 1977 som overminemekaniker af 1. grad.

På en levende og til tider barsk - og ikke altid diplomatisk måde har han på 210 maskinskrevne sider berettet om sit liv fra de første leveår, over skole- og læretiden til tjeneste i søværnet.

Beskrivelsen af livet som minedykker og -rydder på vestkysten i årene efter 2. verdenskrig giver et godt indtryk af denne særlige og bestemt ikke ufarlige tjeneste.

"Huskerierne" slutter af med tjenesten ved Søminevæsenet og Søværnets Materielkommando.

Selv om der godt visse steder kan være et anekdotisk præg over "Huskerierne" og mange personer, såvel kolleger i tjensten som andre, ofte udleveres på godt og ondt, har biblioteket, med forfatterens tilladelse, indlemmet dem i sin samling, da de både nu og for eftertiden vil give et indblik i en særlig del af søværnets historie.

Ivan Musicant: U.S. Armored Cruisers. A Design and Operational History. Naval Institute Press, Annapolis 1985.

Den gennemillustrerede bog omhandler de 12 krydsere, som blev bygget 1888-1910: New York og Brooklyn, som begge var med i slaget ved Santiago (1898), 6 af Pennsylvania-klassen og 4 af Tennessee-klassen.

Gennem memoirer og andre personlige kilder fra direkte involverede får man et godt indtryk af skibenes historie, om livet om bord og om den spansk-amerikanske krig.

Bo Nielsen: Tyskerne på Anholt. Nordiske Landes Bogforlag, u.sted 1985.

Bogen, som er tilegnet modstandsbevægelsen på Anholt, beretter om det lille øsamfunds skæbne under besættelsen.

På basis af indsamlet materiale fra arkiver og aviser og en række interviews af mennesker, der endnu husker besættelsestiden, skildres tyskernes besættelse af øen og deres installationer, allierede nedskudte piloters skæbne, flygtningetransporter, minesprængninger og sunkne u-både m.m.

Bogen afsluttes med et blik på Anholts strategiske indflydelse i efterkrigstiden.

James L. Stokesbury: Navy and Empire. Robert Hale, London 1984.

Bogen har på salgsomslaget undertitlen: "A short history of British sea power from the Armada to the Falklands".

Det kunne lige så vel have været: "Et Imperiums storhed og fald".

Den giver på sine godt 400 sider en sammentrængt oversigt over, hvordan Englands politiske magtstilling har været sammenkædet med udviklingen af dets sømagt, begyndende med Elisabeth-perioden i 1500-tallet og sluttende med Falklandskrigen i 1982.

Handelskrige, søslag og kolonisation er hovedindholdet og giver læseren en all-round orientering. For dem, der vil vide mere om konkrete emner, er der 10 sider med "Suggestions for Further Reading".

A.H.



RACAL-DECCA

RACAL

København: 01-12 83 10/Esbjerg: 05-12 85 00/Hirtshals: 08-94 30 22

En ny generation lyskastere

5 suveræne serier
med utrolige effekter
og rækkevidder.
Kontakt os for
dokumentation.

K. G. MATZEN

KGM

INGENIØR- OG
HANDELSFIRMA



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

Annoncesalg til Søværnen

01 - 58 46 00

Tal med vores hr. Victor Johansen
om annoncer eller tryksager



DET NORSKE VERITAS

DANMARK

**"Vi drømmer om at gi'
den danske flåde tørt på."**



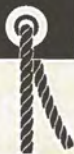
Nye solsejl og lønningsklæder til Kongeskibet »Dannebrog«, den Kgl. chalup samt Hans Kgl. Højhed Prins HENRIK's drage, hører blandt de opgaver som Kalechesmeden er stolt af at lægge navn til.

Kalechesmeden er kendt for perfekt og elegant pasform. Vi skræddersyer den bedste løsning på enhver opgave: skotbeklædning, læsejl, solsejl, falderebs- og lønningsklæder, hynder, faconsyede overdækninger o.m.a.

Kig forbi os i Helsingør, eller ring og hør hvad vi kan hjælpe med. Vi rykker gerne ud over alt i landet med vores rullende servicevogn.

**KALECHE
SMEDEN**

Kalechesmeden A/S
Nordhavnsvej 1
3000 Helsingør
Tlf. 02 - 10 00 11





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 Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Paul Bjørn Sørensen



Nr. 6 - 1985 NOVEMBER/DECEMBER
156. 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
P. Bjørn Sørensen
Forsvarsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Telefon (01) 11 62 60 lok. 2441

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 2 04 77 64
Privat: (01) 58 00 85

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION:

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

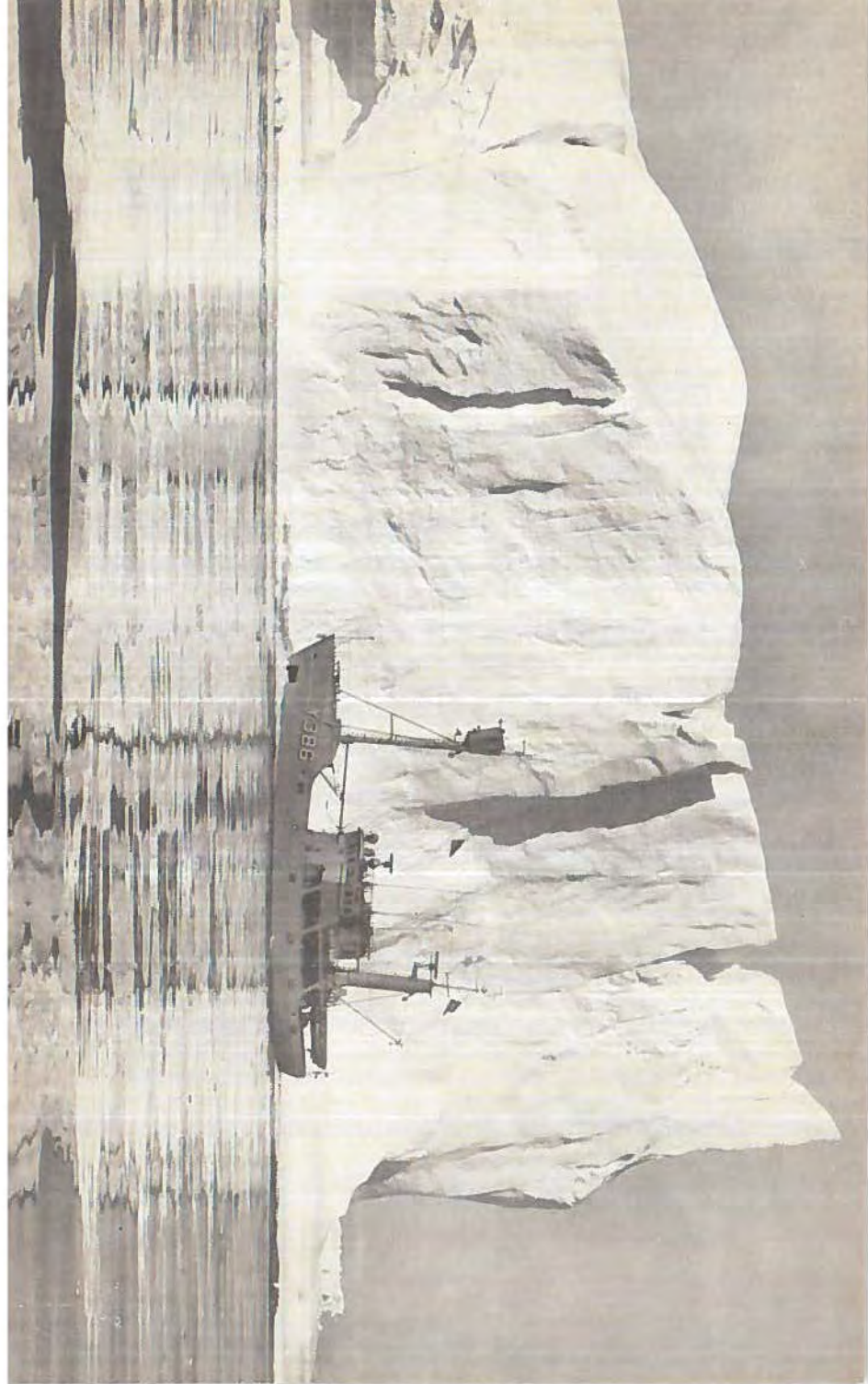
TRYKKERI:

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

6

Forsidebillede: Inspektionsskibet VÆDDEREN med ny varslingsradar.

INDHOLD	SIDE
OM FORSVARSFORLIGET 1985-87. Oplæg til paneldebat af kontreadmiral J.F. Bork.	285
AMIRALEN JOHAN LUDVIG GOTTLIEB SOM FÖRFATTARE af kommandörkapten J.L. Gottlieb.	297
DET NORSKE "SJÖMILITÄRE SAMFUND" 150 ÅR ved orlogskaptajn P. Bjørn Sørensen.	303
PRISSPÖRGSMÅL FOR 1986.	306
FRA ANDRE MARINER.	310
FRA ANDRE TIDSSKRIFTER.	321
NEKROLOGER.	324
MEDDELELSE.	330
BOGANMELDELSER.	331
MARINENS BIBLIOTEK.	335



RACAL-DECCA

RACAL

København: 01-12 83 10/Esbjerg: 05-12 85 00/Hirtshals: 08-94 30 22

Annoncesalg til Søvnæsenet

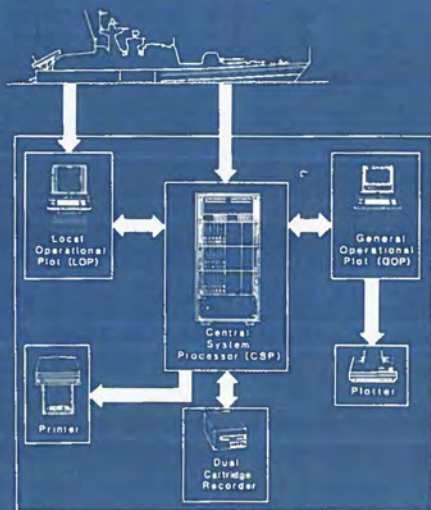
01 - 58 46 00

Tal med vores hr. Victor Johansen
om annoncer eller tryksager

TACTICAL DATA SYSTEM

**A state of the art C³I-system
developed and designed in
close cooperation with the
royal danish navy**

- **SURVEILLANCE**
- **NAVIGATION**
- **TRACKING**
- **DATA LINK**
- **SYSTEMS
INTERFACES**



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4
8520 Lystrup
Denmark

Telephone 06-22 20 00
Int'l +45 6 22 20 00
Telex 68109 terma dk



OM FORSVARSFORLIGET 1985-87.

OPLÆG TIL PANELDEBAT I DET UDENRIGSPOLITISKE SELSKAB 7. NOVEMBER 1984.

af kontreadmiral J. F. Bork.

Jeg vil gerne først takke for opfordringen til at deltage i debatten i dag, og dernæst sige at jeg går til opgaven med mere end den vanlige ydmyghed, som et langt liv i flåden med mange kommandoer til søs har bibragt mig. Det gør jeg naturligvis, fordi jeg er helt klar over de særlige krav, som en så indsigtfuld forsamling som denne må forventes at stille.

Da den danske kritiker og æstetiker Georg Brandes i 1871 påbegyndte en forelæsningsrække på Universitetet i København, udtalte han:

”Idet jeg begynder denne række af foredrag, føler jeg en trang til at til at anmode om Deres overbærenhed. Det er første gang, jeg taler fra dette sted, og jeg medbringer alle uerfarenhedens mangler. Mine evner og mine kundskaber er lige ufuldkomne. Meget af hvad der herved kan støde Dem vil, tænker jeg, blive rettet ved tid og øvelse. Med hensyn derimod til mine grundanskuelser, mine ledende principper og ideer, forlanger jeg ingen overbærenhed som helst. Hvad der i denne henseende måtte støde Dem, vil ikke blive forandret. Jeg anser det for en pligt og for en ære at hylde de principper, til hvilke jeg bekender mig: Troen på den frie forskningsret og på den frie tankes endelige sejr. Efter disse få ord, sagt én gang for alle, udbeder jeg mig Deres opmærksomhed for, hvad jeg har at sige.”

Jeg vil gerne, med visse indlysende modifikationer, gøre Georg Brandes' ord til mine. Og dertil vil jeg tilføje:

Jeg karakteriserede Brandes som kritiker, og jeg er selv kritisk overfor vort nye forsvarsforlig, dels fordi jeg finder, at det hviler på et for ringe økonomisk grundlag, og dels - og måske især - fordi jeg finder det krampagtigt behæftet med en række tekniske og operative betragtninger, som jeg i bedste fald kan karakterisere som naive.

Jeg ville egentlig gerne - som Brandes være æstetiker, men finder det svært i dagens Danmark, hvor det psykologerne kalder "den samfundsskabte virkelighed" er så præget af politiske overtoner. Og i denne sammenhæng er det så, at vi så ofte ender med at tale forbi hinanden.

Min politiske skoling stammer udelukkende fra et ophold i Irland, hvor jeg besøgte det velkendte Blarney Castle, og med vanlig militær ildhu fulgte traditionen med at læne mig ud over en mur og kysse en speciel sten, hvilket enten skulle gøre mig til parlamentsmedlem - og det er ikke opfyldt - eller give mig veltalenhed over for kvinder.

Da jeg beklageligvis heller ikke har haft succes på dette område, søger jeg nu trøst i det kompromis at få held til at overbevise Dem om værdien af mine efterfølgende militære og militærpolitiske betragtninger.

Forsvarets opgaver, som kan sammenfattes i en forsvarskoncept, vil være baseret på en række grundlæggende faktorer, hvoraf de væsentligste er det politisk fastsatte grundlag, den for NATO vedtagne strategi, truslen således som vi opfatter den og de militærgeografiske forhold.

Vi har naturligvis indflydelse på et par af disse faktorer, mens andre er permanente eller semi-permanente i en sådan grad, at vi øver en meget lille indflydelse på dem.

Tiden tillader mig naturligvis slet ikke at gå i detaljer vedrørende disse faktorer, men jeg vil fremdrage visse væsentlige aspekter.

Hovedårsagen til, at det i den vestlige verden fortsat anses for nødvendigt at opretholde et militært forsvar, skal ses i Sovjetunionens erklærede ideologiske, politiske og militære målsætning. Til fremme heraf opretholder Sovjetunionen et stærkt militært potentiel, *der alene ved sin tilstedeværelse opfattes som en trussel.*

Medens de grundlæggende forudsætninger for dansk sikkerhedspolitik gennem mange år ikke har ændret sig afgørende, tegner situationen i 80'erne sig mere usikkert indeholdende flere risikomomenter end i de tidligere år. Lad mig blot nævne situationen i Mellemøsten og Golf-området, Libanon, krigen mellem Iran og Irak, besættelsen af Afghanistan, problemerne i Mellemamerika samt situationen i Sydøstasien og i flere områder i Afrika.

Det nordiske område har hidtil kunnet betegnes som et lavspændingsområde stabiliseret ved den sikkerhedspolitiske situation, vi kender som den nordiske balance. De senere års hændelser i Østersøen omfattende bl.a. en øget interesse for svensk territorium må imidlertid opfattes som begyndende tegn på sovjetisk revurdering af det nordiske områdes betydning.

Det sovjetiske adfærdsmønster i Østersøen indicerer, at Sovjetunionen har til hensigt fortsat at demonstrere supermagts ret og vilje til at optræde som sådan i området. Dette har vi iøvrigt på det seneste selv mærket ved en forøget sovjetisk overvågning af vore øvelser - inklusive NATO øvelser i Østersøen.

Der er endvidere grund til at pege på den konfliktrisiko, der ligger i havretsproblematikken. Dette berører Danmark direkte i form af konkrete afgrænsningsproblemer i Østersøen i forholdet til Polen og Den tyske demokratiske Republik og også i forholdet til Sovjetunionen for så vidt angår havets ressourcer. Der kan også blive tale om en afsmitnings-effekt på Danmark fra tilsvarende afgrænsningsproblemer, som de øvrige skandinaviske lande har

såvel i Østersøen som i Barentshavet i forholdet til Sovjetunionen. Generelt må disse problemer dog betragtes som værende primært af politisk karakter, men hermed forbundet pression kan naturligvis ikke udelukkes.

Endelig kan der peges på den risiko for konflikt, der kan opstå som følge af en ukontrollabel udvikling i de østeuropæiske Warszawapagtlande. I de sidste årtier har dette flere gange udløst sovjetisk militær intervention eller trussel herom. Sådanne situationer kan dels føre til en generel forværring af Øst-Vest forholdet og dels indebære, at Danmark bliver direkte indblandet på grund af hændelser i danske territoriale farvande m.v., hvor der er tale om udviklinger i et nærliggende Øst-land f.eks. i forbindelse med en flygtningestrøm over havet. Bornholm ligger her i en særlig position.

Den mulige trussel imod Danmark må iøvrigt vurderes på grundlag af de muligheder, Warszawapagten har for at øve aggression imod vort område.

Danmark har alene i kraft af sin beliggenhed en væsentlig militær betydning i tilfælde af en øst-vest konflikt. Det forudsætter jeg bekendt i dette forum. Det danske område har militærgeografisk betydning som passageområde til og fra Østersøen, som en mulig barriere imellem Østersøen og Nordsøen, som et overvågningsområde for især luft- og søoperationer i Østersøen og Nordsøen og området ved Den engelske Kanal og endeligt som et opmarch- og baseområde, hvorfra videre operationer vil kunne udføres imod Nordtyskland, Sverige og Sydnorge. Såvel for det sydvestlige Sverige som for Sydnorge og England er Danmark et frem-skudt forsvarsområde.

Den militære betydning, der er et resultat af vor beliggenhed, er en sikkerhedspolitisk faktor af permanent karakter. Kontrollen med dansk område indebærer sådanne fordele, at dette i alle situationer må indgå i såvel østlige som vestlige militære overvejelser. De militærgeografiske forhold har

altid påvirket dansk sikkerhed. Med integreringen i et samlet vesteuropæisk forsvar, der igen indgår som et hovedelement i NATO's samlede forsvarsindsats, er dansk forsvar sat ind i en sammenhæng, der gør det meningsfuldt og troværdigt" Selv et stormagtsangreb imod vort område og hermed tillige imod hele enhedskommandoens område vil kunne imødegås med effekt.

Trusselsvurderingen må ses i denne sammenhæng, og den har derfor væsentlig betydning for enhver overvejelse om, hvilken størrelse og struktur dansk forsvar skal have for at kunne udføre sine særlige opgaver i det samlede allierede forsvar.

Et eventuelt angreb imod dansk område kan ikke undgå at berøre hele enhedskommandoens område. Et sådant angreb må, som del af en større offensiv imod Vesteuropa, omfatte operationer med henblik på at opnå luftoverlegenhed og søherredømme i området og kontrol med hele eller dele af landområdet.

Warszawapagten råder over omkring 700 offensive kampfly i Den tyske demokratiske Republik, Polen og de vestlige militærdistrikter i Sovjetunionen. Det er i sagens natur vanskeligt at vurdere hvor mange af disse fly, der vil blive indsat imod dansk område, men som en retningslinie må der i det mindste påregnes en indsats med omkring 200 af disse fly imod vort landområde plus et større antal kamphelikoptere. Herudover må det forventes, at et stadigt stigende antal fly med mål uden for Danmark vil overflyve dansk område i lav højde. Til støtte for maritime operationer råder pagten over ca. 300 fly incl. helikoptere.

Warszawapagten flådestyrker i Østersøen er sammensat, således at de kan støtte en offensiv strategi. De besidder en betydelig styrke af offensive overfladekampskibe, maritime fly og undervandsbåde, der tilsammen kan indsættes i et forsøg på at vinde søherredømmet i hele Østersøen og i danske og vesttyske kystfarvande, og de besidder landgangsfar-

tøjer, eskorteenheder og minestrygere i stort antal, som ikke bare muliggør, men direkte indicerer en invasion fra søen mod det danske eller nordtyske landområde.

I Danmarks umiddelbare nærområde, der omfatter den nordlige del af Den tyske demokratiske Republik og Polen, er der opstillet omkring 14 hærdivisioner, inklusive en luftbåren division og 5 divisioner fra Sovjetunionen.

I en landoperation gennem Slesvig-Holsten mod den jyske halvø må Warszawapagten antages - mod de vesttyske og danske divisioner - umiddelbart at kunne indsætte 5-6 af de 14 divisioner. Disse kan suppleres med divisioner fra de vestlige militærdistrikter i Sovjetunionen.

De egentlige maritime landgangsstyrker omfatter omkring 10.000 mand, og det rådige landgangsskibsmateriel gør det muligt at fremføre cirka halvdelen af styrken i en vending. Den indledende invasionstrussel imod den sjællandske øgruppe vurderes derfor at kunne omfatte en sølandsætning med ialt cirka 5.000 mand imod et eller flere landgangssteder og hertil samtidig angreb med landsætning af 1-2 luftbårne regimente. Disse styrkers opgave kan være at sikre et eller flere brohoveder for tilførsel af mindst 1-2 hærdivisioner, der vil være nødvendige for videre operationer imod øerne.

Danmark har i NATO sammen med de øvrige nationer vurderet, at der er sket en ændring i styrkebalancen imellem NATO og Warszawapagten, således at Warszawapagts overvægt i konventionelle styrker har været voksende, og at denne udvikling vil fortsætte.

På baggrund af den til enhver tid eksisterende trussel skal det danske forsvar, som led i det samlede NATO-forsvar, bidrage til at forebygge krig og sikre dansk suverænitet og handlefrihed. Forsvaret skal råde over sådanne styrker, at der skabes troværdighed om nationens forsvarevne, ikke alene i forhold til en potentiel angriber, men også i befolkningen og hos vore NATO-partnere.

Forsvaret dimensioneres i hovedsagen efter krigsopgaverne. Ved at indeholde den størst mulige evne til at løse disse opgaver, opretholdes den højeste grad af troværdighed i såvel en potentiel angribers som alliancepartneres øjne. Herved tilgodeses krigsforebyggelse. Forsvaret skal imidlertid også kunne løse de allerede i fredstid foreliggende opgaver og skal være opbygget således, at krisesituationer kan håndteres på rette sted og på rette niveau.

De tre værn supplerer hinanden i imødegåelse af truslen, og forsvaret af Danmark i NATO-regie er betinget af, at nationen selvstændigt råder over et afbalanceret forsvarspotential. Dette er jo iøvrigt ikke bare mit sømilitære syn på sagen, men Forsvarskommandoens og det samlede forsvars. Der er nemlig ikke uanset Knud Damgards forventninger herom, tale om uenighed i forsvarets rækker om vore behov - tværtimod.

I fredstid skal forsvaret opretholde et sådant beredskab og disponere enheder således, at mulighed for et uvarslet angreb reduceres mest muligt. Ved at overvåge dansk land-, sø- og luftteritorium og tilstødende internationale territorier, samt ved at besidde evnen til at afvise krænkelse, skal forsvaret kunne hævde landets suverænitæt.

Gennem overvågning, rekognoscering og efterretningsvirksomhed skal forsvaret medvirke til at varsle om mulige angreb mod landet samt indsamle oplysninger om aktiviteter af militær betydning. Evnen til at modtage forstærkninger skal sikres ved fornøden planlægning samt forhåndsoplægning af forsyninger og udstyr.

Til disse opgaver kan føjes en række opgaver, som udføres af forsvaret til støtte for det civile samfund. Disse omfatter bl.a. eftersøgnings- og redningstjeneste, fiskeriinspektion, ammunitionsrydning, søopmåling, kontrol med dele af den civile skibsfart, særlig hjælp til politiet, hjælp i forbindelse med katastrofer, sne-, storm- og stormflodsskader, andre naturbetingede skader samt miljøulykker.

I spændingsperioder skal forsvaret som en væsentlig del af Danmarks sikkerhedspolitik kunne medvirke til, at internationale kriser kan bilægges uden at føre til krig. *Krisestyring, herunder overvågning og afvisning af krænkelser, er væsentlige nationale anliggender, som må tillægges særlig vægt.*

Lad mig uddybe dette område lidt.

I erindring om Clemenceau's ord om, at krig er alt for alvorlig en sag til at blive overladt til generalerne, vil jeg gå hårdt på og hævde, at krisestyring er alt for alvorlig en sag i vore dage til at blive overladt udelukkende til politikerne. Hvis man derfor erstatter ordet krisestyring med militærpolitisk beslutningstagen understreger man i virkeligheden blot det fælles ansvar som militære og politiske ledere har i relation til en række beslutninger, som de i givet fald skal tage. Det er ikke min agt her at henvise til en deling af ansvaret, men naturligvis - i sidste instans til en politisk beslutning, baseret på en kvalificeret vurdering af militær magts muligheder som et politisk instrument.

En sådan betragtning er iøvrigt i ganske særlig grad gældende i mindre eller små stater som Danmark, hvor rene politiske, psykologiske, økonomiske eller andre foranstaltninger af indlysende grunde ikke vil have den fornødne virkning på den potentielle modstander eller angriber.

Det kan måske i anden sammenhæng være et økonomisk skaktræk ikke at ville optage yderligere lån i udlandet, men det vil næppe influere en modstanders dispositioner i en krisesituation.

Aftagende sandsynlighed for en såkaldt "large scale confrontation", men voksende sandsynlighed for begrænsede konflikter eller kriser i det såkaldte "grå niveau" medfører, at det netop er disse sidstnævnte, der udfordrer vor vilje og vor evne til en demonstrativ anvendelse af midler til beskyttelse og håndhævelse af vor suverænitet på ethvert niveau. At disse overvejelser er i nøje samklang med NATO's stra-

tegi om fleksibel imødegåelse skal jeg blot nævne for fuldstændigheds skyld.

Jeg vil gerne fremhæve over for Dem endnu engang, at Danmark er placeret "in the windy corner of Europe". For de få søfolk og mange godtfolk til stede skal jeg nævne, at Granville's Dictionary of Sailors' slang beskriver "windy corner" som "Any particularly dangerous part of the coastline that is exposed to the elements or, in wartime, to enemy gunfire or aerial bombardment". Det er naturligvis ikke blæsten, jeg tænker på, selv om den er fremherskende her i Danmark og kalder på skibe med fornøden sødygtighed, men på at Danmark er i en særlig udsat og sårbar position over for de mere sandsynlige former for konfrontationer og aggressioner i dag, og derfor i en situation, hvor prioritet nødvendigvis må tillægges vor krisestyringsevne.

Dette kalder på afbalancerede, mobile og fleksible styrker med evnen til gradueret indsats, og i denne henseende er forsvarsforligets særlige indhug i flådens nuværende og berammede sammensætning en meget alvorlig sag.

I krisetid skal forsvaret af Danmark gennemføres i overensstemmelse med den vedtagne NATO-strategi og som en del af det samlede NATO-forsvar. Angreb skal afvises så tidligt og så fremskudt som muligt, og dette kalder igen på balancerede, fleksible styrker. Initiativet skal søges opnået ved offensive operationer, og forsvaret iøvrigt gennemføres således, at kontrollen over væsentlige dele af dansk område kan fastholdes og landets integritet bevares.

Lad mig om det fremskudte forsvar specielt anføre, at det vejer tungt i vægtskålen i vor disfavør, at vi i en usædvanlig grad mangler de geografiske muligheder for et forsvar i dybden. Vi er så alvorligt bekymrede over dette, at vi i vor nationale og de lokale NATO-chefers og her naturligvis først og fremmest vore vesttyske allieredes - fortolkning af "forward defence" ikke alene forskyder de danske brigader i Jylland frem til stillinger i Slesvig-Holsten, men også ud-

strækker vore flåde- og flyoperationer så østligt som muligt i Østersøen i vore forsøg på at forhindre landsætninger på den sjællandske øgruppe.

Også dette kalder på afbalancerede, fleksible, udholdende, kampduelige enheder i flåderegi, således at vi kan præsentere en agressor for flest mulige taktiske udfordringer under hele hans indløb til et angreb på landet.

Derfor er forsvarsforligets præmisser vedrørende undervandsbåde, flådehelikoptere og fregatter uforståelige og naive.

At NATO deler den bekymring jeg giver opfattelse for er ingen hemmelighed - og det har iøvrigt stået på lange.

Lord Carrington, NATO's generalsekretær, fremsatte som britisk forsvarsminister ved en debat omkring dansk forsvar på et møde i Defence Planning Committee den 6. december 1972 nogle principielle betragtninger, som jeg finder uændret aktuelle.

Han sagde: "One of our national poets once wrote that "no man is an island onto himself". In defence matters, at any rate nowadays, no country is an island, and I echo what Mr. Laird said: What each of us does, whether it concerns the structure of our forces, whether it concerns re-equipment programmes, or whether it concerns the length of military service, is of direct concern and consequence to each one of us round this table. And that is what an alliance is about."

På denne baggrund finder jeg det betimeligt at slutte dette mit første indlæg med et signal, som jeg sendte Flåden og de operative anlæg i land under min kommando den 1. oktober i år:

"Jeg har i dag overtaget stillingen som chef for Søværnets operative Kommando.

Med oprigtig glæde og store forventninger til samarbejdet med alt personel i Flåden og de operative anlæg i land ser jeg frem til, at vi i fællesskab vil løse de opgaver, der pålægges os.

I den parole, som cheferne oplæste for besætningerne i de enheder, der sidste år deltog i paraden i anledning af 40 års dagen for den 29. august 1943 udtalte jeg bl.a.:

”I dag - 40 år senere - hvor vi lever og virker i et frit land, der af egen vilje tilsluttede sig og fortsat bekender sig til den vestlige verdens store forsvarsalliance, kan vi fornemme og dele den glæde danskerne dengang følte.

For 40 år siden lagdes hjørnестenen til den nye danske flåde som vi kender den i dag.

På baggrund af en bred tilslutning i Folketinget og en udstrakt grad af forsvarsvilje i Danmark har vi i dag en flåde, som er talmæssigt uhyre beskeden og som vi bestemt kunne ønske større, men som alligevel i kraft af moderne teknologi og dansk skibbygningskunst besidder en kampkraft og en evne til indsats som vi ikke har oplevet magen til i nyere tid. Og fordi den ånd og beredvillige indstilling, der prægede Flådens besætninger hin 29. august 1943, stadig lever og præger vort virke i dagens flåde, og fordi vi har en kongelig forholdsordre som vi alle er fuldt fortrolige med, ved vi at vi aldrig vil komme i en situation som den for 40 år siden. Det er min klare opfattelse at vi idag i den sejlene flåde, repræsenteret ved de skibe der nu skal deltage i en ”*steam past*”, besidder en demonstreret effektivitet som der er respekt om, og som bidrager til den troværdighed hvis formål er at bevare freden.”

På denne baggrund er det forstemmende i dag at måtte konstatere, at vi nu i de kommende år skal leve under en ny forsvarsordning, der i ganske særlig grad vil berøve Flåden en væsentlig del af dens kampkraft og evne til øjeblikkelig indsats.

Og det er mere end beklageligt, at de politiske afgørelser vedrørende flådens fremtidige sammensætning og virke så åbenbart er baserede på fejlagtige fortolkninger af såvel senere års krigserfaringer som den moderne teknologis muligheder - og dermed på manglende indsigt i moderne sø-

krigsførelse på et realistisk operativt grundlag.

Dette stiller særlige krav til vor indsats i de kommende år, hvor vi alle må engagere os i det for os så uvante: aktivt at deltage i debatten og udbrede kendskabet til vort virke og vore vilkår, til hvad vi kan og står for, således at fremtidige beslutninger kan træffes på et afbalanceret grundlag.

Men ord alene gør det ikke.

Det er først og fremmest gennem vort målbevidste og dygtige arbejde i det daglige - ombord og i land - at vi skal fastholde og udbygge vor effektivitet og vor professionalisme, og dermed skabe tillid til vort maritime bidrag til at forebygge en krig. Jeg føler mig helt overbevist om, at vi sammen vil kunne løse disse opgaver, og dermed kunne gentage, hvad admiral Niels Juel rapporterede den 22. juni 1678:

"Det kan vi Eders Majestæt forsikre, at aldrig havde Eders Majestæts forfædre bedre flåde, når den er samlet, aldrig var der bedre helbred, og aldrig bedre samdrægtighed."



Forsvarsforligets præmisser vedrørende blandt andet fregatter er uforståelige og naive

AMIRALEN JOHAN LUDVIG GOTTLIEB SOM FÖRFATTARE

af kommendörkapten J.L. Gottlieb.

Enligt det danska uppslagsverket Salmonsens Konversationslexikon (tryckt 1897) var farfars far Johan Ludvig Gottlieb (1809-1886) "en kundskabsrig og intelligent Officer, der godt forstod at følge med Marinens hurtige udvikling". Det är därför naturligt, att han, utöver den Fraseologi med danska och franska "Sätningar Mundheld og Ordsprog", som han utgivit, även ägnat sig något åt författarskab inom sitt yrkesområde. Under de år han tjänstgjorde vid Sö-
Etatens Drengeskoler (1851-55) utgav han sålunda "Kort Veiledning for de første begyndere i Orlogsfarten" (Iversens Forlag, Kiøbenhavn 1852. 62 sidor i fickformat) och "Skibs-dampmaskinen, populairt beskrevet" (förlagd av Universitetsboghandler C.A. Reitzel 1853. 133 sidor). Båda böckerna finns på det Kgl. Bibliotek i Köpenhamn.

Den första boken "Veiledningen" är intressant därför, att den ger en god inblick i örlogslivet på 1800-tallet. Man konstaterar med igenkännande, att många tankar och ideer, som gällde 1850 mer eller mindre levde kvar 100 år senare. Jeg tror att förändringarna från 1850 till 1950 på många punkter är mindre än förändringarna från 1950 till 1980. Boken börjar med förklaringar av ord och uttryck såsom styrbord och babord samt benämningar på olika delar av fartyg och rigg m.m. Bland annat får man veta, att en "rapert" är lavetten till en skeppskanon. Detta ord förekommer i Johan Ludvig Gottliebs beskrivning av slaget vid Helgoland 1864 och jag minns, att Far undrade vad det kunde betyda. Ett annat märkligt ord är "finkenet". Det betecknar inte, som man skulle kunna tro, det nät, som man

på Mølsteds målning av Niels Juel vid Helgoland ser uppspänt över däckets för att taga emot nedfallande delar av riggen. Detta nät kallas "faldnet". Finkenets är ett utrymme i den översta delen af fartygets sida, som användes för att förvara manskapets kojor. Det utgjorde under strid samtidigt ett splintskydd. På nyss nämnda målning ser man längst till höger en matros, som klättrat upp och hänger över finkenettet. På våra seglande övningsfartyg stuvades kojerna ännu i detta sekels början i detta utrymme, som hos oss kallas bastingering.

Efter ordförklaringarna följer diverse föreskrifter om manskapets fördelning till olika befattningar och göromål och indelning i vakter m.m. Det som hos oss heter styrbords och babords vakt kallas i danska flottan Kongens resp. Dronningens Kvarter. Vi får vidare veta, att Linieskib har minst tre rader kanoner över varandra. Efter Linieskibet kommer Fregatten, Korvetten, Briggen, Skonerten, Kutteren osv. Om ångfartyg skriver författaren följande:

"Den, som aldrig havde seet eller hørt omtale et Dampskib, vilde vistnok, ved at see et saadant, uden Seil, at fare frem med betydelig hastighed, blive i høi Grad forbauset; dog ved hjuldampskibene, hvor man seer og hører hjulene bevaege sig, i ringere Grad end ved Skruedampskibene, da disse sidste have en horizontalt liggende Skrue, der ganske er under Vand."

Här följer ytterligare några citat ur boken.

"Hver Mand faaer leveret sin Ølkande med Nummer paa, hvorimod Folkene selv maa forsyne sig med Smørbix, Skee, Kniv og Gaffel.

I almindelighed lader Chefen anskaffe til hver Mand Smørbix med nummer, samt Nattebaand med Kokarde og Skibets Navn. Disse Ting udleveres till Folkene, og de debiteres i deres Kontrabøger."

"Enhver Mand skal beflitte sig paa en høi Grad af Reenlighed baade med sin Person og sine klæder. ---Den Mand,

der er svinsk og uordentlig vil blive skyet af sine ordentlige Kamerader---- Til dette Slags Orden gives der, ombord i en Orlogsmand, al ønskelig Leilighed. Saaledes gives der hver Morgen Folkene en bestemt Tid til at vadske og paaklaede sig i, og isaer om Onsdagen og Söndagen laengere Tid end de andere Dage i Ugen. Mandag og Torsdag vadske Folkene deres Tøi, ----og Løverdagen gives ialmindelighed Folkene fri, for at de paa den kunne lappe deres Tøi og udlufte deres Randsler."

"Den Underordnede skal altid med ærbødighed gaae af veien for den Overordnede."

"Ingen maa spytte paa Dækket, men i de dertil paa forskellige Steder hensatte Spyttebakker. Ingen maa bande eller betiene sig af Ukvemsord."

"Ingen maa yppe Kiv, endmindre indlade sig i Slagsmaal. Alle Folkene skulle ----omgaaes hverandre med venlig Godmodighed--- og skulle vise den militaire Höflighed og ubetingede Lydighed mod alle Foresatte, hvilken er saa nødvendig for tjensten, og som er den eneste Tone, der, i tidens Laengde, kan holde sig i et Krigsskib."

"Det unge Menneske, som gør sin förste Sötour, har ialmindelighed en slem Fiende at kiæmpe med: Søsysten; men det er en Fiende, som i de fleste Tilfaelde kan overvindes. Man skal blot fast foresaette sig, at man ikke vil lade sig kue af den, og derefter staae imod med alle sine baade Sjæls- og Legems-Kræfter. Man skal holde Maven varm, see at overvinde sin Modbydelighed for Mad, og gjøre sig dygtig bevægelse, isaer ved at gaae tilveirs, saa vil man som oftest i kort Tid faae Bugt med dette Onde; hvorimod den, som giver efter for det, og lægger sig mat og svag, let kan blive rigtigheden syg, ialtfald vanskeligere, ja maaske aldrig bliver rigtigt søstærk."

"At give Faldreb er en Æresbeviisning, som tilkommer alle med Officers-Rang. Hertil kommanderes af den vagthavende Officeer: Faldreb; hvorefter den dertil bestemte Underof-

ficer med 2 lærlinger springer hen til Faldrebet. Underofficeren stiller sig paa Vagtsbænken foranfor Faldrebet, og Lærlingene een paa hver Side af Faldrebstrappen indenbords.

Saasnart den Person, hvem Faldreb gives, træder op paa Trappen udenbords, giver Underofficeren Signal med Piben, hvorefter baade han selv og lærlingene tage Hatten af og staae i militairisk rettet stilling. Saa snart den paagiældende Person er kommen over Faldrebet og haar forladt dette, pibes fra, hvorefter baade Underofficeren og lærlingene saette Hatten paa og gaae bort. Paa lignende maade gives Faldreb, naar En, som tilkommer Faldreb, gaaer bort fra Skibet;----."

"To Ting, hvorefter en Orlogsmand meest almindeligt bedømmes paa fremmed Sted, ere dens ilandsendte fartøier og dens landgangsfolk."

"For at være en god orlogsmatros er det ikke nok at være en dygtig Sømand; Orlogsmatrosen maa tillige være Krigsmand, det vil sige: han maa være vel "vet i Brugen af alle de Vaaben, han efter sin Stilling kan komme til at anvende."

"Sømandslivet kaldes undertiden letsindigt og tankeløst, men er vistnok det ganske modsatte. Det er naturligt, at den, som stadigen maa ligge i kamp med Elementerne, og som jevnlig har leilighed at see Døden under Øjne, ikke alene bliver legemlig haardföör, men ogsaa faar en vis Alvor i sin Karakter; at han vænner sig til i nøden at ty til Gud, og at offere ham sin Tak for den overstandne Fare, og jeg troer derfor, at man med god Grund kan paastaae, at Sømanden som oftest med sit sorgløse Ydre forbinder en høi Grad af Religjøsitet. I vore Orlogsmaend er der desuden den gode skik, at der om søndagen, naar varet tillader det, holdes Gudstieneste. -----Naar saaledes baade Skib og Mandskab ere i søndagsklæder, er der almindelig Parade for Chefen, som lader sig, ved Næstkommanderende, presente-

re baade Mandskab og hele Skibet. Efter Paraden holdes, naar veiret tillader det, Gudstieneste, og det øvrige af Dagen viies til hvile og Adspredelse. ----Denne Gudstieneste, under tiden midt paa Oceanet, med det urolige Hav til Gulv og Himlens blaa Hvaelving til Loft, har, i al sin Simpelhed, noget opløftende, høitideligt. Cereemonien ender med et af Chefen udbragt og af hele Mandskabet gientaget:

GUD BEVARE KONGEN''

I den andra boken ''Skibs-Dampmaskinen'' påpekar författaren inledningsvis, att Danmark har inemot 50 ångfartyg och att antalet ökar, men lämplig utbildningslitteratur saknas. Han framhåller det olämpliga i att en fartygschef eller en officer på ett ångfartyg ej kan maskinen. Han blir då alltför beroende af sin ''maskinmester''. En överordnad vill ej heller gärna fråga en underordnad och därigenom röja sin okunnighet. Behovet av en lärobok är alltså stort. Författaren har studerat engelska verk, själv undersökt olika fartygs maskiner, besökt maskinverkstäder och frågat fackmän. I boken beskrivs ångmaskinen och dess olika delar ingående. En jämförelse görs mellan hjulångaren och skruvångaren. Denna utfaller, framför allt när det gäller örlogsfartyg, till den senares fördel. Hjulångaren har bl.a. följande mindre goda egenskaper:

- 1) Hjulen går upp och ned i sjön vid rullning, medan propellern alltid är under vattnet,
- 2) Den kan segla endast med akterlig vind,
- 3) Den kan ej ha full sidobestyckning,
- 4) Hjulhusen är mycket sårbara
- 5) Den har stort vindfång på grund av hjulhusen.

Ett avslutande kapitel handlar om ''förskiellige i Dampskibe forefaldende Arbeider og manoeuvrer''. Bland annat får man här veta, att order till maskinen ges genom en ''Raaber'', som går från bryggan till maskinrummet, tydligen någon form av talrör av den typ, som hundra år senare

fortfarande var vanlig. Stundom kunde det på bryggan finnas en skiva med visare för de vanligaste kommandoorden och i förbindelse med denna en liknande skiva i maskinrummet, alltså en enkel maskintelegraf. Författaren fortsätter:

”Men hvor saadanne meddelelsesmidler ikke haves, stiller man helst en dreng, med en klar, høi stemme ved Forkanten af Maskinlugen, og han gientager de Kommando-Ordene, idet han stikker Hovedet ned i Lugen. Den barnlige stemme vil under maskineriets larm høres langt bedre end den dybe Mandsstemme.”

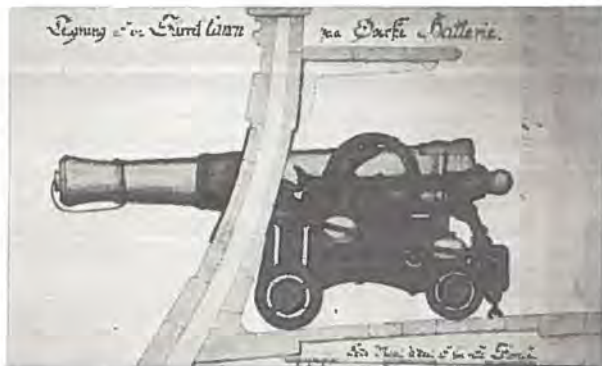
Författaren ivrade mycket för införande av bestämda danska kommandoord för olika maskinmanövrer.

Ombordtagande af kol beskrivs på följande sätt:

”Detta er sikkerligen det ubehageligste Arbejde for Folkene ombord i Dampskibe; isaer fordi de derved i saa høi Grad tilsmudse baade deres Person og deres klaeder. Man bør desorsag søge ligeligt at fordele det imellem dem, tilstaae dem Extrabraendeviin eller helst øl, og om muligt Saebe og varmt, fersk vand til at vadske sig i.”

Lidingö augusti 1982

J.L. Gottlieb



Tegning af skyts i sin rapert. Søkadets lærebog i artilleri.

DET NORSKE "SJØMILITÆRE SAMFUND" 150 ÅR

ved orlogskaptajn P. Bjørn Sørensen

Det "Sjømilitære Samfund" - SMS - blev stiftet 4 december 1835 i Frederiksværn, Stavern. Samfundet kan således i år fejre sit 150 års jubilæum. I Norsk Tidsskrift for Sjøvesen nr. 3 - 1985 findes en skildring af SMS's historie, der blev påbegyndt da de i Frederiksværn boende marineofficerer for 150 år siden forsamledes og stiftede en organisation, der kan sammenlignes med vort Søe-Lieutenant Selskabet.

Efter Norges afståelse til Sverige og oprettelse af unionen i 1814 rejste størsteparten af de danskfødte søofficerer hjem. Den norske marines faste søofficerskorps talte således fra begyndelsen 36 mand, for hvilke der forestod en opbygningsperiode præget af mangel på skibe og udrustning. Diskussionen om marinens fremtid - skærgårdsmarine eller søgående marine - var et af de væsentlige emner i Norge i begyndelsen af 1830'erne og netop dette var den direkte årsag til stiftelsen af SMS - over 20 år efter adskillelsen fra Danmark.

En marinekommission havde 19 juli 1835 indgivet en betænkning vedrørende hovedlinierne for sjøforsvarets fremtidige udvikling, hvor hovedvægten var lagt på skærgårdsmateriel - det vil sige lettere skibstyper. Især de ældre søofficerer nærede en ængstelse for, at der skulle blive for meget debat om sagen, der herved ville forsinke flådens udbygning. Man forsøgte derfor at få diskussionen afviklet internt og resultatet heraf var oprettelsen af "Sømilitaire Samfund".

Det egentlige initiativ til oprettelsen af samfundet blev taget

af chefen for Frederiksverns værfts, kommandørkaptajn og senere viceadmiral J.N. Müller, ved udsendelse af et cirkulære til stationens officerer i november 1835, der opfordrede til ved et møde at drøfte mulighederne for "ved sammenkomster eller på anden Maade at frembringe et Middel til Udbredelse av rigtige begreber m.m. om Marinens Anliggender blandt Søe-Etatens Officerer".

Mødet afholdtes 14. november og blev indledt af kommandørkaptajn Müller med et foredrag hvor tanken om mødeaktivitet, hvor faglige spørgsmål kunne drøftes blev fremsat. Resultatet af mødet var nedsættelse af en komité, der kom til det resultat, at der burde oprettes et fast selskab, hvor Müller snarere havde tænkt sig en midlertidig mødeaktivitet, hvor man kunne diskutere flådeplanerne.

Det konstituerende møde afholdtes 4 december 1835 og det besluttedes at oprette "Det søemilitaire Samfund". I lovenes §1 står der: "Det søe-militaire Samfunds Øiemed er at fremme videnskabelig Dannelse iblandt Marinens Officerer, samt at utbrede Kundskab såvel over Søevæsenet i Almindelighed, som om dets specielle Grene, ved at Samfundets Medlemmer enten mundtlig eller skriftlig meddele hverandre deres Anskuelse om søemilitaire, videnskabelige og almenyttige Gjenstande."

Ved starten havde samfundet 36 medlemmer, bosiddende i Frederiksværn. I 1837 var tallet imidlertid steget til 74 og ved 100 års jubilæet i 1935 kunne daværende redaktør af det danske Tidsskrift for Søvæsen - kommandørkaptajn Ibsen - oplyse at samfundet havde 190 medlemmer. Ved 150 års jubilæet i år kan det konstateres, at der i de forløbne 50 år er sket en stor fremgang i medlemstallet som er på ca. 800. Det Sjømilitære Samfund har i dag sit hovedsæde i Oslo. Samfundets nuværende formand er kommandør Egil Eikanger.

SMS har netop afsluttet en omorganisering, således at det organisationsmæssige arbejde er overtaget af Sjøforsvarets

Officersforening. Samfundet er således i dag igen overgået til udelukkende at beskæftige sig med sømilitære emner som bestemt fra grundlæggelsen.

Vor broderorganisation i Norge ønskes hjertelig tillykke med de 150 år.



RETTELSE TIL:

"NY FLYTTER FLÅDEN FRA HOLMEN".

I tidsskriftets nr. 5 side 245 3. afsnit er der to fejl. Afsnittet er i korrekt gengivelse:

"I 1968 dannede Venstre, Konservative og det **Radikale Venstre** regering og mange af forsvarets problemer blev i den følgende periode igen politiske stridsspørgsmål, ligesom perioden blev kendetegnet af store nedskæringer i forsvarets budgetter."

PRISSPØRGSMÅL FOR 1986

I overensstemmelse med selskabets love §16 blev på det 202. forsamlingsårs 4. møde torsdag 21. november 1985 vedtaget prisspørgsmål for 1986, idet et af forslagene i fortsættelse af tidligere års praksis er en studie efter frit valg, der kan have betydning eller interesse for Søværnet. Der er ligeledes åbnet mulighed for at selskabets medlemmer kan fremlægge studier eller arbejder udført under tjeneste ved Forsvarsakademiet, stabs- eller kursusvirksomhed til bedømmelse.

1. Søværnets personel.

Der ønsker en analyse og en vurdering af Søværnets personelproblemer, herunder bl.a. indenfor områderne rekruttering, fastholdelse, uddannelse samt tjenesteområder og -omgang, samt en redegørelse for de foranstaltninger der vil være påkrævet for at Søværnet sikres bemandingsmæssigt i fremtiden.

Motivering.

Søværnets uddannelser har i de senere år gennemgået væsentlige ændringer; en del af disse ændringer har ikke nødvendigvis været dikteret af Søværnets egne ønsker. Betydelige ændringer i de etablerede uddannelser må forudses, bl.a. som følge af bortfald af styrmandseksamen, samt den teknologiske udvikling.

Søværnets stigende personelmangel skyldes bl.a. den gennem de sidste år accelererende afgang fra Søværnet af yngre og højt kvalificeret personel, der af mange grunde, herunder bl.a. gennem højere betaling om måske større udfordringer udenfor Søværnet, føler sig tilskyndet til at søge ud i erhvervslivet. Søværnets øvelsesmønster har gennemgået en del ændringer, og selv om antallet af aktivitetsdage ikke er væsentligt reduceret, vanskeliggøres uddannelsen ombord i

betydelig grad af personelmangelen. Endelig vil Søværnets mobiliseringsforhold være påvirket af personelsituationen. Det er derfor nødvendigt at Søværnet snarest løser problemerne med at fastholde personellet, herunder specielt personel med længerevarende og særlige uddannelser.

2. Søværnets pressevirksomhed.

Der ønskes en vurdering af pressens betydning for Søværnet samt en forbedring af den nuværende pressetjeneste, således at de ofte negative og misledende pressemeddelelser og orienteringer der fremkommer i dagspressen, sagligt og klart imødegås.

Motivering.

Den, gennem Forsvarskommandoens Presse- og Informationselement centraliserede besvarelse af mange meget detaljerede søværnsspørgsmål, tilgodeser ofte ikke i tilstrækkeligt omfang Søværnets tarv. Det er bemærkelsesværdigt, at Søværnet med sin meget brede berøringsflade til det civile samfund, gennem varetagelsen af en lang række "andre maritime opgaver", fortsat må konstatere en om end ikke negativ så dog meget passiv pressedækning. En meget væsentlig del af Søværnets aktivitetsdage på "havet" er relateret til civilorienterede opgaver.

3. Studie- og udviklingsorganisation i Søværnet.

Der ønskes et forslag til etablering af en organisation, der i Søværnets eget regie kan varetage det nødvendige studie- og udviklingsarbejde, som kan danne grundlag for beslutninger for forsvarets øverste ledelse.

Motivering.

Søværnet har hidtil ikke benyttet en egentlig studieorganisation, men løst foreliggende studieopgaver ved etablering af ad hoc arbejdsgrupper i relation til specifikke områder. Vor

organisationsform arbejder meget tungt, og er herunder ofte hæmmet af vanskeligheder med at frigøre personel fra arbejdet i basisorganisationen og mange ændringer i sammensætningen. Der har ofte været forslag om mere permanent etablering af en studieorganisation, således at personel i deres stillingsbeskrivelse er udpeget som medlem af en arbejdsgruppe. Det har altid været ønskeligt at råde over en organisation, der umiddelbart kunne tage små eller store problemer op til behandling for at analysere og vurdere sammenhænge og herigennem etablere et godt grundlag for ledelsesbeslutning. En sådan organisation kunne eventuelt etableres med faste emneområder og med fast formandskab.

4. Søværnets fremtidige uddannelsesstruktur.

Der ønskes en analyse af de fremtidige krav til uddannelsen i Søværnet, samt et forslag til en uddannelsesstruktur der effektivt kan honorere disse krav.

Motivering.

Med den forudsete indførelse af nyt materiel i Søværnet, herunder bl.a. SF 300, vil der kræves høj teknologisk uddannelse og højt specialiseret personel. Med forsvarets yderligere krav om rationalisering af Søværnets uddannelsesstruktur, herunder sammenlægninger af uddannelser og større integrering er det nødvendigt at finde nye veje for uddannelsesvirksomheden i fremtiden. Med den samtidige fordyrelse af træningsudstyr vil der kun være begrænset skoleudstyr til rådighed. Der kan derfor tænkes en øget omlægning af uddannelse til Søværnets enheder, således at denne henlægges som "on-the-job-training".

Det er foranlediget heraf nødvendigt at vurdere, hvilke muligheder Søværnet har, og hvordan Søværnet bør organisere sig, for at etablere den bedst tænkelige uddannelse og for at honorere de stadig stigende teknologiske krav.

5. Den teknologiske fordyrelses indflydelse på Søværnets sammensætning.

Under indtryk af den teknologiske fordyrelse, ønskes en analyse og vurdering af Søværnets muligheder, for også i fremtiden at opretholde en afbalanceret flåde, tilpasset truslen og de mangeartede særlige maritime opgaver.

Motivering.

Søværnets enheders totaltal blev i årene efter krigen hurtigt opbygget til ca. 90, i 60'erne var de reduceret til omkring 60 enheder, og i 1984/85 ser vi en reduktion til omkring 40 enheder - altså mere end en halvering. Samtidig er prisen på den avancerede teknologi i enhederne væsentligt øget, og den fortsatte indfasning af yderligere nyt udstyr vil medføre store udgifter til såvel træningsudstyr som øgede uddannelser af personalet til det højteknologiske materiel.

Kan det tænkes, at man kan overgå til lavere teknologikrav for at opnå tilstrækkeligt antal enheder for at løse de mangeartede særlige maritime opgaver, og i en krigssituation konvertere til løsning af egentlige kampopgaver?

6. 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 et prisspørgsmål efter valgfrit emne.

J. LANGE WINTNER

W. GRENTZMANN

B. RIIS HANSEN

FRA ANDRE MARINER

SLAGSKIBE AF IOWA-KLASSEN

De 4 slagskibe af IOWA-klassen er de største slagskibe som nogensinde er bygget til U.S.Navy og er blandt de største slagskibe der overhovedet er bygget. Skibene er kun overgået i størrelse og bevæbning af de to japanske slagskibe fra anden verdenskrig YAMATO og MUSASHI hver på 64.170 tons standard displacement.

De 4 amerikanske slagskibe blev bygget i perioden 1940-44. Efter krigen blev de oplagt i reserve, men under Koreakrigen (1950-53) blev de alle gjort operationsklare og anvendtes som artilleristøtteenheder for langangsoperationer. IOWA deltog som flagskib for den 7. flåde og affyrede ca. 4500 skud med sine 16 tommer kanoner, hvilket var ca. dobbelt så mange som under anden verdenskrig.

Under Vietnamkrigen deltog NEW JERSEY i perioden 1967-69 som artilleriskib til støtte for landoperationer. Skibet var flagsskib for 7. flåde, men var i realiteten ikke særlig velegnet til denne rolle på grund af forældet kommunikationsudstyr, der ikke levede op til de stærkt forøgede krav til informationsudveksling i moderne flådeoperationer.

REAKTIVERING AF IOWA-KLASSEN.

Efter Reagan administrationens overtagelse påbegyndtes undersøgelse af mulighederne for at få bragt U.S. Navy op til det i flere år ønskede mål på 600 skibe. Flådeministeren Lehman fremsatte i 1980 et program for reaktivering af alle 4 skibe og allerede samme år forelå der en politisk godkendelse til at istandsætte NEW JERSEY. Midler hertil blev imidlertid først godkendt i 1981 og den 27. juli samme år slæbtes den til Long Beach flådeværft, hvor den undergik

modernisering og klargøring i en 1½ års periode. Kommandoen hejstes 28. december 1982. NEW JERSEY optrådte først i Det Karibiske Hav ud for Centralamerika og sendtes herefter til Middelhavet og nærmere bestemt til området ud for Libanon, hvor den deltog aktivt under krisen i dette land.

Det andet skib - IOWA - påbegyndte moderniseringen oktober 1982 og kommandohejsning skete den 28. april 1984. For øjeblikket er der således 2 skibe i aktiv tjeneste. Den tredje enhed MISSOURI - er på Long Beach flådeværftet. WISCONSIN er oplagt i Pudget Sound i Washington. Ifølge planerne vil de to skibe være operationsklare henholdsvis 1985 og 1986.

MODERNISERINGSPROJEKTET.

Moderniseringen af skibene omfatter erstatning af stort set alt elektronisk udstyr, herunder installering af ESM-udstyr af type SLQ-32 samt varslingsradar af typen SPS 49. På våbenområdet er der sket de mest øjensynlige ændringer. De agterste 4 stk. dobbelte 5 tommer kanoner er fjernet og erstattet med 4×8 affyringsramper for Tomahawk krydsermissiler. Herudover er der installeret 4×4 Harpoon misiler samt 4 stk. Phalanx antiluftskyts. Til ledelse af de nye våbensystemer samt anvendelse af nyt kampinformationsudstyr er der i skibet indrettet et helt nyt Combat Engagement Center (CED). Skibet er indrettet til at kunne operere 3 LAMPS helikoptere fra agterdækket.

På fremdrivningssystemet er der sket en stor ændring, idet maskineriet er ændret fra anvendelsen af "heavy fuel" til brug af U.S.Navys standard fyringsolie. Det er i forbindelse med denne ændring oplyst at alene rengøring af olietankene varede 4 måneder.

For besætningens vedkommende er sove- og spisefaciliteter blevet forbedret og der er installeret klimaanlæg.

Det generelle indtryk af moderniseringen, som man kunne få fastslået ved selvsyn under IOWA's besøg på Københavns red i weekenden 27-30 september eller et par uger senere i Århus Havn er, at der tilsyneladende ikke er foretaget store og gennemgribende ændringer. Elektronikken samt de nye våbensystemer er ikke så iøjnefaldende som skibets oprindelige systemer.

Udgifterne til modernisering og klargøring har været og bliver meget store. For hvert skib beløber den sig til ca. 400 millioner \$, svarende til ca. 4 milliarder kroner.

Der foreligger løse planer om yderligere opdatering af IOWA-klassen - benævnt Phase II. Det forlyder at denne fase formentlig aldrig vil blive gennemført på grund af de meget store udgifter. Ifølge planerne var det forudsat at skibene efter ca. 5 års tjeneste skulle have udbygget våben- og sensorsystemer yderligere. Det har været nævnt at skulle ske ved at fjerne agterste 16 tommers kanontårn og indbygning af vertikalt placerede missilramper under agterdæk til ca. 300 missiler af Tomahawk typen. Der har også været nævnt placering af helikoptere og kampfly af typen SEA HARRIER og endog den amerikanske hærs nye projekt under udvikling - Multiple Launch Rocket System (MLRS)

OPGAVER FOR IOWA-KLASSEN.

Opgaver i vor tid for slagskibe, som er bygget i en tidsalder, hvor hovedopgaven var at føre artilleridueller med modstanderes hovedskibe, er blevet flittigt debatteret i de forenede stater gennem flere år.

U.S. Navy har oplyst, at man agter at anvende slagskibene i hangarskibsstyrker i områder hvor truslen er stor af hensyn til beskyttelse. I områder hvor truslen er mindre vil slagskibe kunne anvendes som hovedskib i flådestyrker. IOWA-klassens særlige fortrin er evnen til bekæmpelse af fjendtlige overfladestyrker samt til angreb mod mål i land. Skibene har kun begrænset kapacitet mod luftangreb og praktisk ta-

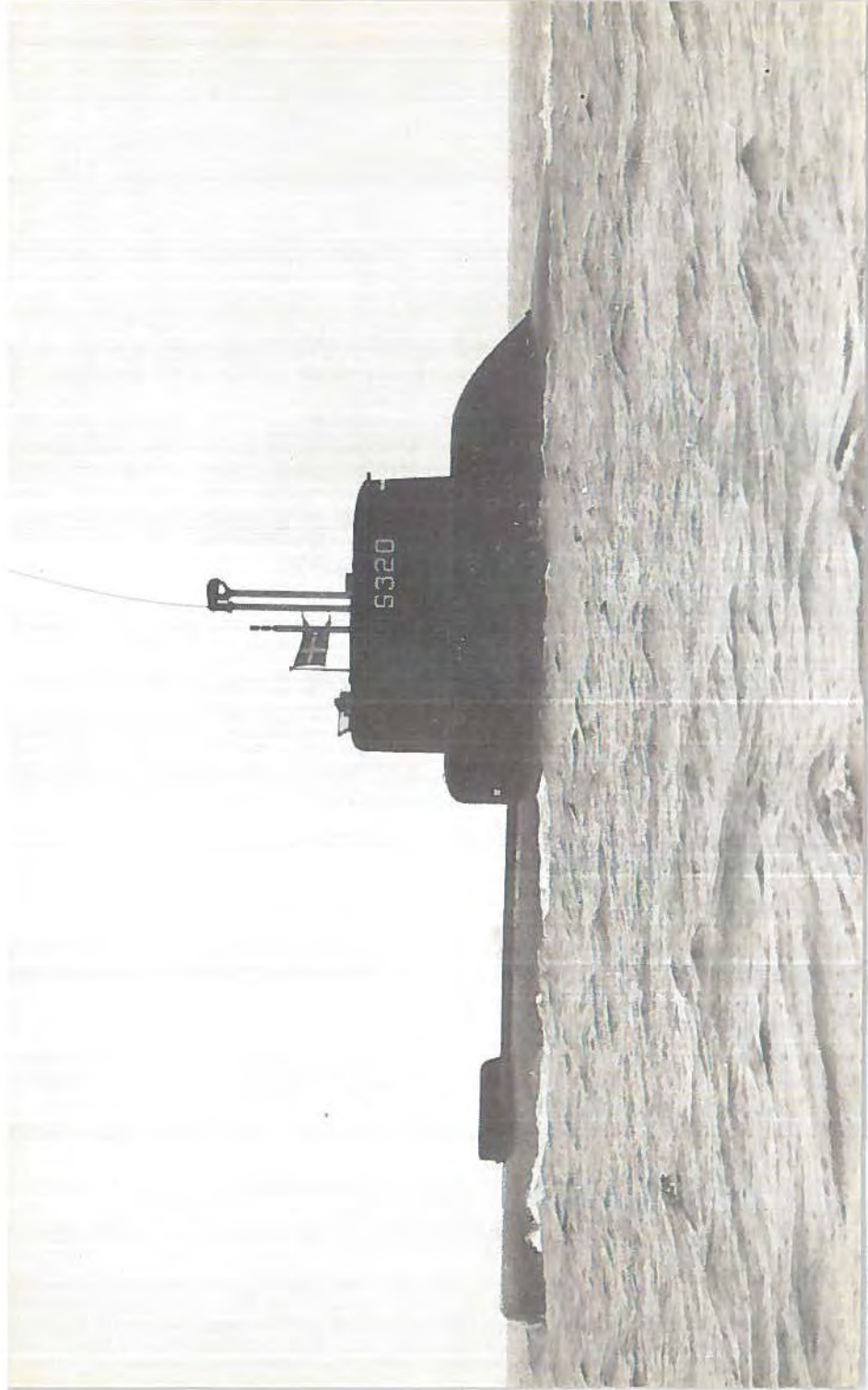
**TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN
1985**

156. ÅRGANG

**UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET**

**REDAKTØR
ORLOGSKAPTAJN PAUL BJØRN SØRENSEN**

**KØBENHAVN
1985**



INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE 1

FORENINGER

Det norske "Sjømilitære Samfund" 150 år (1904).	303
---	-----

FORSVARSPOLITIK

Ved årsskiftet (1904).	1
Forsvarsforliget 1985-87.	
Oplæg til paneldebat (1657).	285

KRIGSSKIBE

Standardflex - eller ej (L.J/(1943)).	21
Liste over flåden primo januar 1985 (1904).	29
Skitser af SLAVA- og KIEV-klasserne (Søværnets Fjernkendingskursus).	165
Dansk undervandsbåd som museumbåd (1904).	259

ORGANISATION

Er Orlogsværftet blevet mere effektivt? (P.E.L.).	9
Nu flytter flåden fra Holmen (1653).	227

PERSONALHISTORIE

Amiralen Johan Ludvig Gottlieb som författare (J.L.G.)	297
---	-----

STRATEGI

Den militära situationen på Östersjön (J.K.).	59
Østersøen - den sovjetiske flådes første og største baseområde (1808).	66
Strategy in the Far North (G.F.).	167

SØKRIGSHISTORIE

Falklandskrigen (1953).....	115
Den sovjetiske østersøflådes kampindsats i krigens slutfase 1944 - 45 (A.P.).	191

UDDANNELSE

Den uddannelsesteknologiske model i praksis (B.P.T.).	81
---	----

FORFATTERLISTE

(til emneliste I)

<i>Borck, N.C. (1943)</i>	
Standardflex-eller ej	21
<i>Bork, J.F. (1657)</i>	
Forsvarsforliget 1985-87. Oplæg til paneldebat.....	285
<i>Eiberg, O.G. (1953)</i>	
Falklandskrigen.....	115
<i>Garde, H.J. (1808)</i>	
Østersøen - den sovjetiske flådes første og største baseområde.	66
<i>Gottlieb, J.L. (J.L.G.)</i>	
Amiralen Johan Ludvig Gottlieb som författare.	297
<i>Jordt, Lars (L.J.)</i>	
Standardflex-eller ej.....	21
<i>Klenberg, J. (J.K.)</i>	
Den militäre situationen på Östersjön.	59
<i>Larsen, P. Ellegaard (P.E.L.)</i>	
Er Orlogsværftet blevet mere effektivt?.....	9
<i>Pusjkin, A. (A.P.)</i>	
Den sovjetiske flådes kampindsats i krigens slutfase 1944-45.	191
<i>Sørensen, P.B. (1904)</i>	
Ved årsskiftet.	1

Liste over flåden primo januar 1985.	29
Dansk undervandsbåd som museumsbåd.....	259
Det norske "Sjømilitære Samfund" 150 år.....	303
<i>Therkildsen, B.P. (B.P.T.)</i>	
Den uddannelsesteknologiske model i praksis.....	81
<i>Till, G. (G.T.)</i>	
Strategy in the Far North.	167
<i>Wessel-Tolvig, P. (1653)</i>	
Nu flytter flåden fra Holmen.....	227

EMNELISTE II

BOGANMELDELSER

Dansk litteratur

<i>Bjerg, Hans. Chr.: Poul Løwenørn 1751-1826 (1808).</i>	99
<i>Bjerg, Hans Chr. - Dalerup Koch, Hans Chr.</i>	
- <i>Nielsen, P.B.: U-både gennem 75 år (1542).</i>	35
<i>Feldbæk, Ole: Slaget på Reden (1484).</i>	272
<i>Jagd, P. Bolten m.fl.: Danske forsvarsanlæg</i> <i>i 5000 år (1542).</i>	101
<i>Komma's Havnelods 1985 (1904).</i>	42
<i>Kullmann, J.B.: I dansk og brasiliansk tjeneste.</i>	
<i>Johan Carl Peter Prytz (1490).</i>	331
<i>Larsen, Poul: Bent og U-båden (1904).</i>	333
<i>Petersen, Jørgen: Mit liv i Søværnet 1934-80 (1573).</i> ..	92
<i>Lex Rechnitzer ved Hans Chr. Bjerg (1484).</i>	97

Tysk litteratur

<i>Pemsel, Helmut: Biographisches Lexikon</i> <i>zur Seekriegsgeschichte (1490).</i>	158
---	-----

FRA ANDRE MARINER

U.S.A.

Slagskibe af IOWA-klassen (1904).	310
--	-----

FRA ANDRE TIDSSKRIFTER

Sverige

Sveriges Flotta Nr. 1-1985.

Foredrag af viceadmiral B. Schuback (1906). 152

Under Svensk Flagg, AUG/SEP 1985

Västergötland-klassen (1920) 321

MARINENS BIBLIOTEK (v. 1673)

Erhvervelser. 51, 108, 160, 220, 275, 335

Kommentarer til nyanskaffelser. . . 55, 113, 223, 279, 339

MEDDELELSER (v. 1904)

Vedr. "Danske Søofficerer 1933-82" (1490). 47

Vedr. Rettelser til officerer i den

dansk-norske søetat 1660-1814

og den danske søetat 1814-1932. 48

Rettelse til rettelse nr. 9

til søofficersrulle 1951-78. 48

Militærhistorisk Konference '85. 49

Medlemskontingenter. 226

Rettelse til rettelse

"Danske søofficerer 1933-1982". 226

Rettelse til "Nu flytter flåden fra Holmen". 305

Redaktørskifte pr. 1. januar 1986 330

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT SELSKABET

Prisspørgsmål for 1986 306

NEKROLOGER

Kommandør Ulf Hertz (1490). 329

Kommandør Gunni Mathiesen (1730). 268

Kommandørkaptajn Aage Lavritz Muusfeldt (1490). . . 324

Commander Jack Nickolls, Royal Navy (1617). 105

Overkonstruktør Oscar Petersen (P.J.). 269

PERSONELMEDDELELSER (v. 1904)

Udnævnelser m.m. 91, 225, 274

FORFATTERLISTE
(til emneliste II)

<i>Garde, H.J.</i> (1808)	
Anmeldelse.....	99
<i>Jespersen, Poul</i> (P.J.)	
Nekrolog.	269
<i>Kieler, S.S.v Fyren</i> (1617)	
Nekrolog.	105
<i>Lange, N.F.</i> (1573)	
Anmeldelse.....	92
<i>Laub, S.U.H.</i> (1659)	
Nekrolog.	325
<i>Madsen, K.T.</i> (1920)	
Andre tidsskrifter.	321
<i>Saabye, E.J.</i> (1484)	
Nekrolog.	45
Anmeldelse.....	97
Anmeldelse.....	272
<i>Simonsen, C.K.</i> (1730)	
Nekrolog.	268
<i>Sørensen, P.B.</i> (1904)	
Anmeldelse.....	42
Anmeldelse.....	333
<i>Teisen, J.</i> (1490)	
Medelelse.	47
Anmeldelse.....	158
Anmeldelse.....	331
Nekrolog.	324
Nekrolog.	329

<i>Thostrup, S.S. (1542)</i>	
Anmeldelse.....	35
Anmeldelse.....	101
<i>Thostrup, S. (1906)</i>	
Andre tidsskrifter,	152

FORFATTERINDEKS

SØOFFICERER

(Officerer i Søofficersrullen)

Lb. nr.	Lb. nr.
(1484) E.J. Saabye	(1808) H.J. Garde
(1490) J. Teisen	(1904) P.B. Sørensen
(1542) S.S. Thostrup	(1906) S. Thostrup
(1573) N.F. Lange	(1920) K.T. Madsen
(1653) P. Wessel-Tolvig	(1943) N.C. Borck
(1659) S.U.H. Laub	(1953) O.G. Eiberg
(1673) K.A. Holm	

ANDRE FORFATTERE

Reg. Sign.	Navn	Stilling
(J.L.G.)	J.L. Gottlieb	Kommendörkapten
(P.J.)	P. Jespersen	Underdirektør
(L.J.)	L. Jordt	
(J.K.)	J. Klenberg	Viceadmiral
(P.E.L.)	P. Ellegaard Larsen	Orlogskaptajn
(A.P.)	A. Pusjkin	Kontreadmiral
(B.P.T.)	B.P. Therkildsen	Kaptajnløjtnant
(G.T.)	Geoffrey Till	Dr.

get ingen muligheder for bekæmpelse af u-bådsangreb. Slagskibene er velegnede som støtteskibe for landgangsoperationer, hvor de kan yde beskyttelse mod overfladestyrker, foretage bombardement af mål i land samt give ildstøtte til marinestyrkers operationer i land.

BEVÆBNINGEN.

Hovedvåbnet om bord i IOWA-klassen efter ombygning er de 32 stk. Tomahawk krydsermissiler på 02 dækket, som hvert skib er i besiddelse af. Der findes ingen reservemissiler om bord. Tomahawk missiler findes i 3 versioner, således:

- TLAM-N-Tomahawk Land Attack Missile (Nuclear)
- TLAM-C-Tomahawk Land Attack Missil (Conventional)
- TASM - Tomahawk Anti Ship Missile.

Rækningerne for de 3 versioner er angivet til henholdsvis 1500, 700 og 250 sømil.

Hovedartilleriet består af de 3 oprindelige kanontårne med hver 3 stk. 16 tommer (40,6 cm) kanonrør (Kaliber 50). Der benyttes ammunition, som sidst blev fremstillet under Koreakrigen i begyndelsen af 1950'erne.

Det sekundære artilleri består af 6 dobbelte kanontårne med 5 tommer (12,7 cm) kanonrør (Mk 38). Pjecerne svarer til PEDER SKRAM-klassens hovedartilleri.

Som nærluftværn - Close In Weapon System (CIWS) er placeret 4 stk. Vulcan Phalanx affutager (20 mm/3000 skud/min.).

DISKUSSIONEN OM ANVENDELSEN.

Anvendelse af de 2 slagskibe har været flittigt debatteret i U.S.A., såvel inden for som uden for fagkredse. Alene udgifterne på ca. 4 milliarder kroner for reaktiveringen samt de årlige driftudgifter på ca. 600 millioner kroner pr. skib er imponerende. Modargumentet hertil er at nybygning af et tilsvarende skib-hvilket dog ikke er realistisk at forestille sig - ville være 10 gange større. Med genanvendelsen af IOWA-

klassen har man, som tilhængerne hævder det, fået nogle enheder som er i stand til at udføre opgaver, der hidtil ikke har kunnet udføres af andre enheder i U.S.Navy på grund af de særlige egenskaber et slagskib besidder kombineret med den moderne bevæbning af skibene. Det hævdes endvidere at hovedårsagen til slagskibenes pludselige forældelse under anden verdenskrig i dag er delvis fjernet, idet de store nutidige flådestyrker i dag har effektive forsvarssystemer mod missil- og eventuelt flyangreb. De langtrækkende angrebsvåben Harpoon og Tomahawk har gjort slagskibene til effektive våbenplatforme, som er i stand til at angribe mål på søen og i land over store afstande. Med placeringen af Tomahawk krydsermissiler om bord i større overfladeskibe samt i angrebsubåde har U.S.A. på én gang stillet Sovjetunionen over for et særdeles vanskeligt problem. Tidligere fandtes der kun atomvåben til taktiske angrebsopgaver (nuclear strikes) om bord i hangarskibene - ialt 15 enheder. Med deployeringen af krydsermissiler af typen TLAM-N vil over 140 skibe og undervandsbåde i U.S. Navy have mulighed for at angribe med taktiske atomvåben. U.S.Navy og sovjetunionens flåde er således i dag stillet mere lige, idet sidstnævnte i flere år har medbragt missiler med taktiske atomvåben.

Det må indtil videre antages at deployering af TLAM-N ikke vil blive foretaget ukritisk af U.S.Navy i fredstid. For U.S.A. er det af væsentlig betydning at skibe, der rent faktisk besidder taktiske atomvåben, ikke umiddelbart kan erkendes. I fredstid og under lokale krisesituationer vil deployering af skibe der med sikkerhed vides at have TLAM-N ombord kunne bevirke en uønsket optrapning af situationen. Endelig er det fra U.S.A.'s side af væsentlig betydning at den anden supermagt ikke umiddelbart kan erkende koncentrationer af taktiske atomvåben.

(1904)

LITTERATUR

JANES FIGHTING SHIPS 1985/86.

Noward W. Serig, Jr.: Streching the Fleet into 1990s U.S. Naval Insitute Proceedings May 1984.

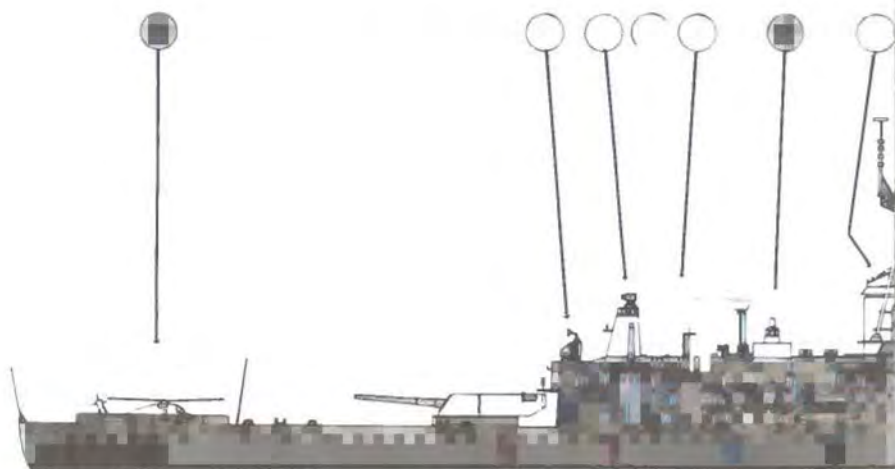
Commander Miles A. Libbey III, USNR: Tomahawk U.S. Naval Institute Proceedings May 1984.

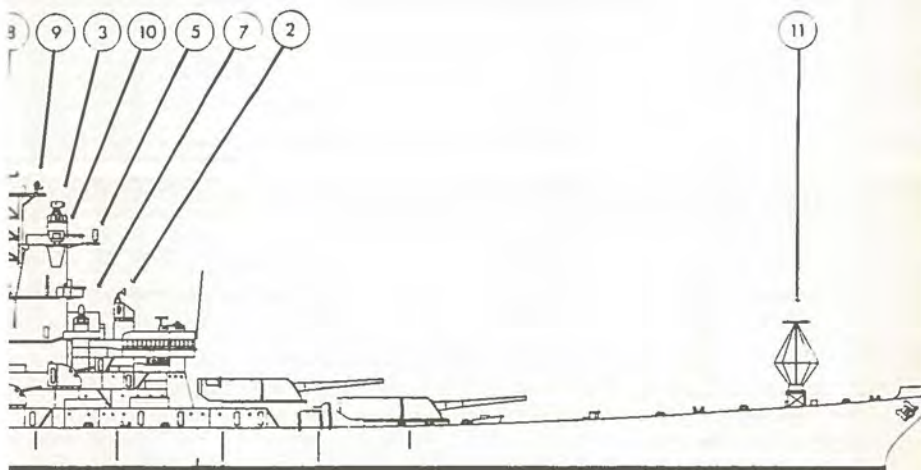
Captain Robin Battaglini, U.S. Navy: It's SAGing. U.S. Naval Institute Proceeding June 1984.

Captain Linton F. Brooks, U.S. Navy: "New" as in Nuclear Land Attack Tomahawk U.S. Naval Institute Proceedings April 1985.



k e





Navn	Skrog-nummer	Værft	Kolstrakt	Sosat	Kommando-hejsning
IOWA	BB 61	New York Navy Yard	27 JUN 1940	27 AUG 1942	22 FEB 1943
NEW JERSEY	BB 62	Philadelphia Navy Yard	16 SEP 1940	7 DEC 1942	23 MAJ 1943
MISSOURI	BB 63	New York Navy Yard	6 JAN 1941	29 JAN 1944	11 JUN 1944
WISCONSIN	BB 64	Philadelphia Navy Yard	25 JAN 1941	7 DEC 1943	16 APR 1944

IOWA-klassen (efter Ombygning)	
Deplacement	45.000 tons standard 58.000 tons max.vægt
Længde:	270,4 meter
Bredde:	33, meter
Dybgang:	11,6 meter
Missiler:	4 x 4 HARPOON SSM 4 x 8 TOMAHAWK SSM
Artilleri:	3 x 3 40,6 cm (Cal 50) 6 x 2 127 mm (Mk 38) 4 x 1 CIWS PHALANX
Maskineri:	4 dampturbiner 4 skruer - 2 fembladede 510 cm 2 firebladede 540 cm 212.000 HK
Kedler:	8 stk. Babcock & Wilcox
Fart:	Max. ca. 34 knob
Oliebeholdning:	8500 m ³ olie 229 m ³ dieselolie
Besætning:	60 officerer 1500 befalingsmænd og menige
Ferskvand:	795 tons



USS IOWA på Københavns Red 27. september 1985 (Søværnet)



Øvesle BALTOPS 85.

USS IOWA under artilleriøvelser i Østersøen.

USS TICONDEROGA ses i forgrunden. (Søværnet).

FRA ANDRE TIDSSKRIFTER: VÄSTERGÖTLAND-KLASSEN.

I det svenske tidsskrift "Under Svensk Flag" aug/sep nummer er der en kort gennemgang af den nye svenske ubådstype "Västergötland", som var en af kandidaterne til erstatning af den danske DELFINEN-klasse ubåde.

Nogle af oplysningerne i artiklerne fortjener en større udbredelse, hvorfor de bringes her.

Det nævnes bl.a. at den svenske forskningstjeneste, FOA, har studeret truslen mod Sverige i 1990'erne og er fremkommet med Västergötland-klassen ubåde, som det mest kosteffektive koncept.

Det fremgår af artiklen, at den første af de nye ubåde bliver forberedt til alternativt maskineri. Men det nævnes også, at et prøveanlæg i øjeblikket kører i en ubådssektion ved Kockums i Malmø.

Det nye ubådsmaskineri er døbt TILLMA, der kommer fra det svenske ord Tillsatmaskinerisystem. TILLMA er groft beskrevet et lille generatormaskineri, der er uafhængig af den atmosfæriske luft. Nvis ubåden ikke skal snorkle, skal den ikke hæve master over havoverfladen og derved risikere visuel eller radar opdagelse. Udviklingen af overvågningsmidlerne foregår hurtigt, og i en af artiklerne påpeges det, at truslen mod en snorklende ubåd vil øges i fremtiden.

TILLMA blev valgt blandt flere alternativer, fordi det var det hurtigste at udvikle. Det udslagsgivende har her været det tekniske stadie, som de enkelte komponenter i systemet befinder sig i. Disse komponenter er:

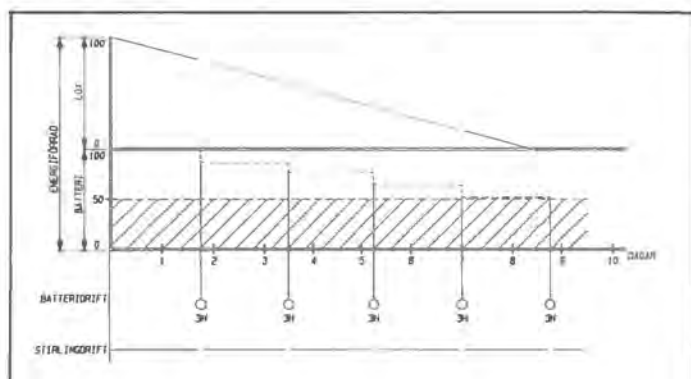
- Stirlingmotoren, der er færdigudviklet og klar til salg.
- Forbrændingskammer for overtryksforbrænding, der er et civil svensk projekt til frembringelse af energi under vand.

- LOX-systemet, der er en forkortelse for Liquified Oxygen. Der findes allerede i Sverige infrastruktur til transport og lagring af LOX.

TILLMA påtænkes at bestå af 2 Sterling generatorsæt, hver på ca. 70 kw, der er tilstrækkelig til at fremdrive en Västergötland ubåd i økonomisk fart med (tilstrækkelig) overskud til udenoms-maskineriet. TILLMA kører parallelt med bådens batterier (der er på ca. 150 tons), således at der er tilstrækkelig energi, hvis der er behov for større fart.

Stirling motoren forbrænder almindelig dieselolie, men iltningen kommer fra den medbragte LOX og ikke den atmosfæriske luft. Den neddykkede udholdenhed vil således være afhængig af omfanget af den medbragte LOX, idet brændstofforbruget i denne forbindelse er yderst minimalt.

I diagrammet vises et eksempel på en driftprofil for en ubåd med TILLMA til økonomisk fart.



Eksempel på driftprofil for ubåd med TILLMA til økonomisk fart. (Fra under Svensk Flag).

Ubåden starter med fyldte tanke og fuldt opladet batteri. TILLMA er i drift, d.v.s. batteriet aflades ikke. I løbet af det andet døgn foretages et angreb med tre timers batteridrift, hvorefter der igen skiftes til Stirling-drift. Efter yderligere patruljesejlds foretages et nyt angreb med tre timers batteridrift o.s.v. Batteriet aflades således i spring og er efter ca. 9 døgn afladet til det halve. LOX'en er på dette tidspunkt opbrugt, og ubåden fortsætter derefter som en almindelig "konventionel" ubåd.

Ubåden har således gennemført 9 døgn operationer med 4 angreb uden at have haft behov for at have en mast over havoverfladen, hvor detektion er mulig.

Dette er naturligvis et eksempel, men viser klart mulighederne i systemet, og viser klart den forøgede kampkraft og overlevelsessevne, som kan forventes ved fremkomsten af TILLMA.

(1920).



Västergötland-kl. ubåd gennemskåret. (Fra under Svensk Flag).

NEKROLOGER

Kommandørkaptajn Aage Lavritz Muusfeldt blev født 19. juli 1908 som søn af inspektør Herman Sophus Muusfeldt og hustru Agnes Alfrida Caroline Christine, f. Christensen. Han blev kadet i 1928 og søløjtnant 11 27/8 1932, hvorefter han gennemgik den da obligatoriske observatoruddannelse ved flyvevæsenet. Efter togt med torpedobåden LAXEN og opmålingsskibet MARSTRAND var han på ubådsskole og derefter næstkom. i u-både 1936-37. Maj-oktober 1938 med NIELS JUEL og maj-september 39 næstkom. i opmålingsfartøjet TERNEN ved Grønland, var i torpedobåden DRAGEN oktober 39 - januar 1940 og var i april 1940 i PEDER SKRAM. Oktober 1940 til februar 43 var han chef for bevogtningsfartøjer og næstkom. i minestrygere, hvorefter han før august 43 var 4 måneder ved søofficersskolen.

Oktober-december 1945 var Muusfeldt næstkom. i kadetskibet opmålingsskibet HEIMDAL og derefter til oktober 1946 skoleofficer. Han blev orlogskaptajn 1/7 1946. Oktober 46 til februar 47 chef for SØRIDDEREN og juni - oktober 47 næstkom. i kadetskibet HOLGER DANSKE ved Grønland og Færøerne. Efter to år som næstkom. på Søværnets Kaserne var han november 1949 til november 50 chef for 1. minestrygerflotille og SØHUNDEN, januar 51 til juni 52 ved forsvarsstaben og blev kommandørkaptajn 1/11 1951. ½ år stabschef ved Bælternes marinekommando og marts 1953 - maj 56 i NATO-hovedkvarteret i Oslo, derefter maj 1956 - januar 59 stabschef ved flådestation Kbh., fra januar 1959 først chef for Storebælts marinedistrikt og

maj 1960 - august 62 chef for stationsafdelingen ved flådestation Korsør. Oktober 1962 - januar 65 og oktober 66 - februar 68 chef for Færøernes kommando. Han faldt for aldersgrænsen 31/7 1968.

Muusfeldt havde en udpræget ordenssans, var en hyggelig messekammerat med sans for humor, dog af og til præget af sarkasme. Han afgik ved døden 2. februar 1984 og overleves af sin hustru Grete, f. Berggren.

J. Teisen

Kommandør Bent Rieneck blev født den 7 februar 1927 i Frederikssund som søn af købmand Viggo Charles R. og hustru Anna Marie f. Jensen.

Bent Rieneck blev student i 1945 og antoges samme år som søkadetlærling. Han blev søkadet i 1946 og udnævntes til søløjtnant i 1950, kaptajnløjtnant i 1954, orlogskaptajn i 1961, kommandørkaptajn i 1971 og til kommandør i 1980. I de første år som søofficer blev Rieneck udkommanderet med flere forskellige skibe. Han var således i to perioder tilknyttet undervandsbådene, først som næstkommanderende i U-bådsdepotskibet TYR og senere var han elev på U-bådsskole og i U-både. Han forrettede også tjeneste som næstkommanderende i minestrygere af MR-klassen og SØLØVEN-klassen og var i en periode chef for minestrygeren FÆNØ. Ind imellem denne sejlende tjeneste var han tilkommanderet Søværnets Eksercerskole i Arresødal som kompagnifører. I januar 1953 tiltrådte han tjeneste ved motortorpedobådene, først som næstkommanderende og fra december 1953 som chef i et år.

Denne varierede tjeneste til søs og i land var utvivlsomt medvirkende til, at Rieneck ønskede at udbygge sine første indtryk og praktiske erfaringer med at uddanne og lede andre mennesker med et videregående teoretisk studium. Han

valgte derfor i 1954 at studere psykologi ved Københavns universitet. Sideløbende med studiet forrettede han tjeneste ved Torpedobådsafdelingen og blev samtidigt tilknyttet Militærpsykologisk Arbejdsgruppe, fra 1958 benævnt Militærpsykologisk Tjeneste (MPT). Rieneck blev cand.psych. i juli 1959, og samme år fastansat ved MPT, fra 1973 som chef.

Fra 1 juni 1980 og til sin død var Rieneck chef for det nyoprettede Forsvarets Center for Lederskab (FCL).

At beskrive denne 21-årige tjenesteperiode indebærer en omtale af en række udfordringer til og senere udvikling indenfor ledelse, uddannelse og samarbejde i forsvaret, en virksomhed som Bent Rieneck deltog aktivt i og i de senere år kom til at sætte sit særlige dynamiske præg på. Allerede under sin studietid var hans interesse blevet vakt for socialpsykologien og her specielt hvordan og i hvilken grad en leder kan influere på menneskelige samspilsrelationer og opfyldelse af sociale behov.

Rieneck så i dette aspekt en udfordring til lederen, og i 1962 gjorde han i dette tidsskrift rede for sit syn på en udvikling af og behovet for nye former for træning af ledere. Det var for ham væsentlig at pege på, at lederskabstræningen i særlig grad "skulle udvikle i forvejen dygtige ledere, der stadig ønsker at være på toppen", og han formulerede også det utraditionelle standpunkt, at uanset om en organisation og tilhørende personelpolitik er koordineret og afpasset med mål og midler, er det ikke ensbetydende med, at lederskabet er i orden og udøves effektivt. Det var med denne vision, at Rieneck deltog i de undersøgelser af trivsel og samarbejde ved forsvarets tjenestesteder, der blev foranlediget af det såkaldte klimaudvalg, ligesom han blev inddraget i forberedelsen og gennemførelsen af de nye tiltag, der fulgte med udgivelsen af de grønne betænkninger. Det gjaldt ikke mindst opfølgningen af 6. delbetænkning "Uddannelsen af forsvarets befalingsmænd", hvor MPT ved sin konsu-

lentvirksomhed bidrog med at introducere og senere realisere de forslag, der sigtede mod et pædagogisk reformarbejde inden for forsvaret. I denne henseende havde Rieneck allerede, fra 1958, markeret sig som lærer i psykologi og pædagogik ved Søværnets Officersskole, og han kom nu aktivt med i lederskabstræningen ved værnenes kursusvirksomhed og ved oprettelsen og gennemførelsen af pædagogisk kursus ved Forsvarsakademiet.

Fra Rienecks tid som CH MPT og dermed også medlem af Forsvarets Pædagogiske Råd - er der især grund til at fremhæve hans personlige engagement og medvirken i formuleringen af "Pædagogiske principper for forsvaret" og "Forsvarets ledelses principper". Som bekendt blev den endelige ordlyd af ledelsesprincipperne gjort til genstand for en debat på højt plan i forsvaret, og i denne meningstilkendevelse gjorde Rieneck, med sin viden og indsigt, sig stærkt gældende. Han bidrog også aktivt ved tilrettelæggelsen og introduktionen af holdningsmålinger i forsvaret, og han var med til at udvikle nye former for træning ved Forsvarets Kursusinstitution i situationsbestemt ledelse og problembehandling.

"Fra hans udnævnelse til kommandør og i de 4 år, der blev ham til del i stillingen som CH FCL, blev Rienecks nære tilknytning til forsvarets øverste ledelse, såvel personligt som officielt, yderligere udviklet. Det var ham, der ved flere lejligheder blev anledning til afholdelse af Forsvarschefens ledelseskonference, og det var Rieneck, der i det forum fik akcepteret sine grundlæggende tanker omkring virksomhedsledelsen til brug for forsvaret. Dette grundlag foreligger i MPT's publikation nr. 104, "Ledelsesfilosofi og virksomhedskultur - en tankegang og et værktøj" (marts 1984), der bærer Rienecks navn. Som angivet i indledningen er idegrundlaget og den heraf udledte begrebsmodel møntet på virksomheder og dermed mennesker, der står usikre og tvivlende overfor fremtidens krav. Denne opfattelse var

Rieneck ikke ene om, og den foreliggende publikation er således tillige et udtryk for hans - over en længere årrække - nære samarbejde med repræsentanter for civil virksomhedsledelse. Også i dette virke var han anerkendt og værdsat, og det er en følge heraf, at der nu også er etableret et samvirke imellem FCL og etaterne. At Rieneck følte trang til at tilægge forsvaret en ledelsesfilosofi og en virksomhedskultur kommer ikke som nogen overraskelse. For dybest set var denne trang et markant udtryk for hans humanistiske indstilling til sine medmennesker.

Blandt hans nærmeste medarbejdere ved MPT og senere FCL er minderne om Rienecks virke og ledelse i særlig grad knyttet til hans store viden og personlige engagement, hans forudseende og vedholdende arbejdsindsats og hans altid ligefremme væremåde. I søværnet og langt ud i forsvarets rækker vil han blive husket som en officer med en særlig dynamisk fremtræden. Dette gjaldt især når han, altid velforberedt, tog ordet i klasseværelset, ved møder eller i større forsamlinger - og overbevisende og engagerende kunne fastholde sine tilhøreres opmærksomhed. Personligt vil jeg minde Bent som en god og hjælpsom ven og kollega, og når det tjenstlige var overstået, talte vi ofte om de unge år på SOS og ved MTB'erne, en tid han, med sin kærlighed til søen, altid mindedes med glæde.

Bent Rieneck blev Ridder af Dannebrog 29 januar 1973 og i 1979 R.I. Kommandør Rieneck døde - uden forudgående sygdom - den 25 august 1984 og bisattes fra Søllerød kirke. Han overlever af sin hustru Tenna R., f. Johnsen og tre voksne børn.

Søren Laub.

Kommandør Ulf Hertz blev født 12. september 1902 som søn af Hofjuvelerer Johan Adolph Hertz og hustru Vera Alice, f. Schleisner. Han blev kadet i 1920 og søløjtnant II i 1924 med sit første togt med BESKYTTEREN ved Færøerne, et lærerigt togt, hvad angår sømandskab og navigation. Efter at have været næstkom. i en minestryger gennemgik han u-bådsskolen og var et år derefter Næstkom. i u-både. I 1927, 29 og 32 med ISLANDS FALK såvel på Grønland, Island og Færøerne som i danske farvande og gennemgik 1931-32 søværnets officersskole.

Hans senere karriere startede med to måneder på torpedo-station Bramsnæsvig i 1934 og med efter et kort togt med torpedobåd at gøre tjeneste ved søminevæsenets torpedo-sektion i 1934-38, herunder om sommeren på Bramsnæsvig og et togt med mineskibet LOSSEN som næstkom. Fra 1934-47 var Hertz lærer ved søofficersskolen i torpedo og søminelære. 1938-41 var han ved minesektionen og herunder med chefsudkommando på minestrygere, hhv. STØREN og SØHUNDEN.

Hertz blev orlogskaptajn 1/10 1939 og var chef for torpedo-båden ØRNEN oktober-december 1939. Efter besættelsen var han sommeren 1940 chef for den nybyggede minestryger SØULVEN, 1941-43 og 45-47 chef for søminevæsenets minesektion, 1947-54 for torpedosektionen og blev kommandørkaptajn 1/5 1950. Fra jan 1952 var Hertz interimchef for søminevæsenet, blev kommandør 1/8 1954 og samtidig chef for søminevæsenet, en stilling, han bestred til sin afsked 30/9 1964. Fra februar 1965 til september 1972 var han kommandant i Nyboder.

Kommandør Hertz var en hyggelig messekammerat med et strålende humør og mange, ofte bizarre indfald. Hans venlige væsen og retfærdighedsans gjorde ham til en afholdt chef. Hertz havde været plaget af sygdom en årrække, før han d. 18. september 1985 afgik ved døden og bisat fra Marienberg krematorium. Han blev gift 27/10 1932 med

Else født Møller, som afgik ved døden, ligeledes efter års sygdom den 25. december 1984.

J. Teisen

MEDDELELSER

REDAKTØRSKIFTE

Redaktøren afløses pr. 1. januar 1986 af

orlogskaptajn Søren Thostrup
Forsvarsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K.
Telefon (01) 11 62 60



BOGANMELDELSER

Jørgen Bjørn Kullmann: I dansk og brasiliansk tjeneste.
Johan Carl Peter Prytz. Sao Paulo 1985, 130 s.

Forfatteren, den danske generalkonsul i Sao Paulo, Brasilien, omtaler i sit forord flere fremragende danske, som i det 19. århundrede på vidt forskellig måde satte spor i Brasiliens historie. Blandt dem var hans forgænger i embedet i årene 1835-48 J.C.P. Prytz. At det også drejer sig om en dansk søofficers levnedsløb gør, at bogen har interesse for dette tidsskrifts læsere.

Biografien er baseret på et stort og grundigt studie af et omfattende kildemateriale: Utrykte kilder fra Rigsarkivet, Landsarkivet for Sjælland og Ordenskapitlet og fra flere danske og brasilianske privatpersoner og litteraturstudier i stort tal, bl.a. brasiliansk og dansk marinelitteratur, af sidstnævnte kan konstateres, at alt af interesse er fundet frem.

Kort skal J.C.P. Prytz's levnedsløb anføres: Som 3-årig blev han forældreløs og var derefter i hans unge moster, Marianne Møllers varetægt med støtte fra medlemmer af familien Prytz. År 1800 blev han efter et års prøvetid som 11-årig optaget i kadetkorpset og blev secondløjtnant i 1805. Under kanonbådskrigen udmærkede han sig - jvf. Topsøe-Jensen og Marquard og C.F.Wandet: Søkrigen i danske og norske farvande 1807-14 - og blev derfor R^x i 1812, Dannebrogsmænd i 1813.

Dette til trods blev han som talrige andre afskediget ved de indskrænkninger, som blev medført af statsbankerotten i forbindelse med flådens manglende skibsmateriel. For hans vedkommende var datoen 20/9 1815. Han fik en lille pension til og med 1830, efter ansøgning dog forlænget med 3 år.

Hans pekuniære forhold var meget sløje. Sine prisepenge brugte han til køb af to gårde i Nordsjælland, men landbrugs krisen tvang ham til at sælge på tvangsauktion med stort tab i 1820.

Han søgte forgæves embeder herhjemme, så for at komme økonomisk på fode greb han et tilbud om at indtræde i den unge brasilianske marine - tre år før havde dette land løst sig fra Portugal. Han gik ombord i England i den indkøbte fregat SURAT CASTLE og ankom til Rio de Janeiro 3/9 1825. Prytz blev skibets første chef og skibet omdøbt til DONNA PAULA.

Der var netop udbrudt oprør i området omkring Buenos Aires og i de deraf følgende krigsbegivenheder gjorde Prytz en fremragende indsats og kom i stor gunst hos kejserfamilien. Han var avanceret til kontreadmiral, men da der i befolkningen var opstået en animositet overfor udlændinge, tvang det ham til at søge hjem til Danmark i 1831.

Ved sin afsked blev Prytz kar. kaptajnløjtnant, i 1817 kar. kaptajn, og hans indsats i det fremmede gjorde vel, at han i 1835 blev kar. kommandørkaptajn. I flere år søgte han dog forgæves forskellige ansættelser før han i 1835 blev den foretrukne ved en nyoprettet post som generalkonsul og Chargé d'affaires i Brasilien. Hans pengeforhold var da så dårlige, at han affandt sig med en løn, som var halvt så stor som normalt for en generalkonsul: 3000 Rdl. årlig.

Hans opgave var bl.a. at øge handelsforbindelserne, som da markeredes af et ringe antal anløb af danske skibe i brasilianske havne. Trods hans gode forbindelser tog det en del år at løse opgaven, ligesom det tog tid at lære at optræde som diplomat, noget han ikke havde lært på Søkadet-Akademiet.

Til sidst lykkedes det ham at få den ønskede handelstraktat i orden, hvilket resulterede i, at han i januar 1841 fik gagen forhøjet til de normalt 6000 Rdl. og et repræsentationstillæg på 1000 Rdl. Desuden fik han en "overordentlig Gratifica-

tion" på 2000 Rdl.

Uheldigt for ham kritiserede de nationalliberale herhjemme de store udgifter i udenrigstjenesten og fik bl.a. gennemført, at hans embede blev nedlagt fra oktober 1848. Prytz var en af de sidste, der fik denne meddelelse, så først i beg. af 1849 kom han hjem. Han fik derfor tilstået gagen forlængt i 3 måneder og fik en årlig pension på 2000 Rdl. Såvidt oplyst havde han andel i svigersønnen, konsul Hamann's handelshus i Rio de Janeiro, så det var slut med den bitre nød. Prytz afgik ved døden 18/11 1862.

Dette levnedsløb er udførligt beskrevet og i de forskellige afsnit gives en levende beskrivelse af den baggrund, Prytz havde i sit bevægede liv, og om de historiske data, som er med til at fremme forståelsen af de vanskeligheder, der tårnede sig op. Under andre forhold kunne en mand med Prytz's evner have opnået en god karriere i det danske søværn.

Bogen er en interessant læsning og skrevet med flydende pen, men da den er udgivet privat og kun i 550 eksemplarer, vil kun alt for få have lejlighed til at indlemme den i sin bogsamling.

J. Teisen

P.S. Til biografien i Topsøe-Jensen og Marquard giver bogen nye oplysninger: Faderen, Lauritz Peter P. f. 1751, d. 1792, moderen f. 1762, d. 1791.

Poul Larsen: Bent og U-båden.

64 sider ill.

Aschehougs Forlag. Pris 39,- kr.

En lille børnebog udsendtes sommeren 1985. Den giver en beskrivelse af undervandsbåde af DELFINEN-klassen. Bogens hovedperson - drengen Bent - får via en flaskepost en

invitation til at aflægge besøg om bord i undervandsbåden SPRINGEREN på Holmen, hvor søofficeren Jan viser ham rundt og forklarer ham om ubådslivet. Undervandsbådens indretning er beskrevet på udmærket vis og forklaringer støttes af sort/hvide fotografier samt skitser.

Bogen indgår i serien "Læs dansk bøgerne", der er let læselige bøger beregnet for elever i 1. 2. og 3. klasse.

Bogen er velegnet til at orientere de yngste skoleelever om et af søværnets tjenessteder.

(1904)



MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i september/oktober 1985.

ADMINISTRATION m.v.

Beretning om forsvarets højere uddannelse. Økonomi og rationaliseringsmæssige aspekter. (Statsrev. Nr. 15/1976-77). Kbh. 1978. 20 s.

Beretning om forsvarets motorkøretøjsforvaltning. (Statsrev. Nr. 21/1983). Kbh. 1985. 56 s.

Beretning om søværnets materielkommandos styring af orlogsværftet. (Statsrev. Nr. 20/1985). Kbh. 1985. 24 s.

Wolter, Hans Chr. (red.): Den danske hærs uniformering. En annoteret bibliografi og en nøgle til offentlige sammenligninger. Kbh. 1985. 72 s. index.

HISTORIE.

Anthonisen, Bent Baagø: Hanstholm-Fæstningen. Festung Hanstholm. (Dansk og tysk tekst). Ringkøbing 1985. 100 s. ill. kort.

Baltesen, Arne & Finn Bjørnager Jensen (red.): Kystredningsstation Nørre Vorupør gennem 130 år. Esbjerg 1982. 96 s. ill. bibl.

Ellerström, Hans (red.): All världens museiubåtar. (Aktuellt 1985 Marinmuseum). Karlskrona 1985. 88 s. ill. bibl.

Feldbæk, Ole: Slaget på Reden. (Politikens Danmarkshistorie). Kbh. 1985. 282 s. ill. kort. index. bibl.

Hedegaard, Ole A.: Leding og Landeværn. Middelalderens danske forsvar. En militærorganisatorisk undersøgelse. Vedbæk 1985. 134 s. ill. bibl.

Jensen, Børge (red.): UF - FOU - SFO. 1939 - 27. februar 1979. Organisationens arbejde og virke. Herning 179. forsk. pag. (492 s.) ill.

Jepsen, Palle Uhd: St. George og Defence. Historien om to engelske linieskibe. (Fiskeri- og Søfartsmuseets maritime skrifter nr. 8). Esbjerg 1985. 120 s. ill. kort. bibl.

Kaas, Wolfgang: Den første Grund af Arithmetica eller Regne Konsten. u.sted u.å. (1790). upag. (278 s.). ill. håndskr. folio. Kun til brug på læsesal.

Lundgren, Kurt (red.): Kronan - Kalmar läns museums utställing. Kalmar u.å. (1985). 32 s. ill. kort.

May, W.E.: How the Chronometer went to Sea. Greenwich 1975. 28 s. ill. bibl.

Olsen, Jens Kaj: Søværnets Eksercerskole. (Foredrag holdt på SES 29/8 85). u.sted 1985. 7 s. maskinskr. fotokopi. 4°.

Pedersen, Frank: Det kongelige Garnisonsbibliotek gennem 200 år. (1785-1985). Kbh. 1985. 192 s. ill. kort.

Thostrup, S.: Søværnet ved overgangen til den nye forligningsperiode. (Chefen for Søværnets foredrag i Søe-Lieutenant-Selskabet den 3. november 1977). Kbh. 1977. 22 s. + 15 s. bilag. 4°.

Uggla, Hans: "Stora Kronans" förlisning 1676 - Vem bär det historiska ansvaret? (Særtryk af Tidskrift i Sjöväsendet nr. 2/1985). Karlskrona 1985. 12 s. ill.

Revue Internationale d'Histoire Militaire

No. 55-1983. Paris 1983. 240 s.

No. 56-1984. Madrid 1984. 312 s. ill.

No. 57-1984. Stockholm 1984. 216 s. kort.

No. 58-1984. Haag 1984. 238 s. kort.

No. 59-1985. Moskva 1985. 288 s. ill. kort.

No. 60-1984. Sofia 1984. 330 s. kort.

2. VERDENSKRIG.

Boas, Sophus: Hjælpepræsten - i Tyskland 1943-1948. Kbh. 1985. 126 s. ill.

Dansk politi under tysk besættelse 1940-1945. (Tidsskrift for Dansk Politi 19. september 1984 - et temanummer). Kbh. 1984. 100 s. ill. bibl. 4°.

Denmark. Geographical Handbook Series. (Admiralty B.R. 509). Cambridge 1944. 612 s. ill. kort. index.

Jones, Geoffrey P.: Autumn of the U-Boats. London 1984. 224 s. ill. kort. index.

Miller, William H. & David E. Hutchings: Transatlantic Liners at War. The Story of the Queens. London 1985. 176 s. ill. kort. index. bibl.

Spurr, Russell: Et slagskibs endeligt. (Dansk oversættelse af "A Glorious Way to Die"). Kbh. 1985. 294 s. kort.

PERSONALHISTORIE.

Zhukov, G.: Reminiscences and Reflections, Vol. 1 & 2. (org. russ. udg. 1974). Moskva 1985. 454 + 486 s. 2 bd. ill. kort. index.

POLITIK.

Berg, John: Truselen mot Norge. Norsk forsvarsdebatt ved veiskillet. Oslo 1984. 220 s.

Sjevtjenko, Arkadij N.: Brud med Moskva. Kbh. 1985. 486 s. index.

Uddrag af debatten om undervandsbåde i dansk forsvar 1982-1985.

I: Uddrag af Folketingets forhandlinger og besvarelse af spørgsmål fra Folketingets forsvarsudvalg.

II: Uddrag af læserbreve, artikler m.v. fra dagspressen. Kbh. 1985. 74 s. ill.

UBÅDSVÆSEN.

Ebbestad, Felix: Den atomdrevne ubåd. (Eksamensopgave fra SOS). Kbh. 1985. 31 s. + 7 s. bilag. bibl.. maskinskr. 4°.

GRØNLAND.

Christensen, N.O. & Hans Ebbesen (red.): Angmagssalik - itsak i gamle dage. Publ. fra Arktisk Institut nr. 1. u.sted (Kbh.) u.å. (1984). 134 s. ill.

Inuutersuaq Ulloriq: Beretningen om QILLARSUAQ og hans lange rejse fra Canada til Nordgrønland i 1860'erne. Det Grønlandske Selskabs Skrifter XXVII. Kbh. 1985. 204 s. ill. index. bibl.

Nørregaard, Karen & Jørn Würtz (red.): Grønlandserindringer. Det Grønlandske Selskabs Skrifter XXVI. Kbh. 1985. 144 s. ill. kort. index. bibl.

Rapport om oprettelse af et tværfagligt Polarinstitut i Danmark. Kbh. 1985. 88 s. + 60 s. bilag.

TIDSSKRIFTER.

Meddelanden från Militärhistoriska avdelningen vid Militärhögskolan Nr. 1 ff. Stockholm 1985. 48 s. bibl.

Kommentarer til nyanskaffelser.

Sophus Boas: Hjælpepræsten - i Tyskland 1943-1948. Hans Reitzels Forlag, Kbh. 1985.

Erindringer fra 2. verdenskrig, hvor Boas var sømandspræst i Hamburg - uden søfolk. I krigens sidste år rejste han rundt i hele Tyskland og besøgte danske frihedskæmpere i 25 tugthuse og udkommandoer, modtog breve og hilsener til de pårørende hjemme og forsynede fangerne med levnedsmidler, tobak m.m. i det omfang, det var muligt. En ydmyg og sober beretning om et stykke arbejde i næstekærlighedens navn.

N.O. Christensen & Hans Ebbesen (red.): Angmagssalik - itsak i gamle dage. Publ. fra Arktisk Institut nr. 1. (Kbh. 1984).

I hundredåret for premierløjtnant Gustav Holm's konebådsekspeditions ankomst til Angmagssalik-området har Arktisk Institut udsendt nærværende publikation indeholdende et righoldigt udvalg af instituttets omfattende samling af fotografier, her fortrinsvis personer, idet instituttet har ønsket at give befolkningen i Østgrønland lejlighed til at lære de interessante fotografier nærmere at kende.

Der er tale om fotografier af de mennesker, der levede i området i årene fra Gustav Holm's besøg og op til for omkring 50 år siden.

Russell Spurr: Et slagskibs endeligt. Forlaget Forum, Kbh. 1985.

Dansk oversættelse - af kaptajnløjtnant af reserven Hans Chr. Dahlerup Koch - af "A Glorious Way to Die. The Kamikaze Mission of the Battleship Yamato". (Tilgæet biblioteket i jul/aug 1982).

Omhandler verdens største slagskibs skæbnedage fra 28. marts til den 7. april 1945 i Japans forsøg på at standse den fremrykkende fjende.

Arkadij N. Sjevtjenko: Brud med Moskva. Gyldendal, Kbh. 1985.

Forfatteren, født i Ukraine i 1930, kom efter eksamen fra Moskvas Statsinstitut for Internationale Forbindelser til Udenrigsministeriet i 1956. Fra 1963 til 1970 gjorde han tjeneste i den sovjetiske mission ved FN. 1970-1973 var han personlig rådgiver for udenrigsminister Gromyko og endelig var han 1973-1978 vicegeneralsekretær i FN for politiske og sikkerhedsrådsanliggender.

Under denne sidstnævnte tjeneste spillede han et dobbeltspil, idet han forsynede USA med oplysninger om Sovjetunionen. I 1978 "hoppede" han af og har siden været beskæftiget med undervisning og skribent-virksomhed, og i et vist omfang også været rådgiver for den amerikanske regering i forskellige emner.

Bogen er spændende læsning - beretningen om dobbeltspillet og selve afhopningen findes ikke bedre i agentromaner - men lige så interessant er det indblik, man får i sovjetisk politik, personerne bag dem og disse ledes reaktioner i kritiske situationer.

A.H.



FARVANDSUDSIGTEN



IVISS står for »Infrared and Visual Imaging Surveillance System« og er betegnelsen for et avanceret elektro-optisk system, der i alle henseender er specielt optimeret til farvandsovervågning.

- høj opløsning/stor følsomhed
- manuel/automatisk overvågning – dag og nat
- stor pålidelighed
- digital zoom
- ressourcebesparende
- udviklet i samarbejde med Forsvarets Forsknings-tjeneste

Nea-Lindberg A/S
Industriparken 39-43 · 2750 Ballerup
Tlf. (02) 97 22 00



Stornophone 4000

Kommunikationscentret du kan holde i hånden



Storno

RADIOTELEFONER

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



STL-Marine har en løsning på ...

- ... økonomisk skibsdrift
- ... øget driftssikkerhed
- ... minimum bemanning
- ... brugervenligt design
- ... kvalitetsservice
- ... forbyggende vedligeholdelse
- ... fremtidssikret investering
- ... retrofit

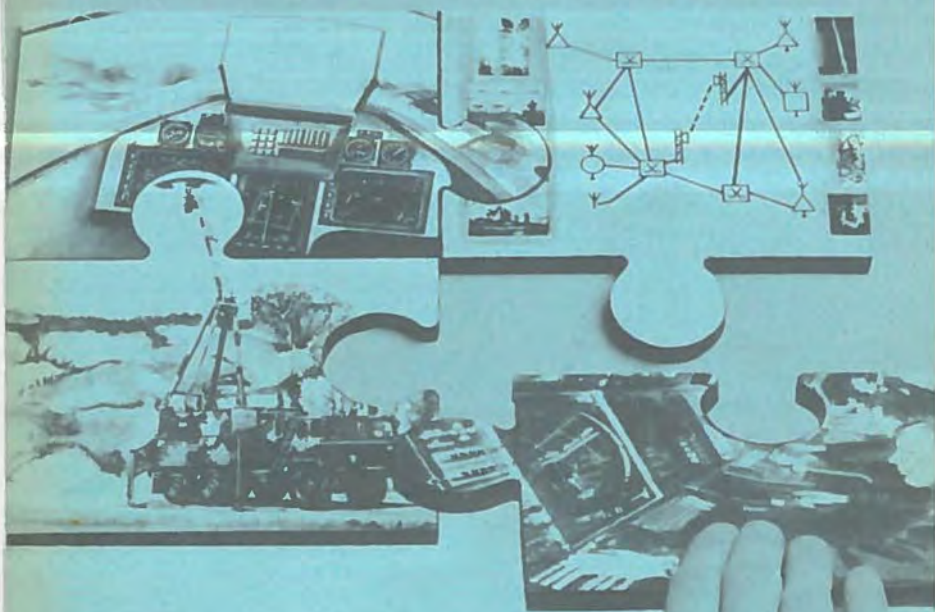


Søren T. Lyngsø
Computer Automation

Østmarken 4
2860 Soborg

telefon: 01-67.00.77
telefax: 01-69.33.05
telex: 22990 stl dk

Ericsson i försvarets tjänst



Ericsson Radio Systems har fullständigt kunnande inom områdena sensor-system, kommunikation, ledningscentraler och flygelektronik.

Stora satsningar på ett område ger tekniska landvinningar på ett annat. Därför kan vi satsa stort. Till godo för den som behöver hela system. Men också för den som vill lägga pusslet själv.

ERICSSON RADIO SYSTEMS AB
FÖRSVARSPRODUKTER
163 80 STOCKHOLM
TEL: 08-757 00 00, TELEX: 135 45
BOX 1001, 431 26 MÖLNDAL
TEL: 031-67 10 00, TELEX: 209 05

ERICSSON 