

**TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN
1991**

162.ÅRGANG

**UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET**

REDAKTØR
ORLOGSKAPTAJN NIELS FRIIS/
ORLOGSKAPTAJN
LARS ROSENDAHL CHRISTOPHERSEN

KØBENHAVN
1991

INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE I

FOLKERET

Humanitært søværn i fred - i krig (G.G.)..... 193

GOLFEN

Om Golfen. Del I: Starten (1907)..... 119

Del II: OLFERT FISCHER og
Ørkenstormen (1910)..... 179

HISTORIE

Danmarks søstrategiske placering
i stormagtsspillet 1900 - 1939 (F.W.)..... 59

Træk af flådens historie siden 1969 (1844)..... 89

I engelsk tjeneste 1944 - 45 (1521)..... 152

Danskøren Vitus Bering og hans
indsats som søofficer for den russiske Zar (J.T.A.)..... 231

Angrebet på Pearl Harbor (P.E.A.)..... 298

KYSTFORSVAR

Kystdefensionen. Fortid - Nutid - Fremtid
(Fortsat) (1732)..... 14

MARITIM DEBAT

Vor omstillingsevne (1808)..... 1

Sømilitær våbenkontrol eller
Tillidsskabende foranstaltninger (2000)..... 131

Sidebemærkning til "Vor omstillingsevne" (1646)..... 164

Søværnets fremtid (1905)..... 275

SIKKERHEDSPOLITIK, STRATEGI

Sveriges sikkerhedspolitik og dets
rolle i et foranderligt Europa. (J.N.)..... 208

SKIBE, SKIBSBYGNING

Skibsbrande og brandbekæmpelse i søværnet (P.M.)..... 29

FORFATTERLISTE
(til emneliste I)

<i>Ancker, P.E. (P.E.A)</i>	
Angrebet på Pearl Harbor.....	298
<i>Elbro, H. (1907)</i>	
Om Golfen. Del I: Starten.....	119
<i>Garde, H. (1808)</i>	
Vor omstillingsevne.....	1
<i>Garde, H.U.C.F. (1521)</i>	
I engelsk tjeneste 1944 - 45.....	152
<i>Garde, P. (1732)</i>	
Kystdefensionen. Fortid - Nutid - Fremtid.....	14
<i>Gregersen, G. (G.G.)</i>	
Humanitært søværn i fred - i krig.....	193
<i>Mikkelsen, P. (P.M.)</i>	
Skibsbrande og brandbekæmpelse i søværnet.....	29
<i>Nielsen, T.B. (1910)</i>	
Om Golfen. Del II: OLFERT FISCHER og Ørkenstormen.....	179
<i>Nygren, J. (J.N.)</i>	
Sveriges sikkerhedspolitik og dets rolle i et foranderligt Europa.....	208
<i>Pranov, J.B. (1646)</i>	
Sidebemærkning til "Vor omstillingsevne".....	164

<i>Taagholt, J. (J.T.A.)</i>	
Danskeren Vitus Bering og hans indsats som søofficer for den russiske Zar.....	231
<i>Voxtorp, S. (1844)</i>	
Træk af flådens historie siden 1969.....	89
<i>Walther, J. (2000)</i>	
Sømilitær våbenkontrol eller Tillidsskabende foranstaltninger.....	131
<i>Weber, F. (F.W.)</i>	
Danmarks søstrategiske placering i stormagtsspillet 1900 - 1939.....	59
<i>Winther, K.H. (1905)</i>	
Søværnets fremtid.....	275

EMNELISTE II

BOGANMELDELSER

- Barfoed, J.H.: Flådens fødsel. (J.T.)*..... 43
- Det blå Danmark. Udgivet af Industriministeriet.
(C.K.Simonsen, 1730)*..... 165
- Gulløv, H.: Syv skinnende hvide rener. (1643)*..... 247
- Kaarsted, T.: Admiralen. Andreas de Richelieu.
Forretningsmand og politiker i Siam og Danmark. (1926)*.. 158
- Odsbjerg, A.: Nordøstgrønlands Slædepatrulje 1941-45
-Besættelsestidens militære forsvarspatrulje (L.V.)*..... 249
- Stevnsborg, L.: En allerhøjeste Paaskønnelse.
Den kongelige Belønningsmedalje 1865-1900. (J.R.W.)*..... 219

MARINENS BIBLIOTEK

- Erhvervelser.....50,107,167,223,255,262,324
- Kommentarer til nyanskaffelser.....54,111,170,226,258,267,328

NEKROLOGER

- 1623 Ingemann-Nielsen, C.B.(1653)..... 251
- 1670 Jans, A.A.(1659)..... 101
- 1471 Larsen, P.V.C.T.(1542)..... 221
- I.25 Pedersen, T.K.(1550)..... 48
- 1668 Ric-Hansen, W.(1673)..... 103
- 1507 Schmidt, M.(1513)..... 47
- 1594 Thomsen, R.I.(1592)..... 104
- 1621 Westergaard, O.(1617,1622)..... 161
- 1627 Aasberg-Jacobsen, P.(1617,1628)..... 252

FORSKELLIGT

- Billeder søges! (G.O.)..... 166

FORFATTERLISTE
(til emneliste II)

<i>Bidstrup, F.W. (1550)</i>	
Nekrolog.....	48
<i>Fog-Petersen, J. (1622)</i>	
Nekrolog.....	161
<i>Glarborg, S. (1628)</i>	
Nekrolog.....	252
<i>Holm, K.A. (1673)</i>	
Nekrolog.....	103
<i>Kieler, S.S.v.F. (1617)</i>	
Nekrolog.....	161, 252
<i>Laub, S.U.H. 1659)</i>	
Nekrolog.....	101
<i>Marckmann, O.L.W. (1513)</i>	
Nekrolog.....	47
<i>Muusfeldt, H. (1926)</i>	
Bog anmeldelse.....	158
<i>Olsen, G. (G.O.)</i>	
Billeder søges!.....	166
<i>Simonsen, C.K. (1730)</i>	
Bog anmeldelse.....	165
<i>Smidt-Jensen, G.L. (1592)</i>	
Nekrolog.....	104

<i>Thiede, S.E. (1643)</i>	
Boganmeldelse.....	247
<i>Thomsen, J. (J.T.)</i>	
Boganmeldelse.....	43
<i>Thostrup, S.S. (1542)</i>	
Nekrolog.....	221
<i>Vanggaard, L. (L.V.)</i>	
Boganmeldelse.....	249
<i>Wessel-Tolvig, P. (1653)</i>	
Nekrolog.....	251
<i>Westh, J.R. (J.R.W.)</i>	
Boganmeldelse.....	219

FORFATTERINDEKS

SØOFFICERER

(Officerer i Søofficersrullen)

Lb.nr.

- (1513) Marckmann, O.L.W.
 (1521) Garde, H.U.C.F.
 (1542) Thostrup, S.S.
 (1550) Bidstrup, F.W.
 (1592) Smidt-Jensen, G.L.
 (1617) Kieler, S.S.v.F.
 (1622) Fog-Petersen, J.
 (1628) Glarborg, S.
 (1643) Thiede, S.E.
 (1646) Pranov, J.B.
 (1653) Wessel-Tolvig, P.
 (1659) Laub, S.U.H.
 (1673) Holm, K.A.
 (1730) Simonsen, C.K.
 (1732) Garde, P.
 (1808) Garde, H.
 (1844) Voxtorp, S.
 (1905) Winther, K.H.
 (1907) Elbro, H.
 (1910) Nielsen, T.B.
 (1926) Muusfeldt, H.
 (2000) Walther, J.

ANDRE FORFATTERE

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| (P.E.A.) Ancker, P.E. | (J.T.A.) Taagholt, J. |
| (G.G.) Gregersen, G. | (J.T.) Thomsen, J. |
| (P.M.) Mikkelsen, P. | (L.V.) Vanggaard, L. |
| (J.N.) Nygren, J. | (F.W.) Weber, F. |
| (G.O.) Olsen, G. | (J.R.W.) Westh, J.R. |

Tidsskrift for Søværnen



UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn N. Friis



Nr. 1 - 1991
162. ÅRGANG

Tactical Data Systems



Surveillance
Navigation
Tracking
Data Link
Modular Design
Unique
Man Machine
Interface
Interfaces
to other
Systems

The TERMA Tactical Data System (TDS) is highly modular and very flexible. The TDS is available in many configurations and designed to meet present as well as future requirements. The TERMA TDS is the only fully integrated command, control, communication and information system that will fit into any size vessel (even into the smallest patrol boat). A powerful and yet very cost efficient system.

TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4 . DK-8520 Lystrup . Denmark
Telephone Intl. + 45 6 22 20 00 . Telex 68109 terma dk . Telefax Intl. + 45 6 22 27 99





ANSCHÜTZ



THOMSON-CSF

HANS BUCH + CO

INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

Svanevej 6 2400 København NV 31 83 12 12



A/S EM. Z. SVITZER

PARK ALLÉ 350B
2605 BRØNDBY

Telefon: 43 43 43 71 (døgnvagt)
Telex: 15983 SVITZER DK
Telefax: 43 43 60 22
Telegramadr.: SVITZERSALVAGE

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR:

Orlogskaptajn N. Friis
Forsvarskommandoen, PSF 2
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3623

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)

Fr. T. WETHJE
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden over Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 31 54 05 52
Giro 2 04 77 84
Privat: 31 58 00 85

1

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Terp & Partners
Rønnedevej 47
4640 Fakse
Telefon 53 71 44 40
Telefax 53 71 40 30

TRYKKERI:

FairPrint A/S
Københavnsvej 106
4000 Roskilde
Telefon 46 75 75 20
Telefax 46 75 75 22

Eftertryk kun med redaktørens tilladelse.

Forsidebillede: Korvetten OLFERT FISCHER afsejler
fra Kreta på vej til Den Persiske Golf.

INDHOLD	SIDE
VOR OMSTILLINGSEVNE	1
Af Viceadmiral Hans Garde	
KYSTDEFENSIONEN	
FORTID - NUTID - OG FREMTID (fortsat)	14
Af Kommandørkaptajn P. Garde	
SKIBSBRANDE OG BRANDBEKÆMPELSE	
I SØVÆRNET	29
Af Kommandørkaptajn Per Mikkelsen	
BOGANMELDELSE	43
NEKROLOGER	47
MARINENS BIBLIOTEK	50

VOR OMSTILLINGSEVNE

Af Viceadmiral Hans Garde

INDLEDNING

Der er en tendens til at opfatte en aktuel situation som en situation med store ændringer. Den nuværende situation er i så henseende ingen undtagelse. Tværtimod. Alle har en opfattelse af, at vi står med og overfor omfattende ændringer. Således blev 1990 et vendepunkt for sikkerhedspolitikken. Den anden verdenskrig blev officielt afsluttet i Europa. Sovjetunionen har påbegyndt sin tilbagetrækning af tropper fra Centraleuropa, Tyskland er blevet forenet, og der er afsluttet den mest vidtrækkende våbenkontrolaftale: CFE-aftalen.

Man er således nået frem til et meget positivt resultat på det land- og luftmilitære område, som ved afslutningen af 1994 kan føre til en afbalanceret styrkestruktur i området mellem Ural og Atlanterhavet for så vidt angår kampvogne, pansrede mandskabsvogne, artilleri, kamphelikoptere og angrebsfly m.v. Dog synes der ført kampvogne, artilleri og pansrede mandskabsvogne til mindst 20 divisioner fra den europæiske del af Sovjetunionen til området øst for Ural.

I en situation med så store ændringer er det vigtigt, at vi har et højt omstillingsberedskab, så vi kan tilpasse os med fleksibilitet til de forekommende opgaver. Det skal her særligt erindres, at bl.a. orlogsskibe ofte har løst andre opgaver end de, hvortil de er blevet bygget.

Storbritannien byggede f.eks. slagskibet ROYAL OAK i 1914. Skibets planlagte opgave var at indgå i en slagskibsgruppe i Nordsøen. Over for de dengang kendte mulige modstandere blev skibet optimeret til at kunne deltage i tilkæmpelsen af sø-

herredømmet i Nordsøen.

Imidlertid blev ROYAL OAK aldrig indsat til løsning af dets tiltænkte opgaver, hverken i 1. eller 2. verdenskrig. Slagskibet deltog ikke i Jyllandsslaget, og det blev sænket i Scapa Flow af tyskerne i 1939. Men ROYAL OAK fik alligevel en betydning, såvel ved sin blotte eksistens som ved løsningen af en konkret opgave, som aldrig havde været tiltænkt skibet.

Slagskibet løste sin betydeligste opgave 6 MAJ 1937, da skibet med dets to eskortedestroyere ud for Bilbao lagde sig imellem den spanske nationalist-krydser ALMIRANTE CERVERA og nogle spanske handelsskibe med 2.500 republikanske flygtninge ombord, primært børn.

ALMIRANTE CERVERA sendte følgende signal til ROYAL OAK: "I got orders from my government to stop any Spanish ship leaving Bilbao. I protest if you stop me in the exercise of my rights," hvortil ROYAL OAK svarede: "I have orders from my government to protect them on the high seas."

Den spanske krydser opgav herefter sit forehavende, bl.a. fordi ROYAL OAK var "unquestionably more powerful".¹

Denne episode viser, at flådestyrker meget vel kan komme ud for ikke at blive anvendt som oprindeligt planlagt, men at flådestyrkers iboende fleksibilitet sætter dem i stand til at løse væsentlige sikkerhedspolitiske opgaver, som ingen havde forudset.

Korvetten OLFERT FISCHERs nuværende løsning af opgaver i Golfen er et andet eksempel herpå.

DEN SIKKERHEDSPOLITISKE SITUATION

Som følge af omvæltningerne i Østeuropa, USSR og specielt den tyske forening 3 OKT 1990 er den hidtidige trussel mod Vesteuropa i væsentlig grad ændret i positiv retning. Et samlet Warszawapagtangreb mod NATO forekommer i dag usandsynligt. Blot for få år siden var et sådant angreb en realistisk

¹ James Cable: *Gunboat Diplomacy*, London 1971, s.101-2 og s.131.

mulighed, som NATO og dets enkelte medlemslande måtte basere deres sikkerheds- og forsvarspolitiske foranstaltninger på. Imidlertid er de militære realiteter i form af styrker og materiel - bortset fra de nedlagte styrker i det tidligere DDR - endnu ikke radikalt ændrede. Sådanne ændringer, som medfører et antal af konkrete og tidsrøvende aktioner, tager generelt væsentligt længere tid end selv grundlæggende politiske ændringer under revolutionære omstændigheder. Destruktion af militært materiel i den størrelsesorden, der her er tale om, tager tid. Flytning, genhusning og eventuelt omskoling af militært personel tager formentlig endnu længere tid.

Samtidig er Warszawapagten under reel opløsning. De nye demokratier i Polen, Ungarn og Tjekkoslovakiet kan i dag ikke tænkes sammen med Sovjetunionen at ville kunne indlede aggressioner mod Vesteuropa. Sovjetunionen har store interne problemer.

Den kolde krigs stabilitet er under hastig ændring mod et andet, mindre veldefineret forhold mellem staterne. I den forbindelse må det imidlertid holdes for øje, at efter gennemførelse af CFE-aftalen vil Sovjetunionen og det samlede NATO, inkl. Nordamerika, påregnes at have nogenlunde lige mange divisioner og kampfly. Sovjetunionens nukleare kapacitet må også på dette tidspunkt anses for overordentlig stor. Sovjetunionen må i betragtning af disse forhold også efter 1994 betegnes som en militær supermagt.

Det sikkerhedspolitiske Europakort er imidlertid i betydelig grad ændret til det bedre, og NATO-forsvarets afhængighed af nukleare våben må anses for at være væsentligt mindsket. Danmarks status som vogter af adgangsvejene til og fra Østersøen influeres naturligvis også heraf, bl.a. på grund af fjernelse af det tidligere DDR's militære potentiel samt Polens ændrede status. Søværnets rolle og opgaver vil imidlertid fortsat i væsentlig grad være knyttet til kontrollen med adgangsvejene.

DANMARK OG NATO

I modsætning til Warszawapagten kunne NATO på London-topmødet 5-6 JUL 1990 demonstrere sin evne og vitalitet til at tilpasse sig den nye situation i Europa. NATOs grundlæggende formål er ikke ændret, men midlerne til bevarelse af fred og frihed for de enkelte medlemslande vil måske - relativt set - i fremtiden ske mere i en politisk sammenhæng end i en militær. Også i fremtiden vil NATO virke til gavn for Danmark ved at afbalancere Sovjetunionens militære magt og ved at sikre et, frugtbart samarbejde mellem ligeværdige partnere i et fornuftigt sikkerheds- og forsvarspolitisk samarbejde.

Den kommende kommandostruktur i NATO drøftes for tiden, men det er endnu for tidligt at sige noget om resultaterne heraf. Fra dansk side må man konstatere, at det praktiske samarbejde med Tyskland har været eksemplarisk. Måske kan det dansk-tyske-allierede samarbejde danne skole for NATOs fremtidige styrkestrukturer. I alle tilfælde udgør *The Baltic Approaches* også i det nye Europa en militærgeografisk enhed. Også det nye Europa vil være præget af en militær-strategisk asymmetri. Forbindelseslinierne over Atlanten vil fortsat have vital betydning for NATO. Med den forventede reduktion af stationeringen af amerikanske styrker i Europa stiger disse forbindelsesliniers betydning. I den forbindelse har også Grønland og Færøerne betydning for alliancen som helhed.

I såvel NATO-hovedkvarteret i Bruxelles som i samtlige de allierede hovedstæder er man i gang med at udarbejde rammer for NATOs fremtid. Alliancens formål vil næppe blive væsentligt ændret. NATOs strategi vil, jf. London-deklarationen², blive tilpasset de nye forhold i Europa, således at anvendelsen af alliancens nukleare våben måske yderligere båndlægges til en "last resort"-anvendelse, d.v.s. en yderligere understregning af, at nukleare våben primært er politiske og ikke militære våben.

² Se f.eks. Atlantsammenslutningens brochure "London-deklarationen 5.-6. juli 1990. NATO og det nye Europa", hvori deklarationens fulde ordlyd er optrykt.

Strategien om fremskudt forsvar vil få en ny betydning, måske mere i retning af et fleksibelt forsvar, forstået på den måde, at det nuværende solidariske forsvarsbælte ned gennem Europa erstattes af multinationale korps, som fra samleområder vil være i stand til at blive indsat, hvor behov opstår.

Der har været meget store forventninger til mulighederne for væsentlige reduktioner af forsvarsbudgettet som følge af CFE-aftalen. Der har været talt om den såkaldte fredsdividende. Nu foreligger aftalens resultater. Danmark skal reducere sine styrker med ialt 36 Centurion kampvogne, hvilket svarer til nedlæggelsen af en kampvognseskadron i fredsstyrken. Dette giver i sig selv ikke mulighed for væsentlige besparelser.

Også set ud fra et NATO-byrdefordelingssynspunkt har Danmark vanskelighed ved at kunne argumentere troværdigt for reduktioner frem for andre allierede, der bruger en betydeligt større procentdel af bruttonationalproduktet til forsvarsformål end Danmarks 2,1% i 1989. Således anvendte USA 5,8%, Norge 3,3%, Holland 2,9% og Belgien 2,7%.

Det kan således siges, at ud fra en antagelse om en rimelig byrdefordeling er mulighederne for danske reduktioner af forsvarsbudgettet begrænsede. I en sammenligning med andre lande vil disse sikkert mene, at de i forhold til Danmark har fortrinsret til den såkaldte fredsdividende, fordi de naturligt må mene, at de har ret til først at reducere deres forsvarsudgifter ned til vort niveau.

Konkluderende har sikkerheden for opretholdelsen af Danmarks eksistens som selvstændig nation næppe været større i de sidste mange år. Alligevel er den sikkerhedspolitiske situation i og uden for Europa væsentlig mere ustabil end i den kolde krigsperiode. Udviklingens forudsigelighed er lille, bl.a. på grund af hastigheden, hvormed de politiske ændringer er sket og fortsat sker, således at de korresponderende ændringer af de militære kapaciteter ikke har kunnet følge med. En konsekvens af denne udvikling er dansk forsvars behov for at fastholde og videreudvikle et højt omstillingsberedskab, bl.a. gennem fleksible styrker, som samtidig skal kunne give en høj grad af sikkerhed.

OLFERT FISCHERs FN-MISSION I GOLFEN

Afsendelsen af korvetten OLFERT FISCHER til Golfen er et typisk eksempel på den nye sikkerhedspolitiske situation i verden.

Forsvarsminister Knud Enggaard fremsatte 31 AUG 1990 forslag til folketingsbeslutning om under FN at sende et dansk orlogsfartøj samt eventuelt et forsyningskib til Mellemøsten. Fartøjerne skulle medvirke til at sikre gennemførelse af bestemmelserne i De Forenede Nationers Sikkerhedsråds resolution nr. 661 af 6. august 1990 om økonomiske sanktioner mod Irak som reaktion på Iraks invasion af Kuwait 2 AUG 1990.³

I den efterfølgende folketingsdebat 31 AUG 1990 udtalte forsvarsministeren bl.a.: "Jeg vil gerne takke partiernes ordførere for de mange positive kommentarer og bemærkninger, der er givet til beslutningsforslaget, for det er en meget væsentlig beslutning, vi står over for. Den vil være noget af en milepæl i dansk udenrigs- og forsvarspolitik".⁴

Korvetten har efter udsendelsen løst den pålagte opgave uden dramatik. Forsvarsministeren udtalte således i forbindelse med en forespørgsel i Folketinget om nedskæringer i militæruddgifterne 6 NOV 1990: "Mest foruroligende er i øjeblikket konflikten i Golfen. Et bemærkelsesværdigt positivt element i denne konflikt er den afgørende rolle, FN har spillet og fortsat spiller. Jeg mindes med stor tilfredshed, hvordan Folketinget i næsten fuldstændig enighed besluttede, at Danmark skulle delta-ge aktivt i håndhævelsen af FN's sikkerhedsråds resolutioner. Korvetten OLFERT FISCHER er på plads i Golfen og løser på fuldt tilfredsstillende vis sin del af den samlede opgave sammen med især det norske forsyningskib ANDENES."⁵

Den nye sikkerhedspolitiske situation bekræfter, at det var et rigtigt valg, forsvaret gjorde, da søværnets fremtidige skibstyper

³ Beslutningsforslag nr. B 81, Folketinget 1989-90.

⁴ Fortryk af Folketingets forhandlinger 1989-90, spalte 11428.

⁵ Ibid. 1990-91, spalte 1460.

skulle udpeges. Med korvetterne af Niels Juel-klassen, Standard Flex 300-klassen, de nye inspektionsskibe af Thetis-klassen og ubådene er der mulighed for at løse de pålagte opgaver med den fornødne fleksibilitet.

FORSVARET I UDVIKLING

- delegering og decentralisering

Hovedgrundlaget for forsvarets virksomhed er fortsat forsvarsaftalen 1989-1991 og gennemførelsen af anbefalingerne fra Forsvarskommissionen af 1988.

Implementeringen af forsvarsaftalen forløber generelt planmæssigt. Ændringen af hærens garnisonering i Jylland og udflytningen fra Holmen er i fuld gang. Tilpasningen af forsvarets personelstyrke for så vidt angår værnepligtige og stampersonellet har nødvendiggjort, at en meget restriktiv ansættelsespolitik har måttet iagttages for at leve op til de politiske krav.

For søværnets personel har konsekvenserne af udflytningen fra Holmen været vanskelige at overskue. Søværnet vil imidlertid også i fremtiden bevare væsentlige tjenestesteder og aktiviteter på Holmen, f.eks. Søværnets Materielkommando og Søværnets Officersskole. Flådens skibe vil også i fremtiden anløbe, København. Hensynet til driftseffektiviseringer har ført til udflytning af eskadrerne og flådens skibe til Frederikshavn og Korsør samt en nedlæggelse af Orlogsværftet, udflytning af specialværksteder og indgåelse af vedligeholdelseskontrakter med en lang række danske, civile værfter.

Det har derfor været en glæde at kunne konstatere den positive indstilling hos stort set alt berørt personel ved planens gennemførelse. Planen for udflytningen fra Holmen blev udarbejdet af en styringsgruppe, som afsluttede sit arbejde i SEP 1989.⁶ Planen blev politisk godkendt JAN 1990 med enkelte ændrin-

⁶ Styringsgruppen vedr. udflytningen fra Holmen: Plan for udflytning fra Holmen (Den Blå Plan), SEP 1989.

ger, herunder at korvetterne placeres ved Flådestation Korsør. Arbejdet med implementeringen af planen forestås af en implementeringsstyregruppe.

Det positive engagement ved implementeringen har i væsentlig grad medvirket til planens hidtidige effektive gennemførelse. Der mangler dog endnu en del.

I hovedtræk er tidsplanen for udflytningen fra Holmen:

- At privatisering af Orlogsværftets skibsvedligeholdelse er gennemført medio 1991.
- At Flådestation Korsør skal kunne fungere med Fregat-eskadren og Torpedobådseskadren fra medio 1992.
- At Flådestation Frederikshavn skal kunne fungere med Mineskibseskadren og Inspektionsskibseskadren fra medio 1992 og med Undervandsbådseskadren fra medio 1993.
- At udflytningen af Orlogsværftets specialværksteder til flådestationerne Frederikshavn og Korsør finder sted gradvist i perioden medio 1991 til ultimo 1994 og sådan at støttefunktionerne i hovedsagen er på plads, når skibe og eskadrestabe udflytter.
- At udflytningen af forsyningsfunktionerne fra Flådestation København finder sted gradvist.

Samtidig med udflytningen af eskadrerne har Forsvarskommissionen anbefalet at ændre de nuværende eskadrebetegnelse til et nummersystem, svarende til, hvad der tidligere har været anvendt i søværnet.

Implementeringen af Forsvarskommissionens anbefalinger er også i fuld gang. I JAN 1991 gennemførtes en omlægning af forsvarets øverste militære ledelse og af forsvarets bygningsvedligeholdelse. Bl.a. er Forsvarskommandoen reduceret fra ca. 580 til ca. 410 personer, som i hovedsagen er udflyttet til de operative kommandoer. Desuden er ansvaret for bygningsvedligeholdelsen flyttet fra Forsvarets Bygningstjeneste til de enkelte chefer, som en del af disse chefers helhedsansvar for driftsvirksomheden inden for tildelt myndighedsområde.

Hovedsigtet med omlægningerne er at etablere en driftsorien-

teret forsvarsorganisation, hvor delegering og decentralisering i større grad end hidtil finder sted, og hvor de enkelte chefers ansvar for opnåelse af pålagte produktionsmål inden for tildelte ressourcerammer er i fokus. Mål- og rammestyringsprincippet skal muliggøre en endnu bedre udnyttelse af forsvarets ressourcer og give initiativer til opnåelse af lokale rationaliseringer bedre betingelser.

Om søværnet skriver Forsvarskommissionen bl.a., at værnets har og må have et relativt højt beredskab. Søværnet er et materielorienteret værn. Kamppotentialet vil i fremtiden bestå af ubåde, korvetter, missilbåde, minelæggere, STANDARD FLEX 300-enheder og sømålsmissilbatterier. Desuden vil søværnet være udrustet med moderne inspektionsskibe af Thetis-klassen. Søværnets overordnede struktur kan påregnes at ligge fast i de nærmeste år efter gennemførelsen af udflytningen fra Holmen samt planlagte og besluttede materielplaner. Den teknologiske udvikling påregnes ikke at ville kræve afgørende ændringer af søværnets struktur i 90'erne. "Våbenteknologisk vil platformes størrelse få vigende betydning, mens krav om udholdenhed og sødygtighed kan stille mere specifikke krav til kampplatformens dimensionering og udformning."⁷

CFE-aftalen omfatter ikke flådestyrker, men bl.a. som led i driftseffektiviseringen vil søværnets krigsstyrke falde fra ca. 13.000 til ca. 11.000 og fredsstyrken fra ca. 7.900 til ca. 6.800, hovedsagelig på grund af Orlogsværftets nedlæggelse.

Forsvarskommissionen konkluderer, at søværnet stort set videreføres uændret. Videre skrives: "I en tid, hvor forudsigelser om den internationale udvikling er meget vanskelig, finder kommissionen det afgørende, at fleksibilitet og dermed omstillingsevne uden opgivelse af forsvarsevne tillægges grundlæggende betydning, og at dette må være styrende for søværnets udvikling."⁸

⁷ Beretning fra Forsvarskommissionen af 1988: Forsvaret i 90'erne, s.191.

⁸ Ibid. s.203.

SØVÆRNETS OPGAVER

Forsvarskommissionen kunne konkludere, at søværnets nuværende opgaver generelt vil være uændrede ind i 90'erne. Krigsopgaverne vil fortsat være:

- "- Deltagelse i det fremskudte maritime forsvar i Østersøen,
- deltagelse i invasionsforsvaret af den sjællandske ø-gruppe,
- sikring af kontrollen med gennemsejlingsfarvandene og af maritime forbindelseslinier til og mellem landsdelene.

Disse opgaver planlægges løst i et nært samarbejde med den vesttyske flåde."⁹

Søværnets opgaver i Nordatlanten kommer hertil. Danmark må som suveræn nation opretholde en afpasset maritim tilstedeværelse ved Færøerne og Grønland, bl.a. med henblik på løsning af suverænitets- og hændelsesopgaver. Med indfasningen af de nye inspektionsskibe af Thetis-klassen vil søværnet stå godt rustet til løsning af denne opgave.

De generelt uændrede fredstids- og krigsopgaver medfører tillige, at der heller ikke er et større behov for en ændring af søværnets øvelsescyklus. Samarbejdet med Forbundsrepublikken Tysklands flådestyrker vil fortsat være af afgørende betydning for løsningen af de sømilitære opgaver inden for Enhedskommandoens område. Samarbejdet er udtryk for en grad af integration, som der kun findes få andre eksempler på i NATO.

I tilslutning til de nuværende opgaver må søværnet i fremtiden desuden påregne at skulle løse yderligere et antal opgaver, som relativt let og samfundsøkonomisk forsvarligt kan indpasses. Det drejer sig bl.a. om opgaver i forbindelse med drift af statens isbrydere, inddragelse i et skibstrafiksystem i Store Bælt og seismiske undersøgelser ved Grønland.

Der forventes udformet en samarbejdsaftale med Søfartsstyrelsen vedr. bemanningen af statsisbrydere i isperioder. Søvær-

⁹ Ibid. s.173.

nets, personel skal supplere den civile stambesætning, der p.t. er på 12 mand. Det vil sige, at søværnet skal stille 85 mand ud af den totale bemanning på 97 mand i henhold til bemandingsreglementerne.

Søværnets personel besidder et godt detailkendskab til alle danske farvande samt erfaringer fra sejlads i og assistance til civile skibe i de grønlandske farvande, hvilket giver naturlige forudsætninger for at kunne bemane statsisbryderne med kvalificeret personel. Gennem Søværnets Operative Kommandos daglige virke er der desuden en naturlig berøringsflade til den civile skibsfart i danske farvande. Det forekommer derfor hensigtsmæssigt, at søværnet påtager sig denne opgave til gavn for det danske samfund.

Folketinget har lagt vægt på, at der etableres et sikkert system, der kan sikre mod en længerevarende afbrydelse af bane- og vejtrafikken i forbindelse med den kommende faste forbindelse over Storebælt. Der planlægges således etableret et skibs-trafiksystem, et VTS-system (Vessel Traffic Service system for Storebælt), der dækker Storebælt 1-1½ times sejlads fra selve broforbindelsen. Inden for dette område tænkes der etableret en radioinformationstjeneste, som skibe enten skal eller kan tilmelde sig, afhængigt af om passagen sker i dansk territorialfarvand eller i internationalt farvand.

Skibe i VTS-området vil blive identificeret ved radiopejling, elektrooptiske sensorer suppleret af TV-kameraer og et tilknyttet overvågningsfartøj. Skibstrafiksystemet tænkes forestået af Søværnets Operative Kommando som VTS-myndighed, og det center, der forestår overvågningen af VTS-området, tænkes ledet af en civil chef og bemanded med civile navigatører. Centret tænkes placeret enten på Flådestation Korsør eller på Sprogø.¹⁰

¹⁰ Styregruppen for et skibstrafiksystem ved Storebæltsforbindelsen: Udkast af 9 OKT 1990 til rapport vedr. et skibstrafiksystem (VTS) for den faste forbindelse over Storebælt.

SØVÆRNETS PERSONEL OG SKIBE

Pr. 1 NOV 1990 var søværnets bemanning (excl. civilt personel) ialt på 5.196 mænd og kvinder, fordelt på 1.129 officerer, 3.368 befalingsmænd og andet stampersonel samt 702 værnepligtige. Heraf var 1.627 eller ca. 31 % aktuelt i sejlene tjeneste.

Af de sejlene var 416 eller ca. 26 % ombord på skibene i Nordatlanten, 1025 eller ca. 63 % ombord på skibene i de danske farvande, medens 186 mænd og kvinder eller ca. 11 % var tjenstgørende ombord på OLFERT FISCHER i Golfen eller ombord på PETER TORDENSKIOLD, hvis besætning nu har afløst den første besætning i Golfen.

Ud over dette sejlene personel gjorde 408 personer tjeneste i eskadrestabe og lignende, hvilket vil sige, at ialt 2.035 personer af søværnets 5.196 eller ca. 39 % af søværnets totale fredsstyrke (excl. civilt personel) den 1 NOV 1990 personligt var engageret i søværnets løsning af operative fredstidsopgaver. Også set med en international målestok er denne procentdel stor.

Søværnets sejlene enheder måtte opbygges fra grunden efter 1945. En stor del af søværnets første skibe blev leveret som våbenhjælp, og disse skibe er i nogle tilfælde holdt operative til for ganske nyligt. Den store tilgang af skibe efter 1945 gav imidlertid behov for et stort udskiftningsprogram i anden halvdel af 70'erne. Fra 1976 til 1982 indgik således i flådens tal ikke mindre end 16 enheder:

- 1 BESKYTTEREN-klassen inspektionsskib i 1976.
- 10 WILLEMOES-klassen missilbåde i perioden 1976-78.
- 2 LINDORMEN-klassen minelæggere i 1978.
- 3 NIELS JUEL-klassen korvetter i perioden 1980-1982.

Herefter forløb resten af 1980'erne uden ny tilgang til flådens tal, bortset fra FLYVEFISKEN (STANDARD FLEX 300) i 1987 og en TUMLEREN-klassen ubåd i 1989.

Det er derfor ganske naturligt, at søværnet i første halvdel af 1990'erne igen oplever en større tilgang til flådens tal:

- 2 TUMLEREN-klassen ubåde i perioden 1990-91.
- 6 FLYVEFISKEN-klassen STANDARD FLEX 300 i perioden 1990-92, og yderligere
- 6 FLYVEFISKEN-klassen i perioden 1992-94.
- 4 THETIS-klassen inspektionsskibe.

Det kan således konstateres, at søværnet efter gennemførelsen af det planlagte moderniseringsprogram vil have et register af skibe, som i en årrække fremover kan deltage i løsningen af pålagte opgaver.

AFSLUTNING

Situationen er sikkerhedspolitisk meget uforudsigelig. Det er derfor afgørende for forsvarets mulighed for at løse opgaverne, at forsvaret bevarer og videreudbygger en stor tilpasningsevne. Dette stiller i særlig grad krav til forsvarets personel, som i mange tilfælde udgør en investering på en 20-30-års horisont, og til forsvarets største og mest ressourcekrævende materielgenstande, som ofte har en levetid på tilsvarende 20-30 år eller længere. Søværnets personel, skibe og struktur lever her i begyndelsen af 1991 på god måde op til kravet om omstillingssevne.

KYSTDEFENSIONEN

Fortid - nutid - og fremtid

Af Kommandørkaptajn P. Garde

(fortsat)

BESPARELSER OG OVERORDNET CENTRALISERING

I begyndelsen af 1960'erne viste det sig nødvendigt, blandt andet på grund af udgifterne som følge af den tekniske udvikling og våbenhjælpens gradvise bortfald, at foretage en række besparelsesforanstaltninger i værnene og »Det lille forsvarsforlig af 1966« blev vedtaget.

Søværnskommandoen havde i forbindelse med forsvarsforliget afgivet betragtninger over driftsbudgettets påvirkning og herunder påpeget besparelser, der forventedes opnået ved forenkling af organisationen og driften af de tekniske støttevirksomheder - herunder Orlogsværftet - samt ved fortsat udflytning til flådestationerne i Frederikshavn og Korsør.

I fortsættelse heraf gennemførtes udrangering af forskelligt skibsmateriel til særlige formål såsom skoleskib, landgangsfartøjer, minestrygere og orlogskuttere samt nedlæggelse af en kystradar og en marineudkigsstation - ligesom beredskabet ved Langelandsfortet nedsattes.

Forsvarsforliget var en mellemfase forud for en ny lov om forsvarets organisation, der blev vedtaget i juni 1969. Det var ikke hensigten med 1969 loven at ændre væsentligt på styrkemålene, men primært at gennemføre en centralisering af forsvarets øverste ledelse ved at sammenlægge såvel den operative ledelse som administrationen af værnene.

Den markante forskel i forsvarets organisation blev oprettelse

af Forsvarskommandoen og nedlæggelse af værnskommandoerne - herunder Søværnskommandoen.

I lighed med cheferne for hæren og flyvevåbnet indgik Chefen for Søværnet med Søværnsstaben i Forsvarskommandoen som Forsvarschefens rådgiver i værnansliggender. - Værnschefernes ansvar og beføjelser blev begrænset til forvaltning af værnets personel og samtidig fik de pålagt ansvaret for uddannelse af værnets personel og enheder.

Uanset lovens ikrafttræden forblev Chefen for Søværnet med Søværnsstaben i Gernersegade i Nyboder - indledningsvis afventede Forsvarsministeriets beslutning om Forsvarskommandoens geografiske placering og siden det påfølgende storbyggeris færdiggørelse i Vedbæk.

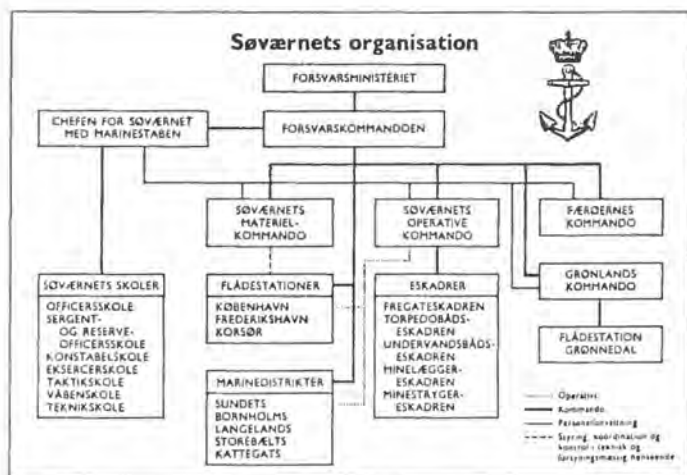
Søværnet skulle uændret omfatte flåden og kystdefensionen samt kommandomyndigheder, institutioner m.v. - men Chefen for Søværnets Operative Kommando var nu direkte underlagt Forsvarskommandoen.

Flåden skulle ifølge loven omfatte en operativt, afbalanceret flådestyrke på ca. 60 egentlige krigsskibe samt skibe, fartøjer og andet materiel til særlige formål; medens kystdefensionen uændret skulle bestå af kystforter og kystbatterier samt varslingsanlæg i land.

Såvel flåden som kystdefensionen skulle i muligt omfang være beredt til øjeblikkelig indsats - endvidere skulle marinehjemmeværnets enheder i krig eller under ekstraordinære forhold indgå i søværnet.

I fortsættelse af »1969-loven« blev »Forsvarskommission af 1969« nedsat til behandling af de spørgsmål, der havde været rejst under lovforslagets behandling.

Kommissionens beretning blev afgivet i maj 1972 og må vel antages at have influeret væsentligt på de ændringer, af »1969-loven«, som fulgte med vedtagelsen af en ny forsvarslov i april 1973.



Anno 1974

FORSVARSKOMMANDOENS ETABLERING

Med disse lovændringer - der næsten var synkroniseret med den endelige etablering af Forsvarskommandoen og værnschefernes geografiske integrering i Vedbæk - ophørte værnschefernes ansvar for personelforvaltning, men de blev »i stedet« pålagt inspektionsvirksomheden inden for deres eget værn.

Ved loven blev antallet af egentlige krigsskibe reduceret fra ca. 60 til 52; mens lovteksten for kystdefensionens vedkommende forblev uændret - og kystradarstation Gedser kunne iøvrigt fejre 25 års jubilæum samme år.

I takt med at forsvarets organisation udviklede sig i fortsættelse af forsvarslovene af 1969 og 1973 og mangt og meget positivt så dagens lys i operativt og beredskabsmæssigt 3-værnsregi - blev de 3 flådestationer og Orlogsværftet hen ad vejen underlagt den nye Søværnets Materielkommando, der fik hovedsæde på Holmen.

Søværnet var - generelt set - herefter opdelt i 4 forskellige strukturer:

- * En reduceret operativ struktur under Chefen for Søværnets Operative Kommando i Aarhus.
- * En ekspanderende logistisk støttestruktur under Chefen for Søværnets Materielkommando på Holmen.
- * En voksende uddannelses- og skolestruktur under Chefen for Søværnet i Vedbæk med specialtjenesteinspektører, der havde domicil i kystflådens tidligere kontorer på Holmen.

Alle strukturer var underlagt Forsvarskommandoen, der varetog en fælles centraliseret og detaljeret styring af økonomien.

Denne ordning eller organisation fortsatte i det store og hele uændret indtil »Lov om Forsvarets organisation m.v.« af 1982 trådte i kraft 1. juli 1982.

Ved denne lov ophørte værnschefsbegrebet og de tidligere chefer for værnene indgik som inspektører i Forsvarsstaben - Chefen for Søværnet blev således Inspektør for Søværnet.

Samtidig foreskrev loven, at størstedelen, sammensætningen og organisationen af værnene samt organer til støtte for forsvaret fastsættes af Forsvarsministeren - hvorved de tidligere delvis lovbestemte styrkemål bortfaldt.

UDVIKLING AF NY MARINEDISTRIKTSORDNING

I midten af 1970'erne iværksattes et omfattende teknologisk forarbejde med henblik på udvikling af et landbaseret, automatiseret, taktisk datasystem, der i søværnsregi skulle kunne varetage den teknisk-operative side af fremtidens funktioner som:

- * Farvandsovervågning og trusselsvurdering.
- * Suverænitetshåndhævelse.

- * Ledelse af danske og allierede sømilitære styrker.
- * Samarbejde med NATO myndigheder samt danske militære og civile myndigheder.

Systemet - der fik betegnelsen Flag Officer Denmark Command, Control- and Information System (FOD CCIS) - forudsattes opbygget med 4 centre. Et overordnet center ved Søværnets Operative Kommando/Flag Officer Denmark samt 3 Naval Reporting Centre placeret ved henholdsvis Sundets-, Langelands- og Kattegats Marinedistrikter.

Udviklingsarbejdet inkluderede desuden modernisering af de eksisterende kystradarstationer samt udvikling af nye kommunikationssystemer.

Moderniseringen af radarstationerne havde til formål - ved udnyttelse af den store teknologiske udvikling - at forbedre stationernes operative kvalitet og samtidig ved automatiserede funktioner - at udspare personel.

Tilsvarende var baggrunden for udviklingen af det område-dækkende kommunikationssystem, dels at forbedre flådens og kystdefensionens taktiske kommunikation i væsentlig grad samt kompensere for udsparring af operatørpersonellet ved kystradarstationernes automatisering.

Sideløbende med det teknologiske forarbejde lod Chefen for Søværnet Marinestaben foretage en undersøgelse af samvirkeforholdene med militærregionerne og mellem søværnets myndigheder for gennem en beskrivelse af:

- * kommandoforhold og organisation,
- * status for fælles planlægning og øvelsesvirksomhed, samt
- * søværnets behov for og muligheder i samarbejdet internt og med regionerne,

at skabe grundlag for en dybere vurdering af samvirkeforholdene med militærregionerne - og i særlig grad også mellem marinedistrikter, eskadrer, flådestationer og med marinehjemmeværnet.

Undersøgelsen var afsluttet medio 1977 og sammenfattet på grundlag af eskadrenes, marinedistrikternes, flådestationernes og marinehjemmeværnsdistrikternes opfattelser og indstillinger.

Rapporten over undersøgelsen behandlede en række interne søværnsproblemer, som ikke var forudset ved undersøgelsens iværksættelse - men som blev belyst og vurderet efter ønske fra de pågældende myndigheder, hvorefter Marinestaben formulerede anbefalinger til problemernes løsning.

Undersøgelsen viste generelt, at der var mangel på en ajourført overordnet beskrivelse af søværnets organisation - en mangel som måtte antages for værende en konsekvens af de senere års hyppige ændringer i forsvarets øverste ledelse - hvilket havde medført et gensidigt ukendskab til opgaver og tjeneste imellem søværnets myndigheder og tjenestesteder.

Flertallet af myndighedscheferne havde følgelig organiseret sig - hver for sig - ud fra bemandingsreglementets organisationskema og tjenesteinstruksen - hvor en sådan forelå.

Rapporten omfattede en lang række emner, som de relevante myndighedschefer personligt havde deltaget i behandlingen af samt medvirket til udarbejdelse af konklusionerne. Af Marinestabens særlige forslag og anbefalinger kan eksempelvis nævnes:

- * Søværnets fremtidige »landværts« organisation ved FOD CCIS implementering.
- * At søværnets grænsedragning på land blev identisk med det øvrige forsvar og det civile samfund - hvor grænserne forlængst var sammenfaldende.

- * At »blivende« områdegrænser til søs blev ophævet.
- * Integration af den operative og logistiske organisation - tilsvarende forholdene ved hæren og flyvevåbnet, herunder de økonomiske og personalemæssige fordele.
- * At søværnets bevogtning og nærforsvar blev effektiviseret og integreret i det regionale lokalforsvar.
- * At anvendelse af marinehjemmeværnet blev organiseret bedre.

Som et a propos kan det nævnes, at det efter rapportens udgivelse fremkom, at en vurdering foretaget af Søværnskommandoen en snes år tidligere - 1967-68 - havde haft nærlig samme konklusioner og anbefalinger som Marinestabens rapport.

Marinestabens rapport nød imidlertid ikke fremme i søværnets øvrige strukturregi - men kom på mange områder senere til at danne grundlag for den endelige udvikling af den nye marinedistriktsordning - omend der skulle forløbe endnu en 6-7 år.

I begyndelsen af 1980'erne var projekteringen af FOD CCIS og kystradarstationerne afsluttet. FOD CCIS skulle finansieres nationalt, mens radarstationerne - traditionen tro - opnåede NATO-finansiering.

Under projekteringen havde det vist sig for økonomisk belastende at etablere de påtænkte 3 Naval Reporting Centre og det blev besluttet at etablere 2:

- * Et som en del af operationscentret ved Kattegats Marinedistrikt i Frederikshavn samt
- * Et tilsvarende ved Sundets Marinedistrikt på Stevns.

Samtidig blev det besluttet, at Storebælts- og Langelands marinedistrikter ved ikrafttræden af den efterfølgende nye marinedistriktsordning skulle nedlægges, medens Bornholms Marinedistrikt skulle bevares med tilslutning til Naval Reporting Centret ved Sundets Marinedistrikt.

Kystradarstationsprojektet omfattede i første omfang anlæg til kystradarstationerne Stevns, Møn, Gedser, Langeland og Korsør med option på tilsvarende anlæg til Anholt og Bornholm.

Forsvarets Bygningstjeneste forestod ved Vestre- og Østre Byggeadministration projektering og gennemførelse af de tilhørende store fortifikationsarbejder ved ombygning af Søværnets Operative Kommando bunkerkompleks og nybygning af operationscentret for Kattegats Marinedistrikt og udvidelse af Stevnforts undergrundsanlæg til nye operations- og kommunikationscentre for Sundets Marinedistrikt.

SØVÆRNETS OPERATIVE LANDORGANISATION

I 1981 nedsatte Chefen for Søværnet en arbejdsgruppe under Taktikinspektøren og med en marinedistriktschef som formand - arbejdsgruppen inkluderede ikke repræsentanter fra Kattegats-, Sundets- eller Bornholms marinedistrikter, men operationsofficererne blev indkaldt til et enkelt »opklarende« møde. Det var arbejdsgruppens kommissorium at udarbejde beskrivende oplæg til opgaver og organisation for den nye marinedistriktsordning.

Arbejdsgruppens rapport nød ikke fremme i Forsvarskommandoen, der påfølgende - i januar 1983 - overdrog sagen til Søværnets Operative Kommando.

Efter et tæt samarbejde med Sundets- og Kattegats marinedistrikter kunne Søværnets Operative Kommando i maj måned samme år indsende det oplæg, som derefter dannede grundlaget for Forsvarskommandoens fastsættelse af den overordnede struktur og organisation for »Søværnets operative landorganisation« - som kystdefensionen nu blev kaldt med tidens sprog.

I juli 1985 meddelte Forsvarskommandoen den endelige struktur for søværnets marinedistriktsorganisation.

Strukturen for marinedistrikterne blev med baggrund i etablering af FOD CCIS og modernisering af kystradaranlæg fastsat på grundlag af lov af MAJ 1982 om forsvarets organisation m.v. og de i tilslutning hertil udgivne bestemmelser, samt KFF B.11-1976 vedrørende forsvarets fredsinddeling samt »Forsvarskoncept« og »Forsvarschefens instrukser«.

Marinedistrikterne blev operative, sømilitære kommando-myndigheder, underlagt Søværnets Operative Kommando og omfattende Kattegats Marinedistrikt med hovedkvarter i Frederikshavn, Sundets Marinedistrikt med hovedkvarter på Stevns samt Bornholms Marinedistrikt med hovedkvarter på Rytterknægten.

Marinedistrikternes opgaver skulle på grundlag af overordnede, operative planer og administrative bestemmelser være at:

- * udføre kommando-, kontrol- og planlægningsfunktioner for distriktet og underlagte enheder,
- * medvirke ved løsning af søværnets opgaver i fred, spænding og krig,
- * samarbejde med militære og civile myndigheder,
- * gennemføre uddannelse og forvaltning af distriktet og underlagte enheder.

Samtidig fastsattes sødefensionsafsnits og anløbskontrollområdets opgaver til:

- * at udføre sømilitære kontrol med anløb, passage og ophold samt forsvar af respektive farvandsområder,
- * at samarbejde med lokale militære og civile myndigheder.

I relation til totalforsvaret og de regionale myndigheder skulle Kattegats Marinedistrikt varetage koordination af operative anliggender for søværnet i Region I, II og III, Sundets Marinedistrikt i Region IV, V og VI og Bornholms Marinedistrikt i Bornholms Region.

Endvidere blev kommandoforholdene fastsat således:

Chefen for et marinedistrikt blev underlagt Chefen for Søværnets Operative Kommando. Efter SOK bestemmelse kunne han tillægges operativ kontrol over enheder, der ikke fast indgår i marinedistriktet.

Chefen for et sødefensionsafsnit eller anløbskontrolområde blev underlagt chefen for et marinedistrikt. Efter marinedistriktets bestemmelse kunne han tillægges taktisk kontrol over enheder, der ikke indgår i respektive afsnit eller kontrolområde.

De enheder, der permanent blev underlagt marinedistrikterne, bestod af:

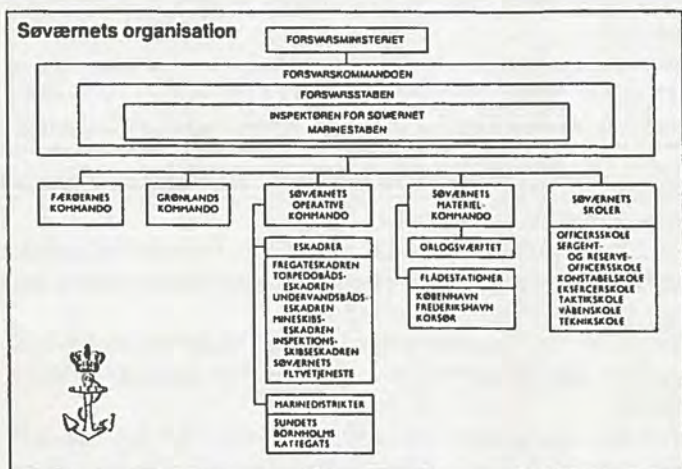
- * 3 distriktshovedkvarterer med døgnbemandede operationscenter og kommunikationer.
- * 2 kystforter, Stevnfort og Langelandsfort med opgaver tilsvarende sødefensionsafsnit.
- * 3 sødefensionsafsnit med mobiliseringsstatus.
- * 15 anløbskontrolområder - også med mobiliseringsstatus.
- * 12 kystradarstationer, heraf 9 bemandede og døgnoperative i fredstid.
- * 2 marineudkigsstationer med døgnoperativ status.

- * 56 kystudkigsstationer, hvoraf 20 skulle være fredstidsbemandede og operative på døgnbasis, medens 36 forudsattes bemandet med personel fra marinehjemmeværnet.
- * 9 søminestationer med mobiliseringsstruktur.
- * 5 Naval Control of Shipping myndigheder til aktivering ved iværksættelse af NCS-organisationen.
- * Endvidere 36 marinehjemmeværnsflotiller, der ved aktivering ville indgå under operativ kontrol af de respektive marinedistrikter.

For at frigøre personel til omdisponering havde Store Bælts Marinedistrikt indstillet sit operative virke 12. september 1984. Tilsvarende indstilledes virksomheden ved Langelands Marinedistrikt 15. januar 1986 og ved kystradarstationerne Drogden, Møn, Gedser samt Anholt ophørte vagtchefsvagten og bemanningen reduceredes væsentlig fra den 29. januar 1986. Samtidigt ophørte kystradarstationernes status som selvstændige tjenestesteder.

Efter fastsættelse af den overordnede struktur for marinedistriktsordningen kunne udformningen af opgaver og organisationer for de mange områder og tjenestesteder iværksættes på et fast grundlag - og har siden taget form af en kontinuerlig projekt- og organisationsudvikling.

Ret beset var det jo uopdyrket land, der kom under ploven i søværnets nye operative landorganisation. Opgaverne havde foreligget i årevis, men det fundamentale grundlag som en overordnet, struktureret organisation og klare fordelinger af ansvar og beføjelser havde ikke på tilsvarende vis været formidlet vore forgængere.



Anno 1986

IVÆRKSÆTTELSE AF NY MARINEDISTRIKTSORDNING

Strukturændringen - der betød nedlæggelse af Langelands og Storebælts marinedistrikter - trådte i kraft den 1. JUN 1986, samtidig med at Hendes Majestæt Dronningen på Søværnets Operative Kommando og marinedistrikternes 25 års jubilæumsdag - indviede FOD CCIS ved en højtidelighed i Søværnets Operative Kommando.

På jubilæumsdagen afslørede nuværende forsvarschef general Jørgen Lyng Sundets Marinedistrikts våbenskjold ved en højtidelighed på distriktshovedkvarteret.

Stevnsfort og Langelandsfort blev samtidig retableret som selvstændige tjenestesteder - og underlagt Sundets Marinedistrikt.

Ved den nye struktur og organisation blev der taget ligegyldigt hensyn til såvel en rimelig fordeling af opgaverne til søs som til en gennemgribende forenkling af samarbejdet internt mellem søværnets myndigheder og eksternt med militære og civile myndigheder i land. Samtidig blev marinehjemmeværnet i høj grad integreret i marinedistrikternes virksomhed.

Den hidtidige marinedistriktsordning nåede at fejre 25 års jubilæum og var ved iværksættelsen i 1961 baseret på erfaringerne fra den forrige samt på nødvendigheden af rationalisering af søværnets organisation og virksomhed.

Den nuværende marinedistriktsordning var tilsvarende baseret på erfaringer. Opgaverne for marinedistrikterne forblev i 1986 stort set uændrede, men den moderne teknologi, et fyldestgørende plankompleks med tilhørende operative instruktioner samt organisatoriske columbusægløsninger, gjorde det muligt at effektivisere den operative virksomhed, selvom antallet af marinedistrikter blev reduceret.

Marinedistrikterne forener i deres nuværende organisation en stor del af den virksomhed, der i sin tid blev varetaget af marinekommandoer, kystbefæstninger og marinedistrikter - men koordinationen af den omfattende virksomhed er stærkt forbedret.

Gennem det direkte samvirke mellem de døgnbemandede operationscentre ved Søværnets Operative Kommando og distriktshovedkvartererne bliver tjenesten i kommandoorganisationen en rutine i dagligdagen.

Ved beredskabsforøgelse kan der smidigt og hurtigt og uden personelforøgelse ændres fra fredstidstørn i operationscentre til tjeneste i krigsorganisationen, idet hovedkvarterernes fredstidsbemanning er dimensioneret til den døgnoperative tjenestes arbejdstidsregler.

Samtidig kan stabsofficererne indgå enten i distrikternes hovedkvarterer eller til underlagte enheder - hvortil de er designet som chefer.

Det er en operativ kommandoorganisation, der står sin prøve i dagligdagen og som under store og komplekse NATO-øvelser har vist, at Søværnets Operative Kommando med FOD CCIS som grundlag og marinedistrikterne som hjørnestene har en effektiv og troværdigt virkende kommandoorganisation som ledelsesværktøj.

Uden væsentlig overdrivelse kan det vel siges, at udvikling af den *nye kystdefension* og herunder etablering af funktionelle samvirkeforhold med andre myndigheder og enheder i søværnet samt med det omgivende militære og civile samfund i totalforsvarsregi, måske er een af de største landvindinger i efterkrigstidens søværn.

AFSLUTNING

Ved årsskiftet 1990/1991 indtræder markante ændringer i forsvarets øverste ledelse. Embedet som Inspektør for Søværnet nedlægges; en række områder, som har været centreret i Forsvarskommandoens regi, overføres til Søværnets Operative Kommando - og det organisationskema, som nu kan tegnes, vil have en vis lighed med organisationskemaer på de indledende sider af denne artikel, selv om Søværnskommandoen ikke genopstår - denne gang.

Med baggrund i »Beretning fra Forsvarskommissionen af

1988« synes fremtiden for søværnet at kunne tegne sig således:

»Ved indgåelse af forsvarsforliget 1989 blev der for søværnets vedkommende fastlagt en struktur med et generelt indhold, der vil være gældende langt ind i 90'erne«.

Situationen tilsiger efter kommissionens opfattelse, at søværnet i de kommende år sikres en stabil udvikling på grundlag af forsvarsaftalen af 1989. Dermed sikres en betydelig fleksibilitet, der vil gøre det muligt at reagere på større ændringer i den internationale situation i såvel positiv som negativ retning.

Kernen i søværnsstrukturen udgøres af enheder til farvandsovervågning og suverænitetshævdelse inklusiv operativ kommandoorganisation og en skole- og materielkommandostruktur med bred ekspertise. Afhængigt af den internationale situation må denne kerne tilføres et varierende kamppotential.

Med enheder til farvandsovervågning og suverænitetshåndhævdelse operativt underlagt og som part i den operative kommandoorganisation, synes kystdefensionens plads i søværnet - som ligestillet partner med flåden - at være sikret langt ind i fremtiden.

Kystdefensionen er og forbliver at være flådens rygstød samt knudepunktet for forbindelsen mellem land og sø.

SKIBSBRANDE OG BRANDBEKÆMPELSE I SØVÆRNET

Af Kommandørkaptajn Per Mikkelsen

Skibsteknisk Selskab, der er en sammenslutning af Gruppen af Frie Skibsteknikere fra Institutet for Skibs- & Havteknik, Skibsgrupper, Dansk Ingeniørforening, Skibsteknisk Gruppe fra Ingeniør Sammenslutningen og Søfartsteknisk Forening, afholdt den 5. marts 1990 et seminar over emnet "Skibsbrande" på Danmarks tekniske Højskole.

Seminaret, der blev afholdt med baggrund i de seneste brande i danske skibe samt de nye tiltag på det lovgivnings- og sikkerhedsmæssige område, blev indledt af direktør T. Funder, Søfartsstyrelsen.

DFDS orienterede om erfaringerne fra brandene på "KING OF SCANDINAVIA" og "TOR BRITANNIA", der var indlæg om "Konstruktiv brandsikring", "Brandvarsling", "Brandslukning", "Opbygning af brandberedskab" og om "Søfartsstyrelsens Opklarings- og kontrolenhed". Der var også et indlæg om "Skibsbrande og brandbekæmpelse i søværnet" ved undertegnede, hvorfra følgende skal gengives:

Man kan opdele skibsbrande i søværnet over en ti årig periode på skibsbrande i havn og skibsbrande i søen.

I fig. 1 findes en oversigt over de ni skibsbrande flåden har haft i skibe i havn i perioden 1979 - 1989.

Herfra skal omtales et par eksempler.

Fig. 1. Skibsbrande i havn 1979-89.

Md./År	Type/Sted	Hvor o/b	Hvorfor	Slukket m.	Skader	Lessons learned
Sep. 79	Fregat FLS KBH	Bekl. last	Svejsning over...	Vand	Beklædning kr. 7.300,-	Brandvagt ved svejsearbejde
Juli 82	Fregat i dok OLV	Maskinkontrol- rum	?	Vandtage nedefra	Kontrolrum udbrændte kabler m.v. kr. 25 mio.	<ul style="list-style-type: none"> - Transp. aut. brandmelde anlæg under eftersyn - Tilsynet øges ved OLV. - FLS brandmandskab bedre skibstypekendskab
April 83	Fregat Lissabon	Maskinrum	Kortslutning i hovedstrøm- tavle pga. høj lastvandstand	Skum	Hovedstrømtavle Generator Brandpumpe Turbolader Kr. 571.000,-	
Juni 85	Bev. fart. Rødbyhavn	Kabys	Viskestykker antændt af ovn	Vandtage	El-installationer kr. 145.000,-	- Røgdykkerapparat placering ændres
Feb. 81	Minelægger FLS KBH	Maskinrum	Olietænk fra pejlrør ramte varmekedel- aftæk	CO ₂	Afbrændt maling	- Pejlrørsvisning ændres
Sep. 81	Minelægger FLS KBH	Televærksted	Kortslutning i TV	CO ₂	El-installationer Reserve dele Oplysningsbøger Kr. 25.000,-	<ul style="list-style-type: none"> - Halon i Televærksted - Røgdetektor
Juni 85	Insp. skib Tværå	Gearrum	Kortslutning + oliespild v. olie- fyr	CO ₂ + skum	El-installationer	
Juni 82	Insp. kut. bedding Godthåb	Messe	Gnister fra skærebrænding	Vand	Kabler Inventar	- Brandvagt ved svejse- arbejde
Aug. 88	Insp. kut. Julianehåb	Kabys	Overkog fra frituregryde	CO ₂	Garnering m.v. Kr. 500,-	- Brandtæppe i kabys

I juli 1982 lå en fregat i dok på Orlogsværftet for eftersyn uden besætning om bord.

I nattens løb opstod der brand i kontrolrummet som desværre nåede at udvikle sig meget, før den blev opdaget.

Det er ikke endeligt fastslået, hvordan branden opstod. Men der er ingen tvivl om, at tegninger, oplysningsbøger og møblerne i kontrolrummet var det, der virkelig gav ilden næring. Branden udviklede stærk røg.

Skibets teknikofficer, som var blevet tilkaldt, sendte to militære røgdykkere op i kontrolrummet nedefra. Det kunne lade sig gøre, fordi skrueakserne var taget ud. Branden blev angrebet fra en nødluge i kontrolrummets dørk med vandtåge - og slukket.

Maskinkontrolrummet udbrændte og en mængde kabler blev ødelagt ligesom meget elektronisk udstyr blev beskadiget af syreflejringer fra branden i el-kablerne.

Reparationen kostede 25 millioner kr. og var dermed langt den dyreste i perioden.

Vi lærte, at der bør anvendes transportable automatiske brandmeldeanlæg i skibe under eftersyn, og at brandmandskabet ved flådestationerne skulle have bedre skibstypekendskab.

I april 1983 havde en fregat under havneophold i Lissabon en kortslutning i en strømtavle p.g.a. høj lastvandstand. Dengang var der ikke lastvandsseparatorer i denne skibstype og det kunne være svært at slippe af med olieholdigt lastvand i havn.

Branden blev slukket af egen besætning.

Der var skade på hovedstrømtavlen, en generator og en turbolader ialt for 571.000 kr.

Efter at fregatterne har fået lastvandsseparatorer blev det lettere at fjerne olieholdigt lastvand.

Man kan sammenfatte de ni brande, der har været i havn i perioden således:

- Fem skete i maskinrum, maskinkontrolrum og værksteder.
- To skete i kabys.
- To skete i henholdsvis last og messe.

Fig. 2. Skibsbrande i søen 1979-89.

Md./År	Type/Sted	Hvor o/b	Hvorfor	Slukket m.	Skader	Lessons learned
Okt. 85	Fregat	Maskinrum	Olie i isolering på kraftturbines hus	Vand	Maskinrumsinventar Kr. 240.000,-	- aktustisk lastvandsalarm i kontrolrum
Maj 81	Korvet	Maskinrum	Løsgået udluftningsskrue på brændstoffor-pumpe: Gasolie-sprøjt på turbo-lader	Vandtåge Skum	El-anlæg Kr. 6,7 mio.	- Halon i maskinrum - Ej aluminiumsledere m.v. - Kabler udenom maskinrum - Indkapsling af motorer
Nov. 82	Korvet	Randardome	Varmetråde tændt domens belægning	CO ₂	Mindre	
Feb. 83	Korvet	Maskinrum Oliefyr	Mangelfuld rengøring efter rep.	CO ₂	El-udstyr	- Omhyggelig rengøring
Nov. 86	Korvet	Maskinrum	Varmelegeme for ferskvands-generator kortsluttet	CO ₂	Mindre	
Jun 86	Missiltorpedobåd	Styremaskinrum	Utæt gasolierør lækkede på udstødningsrør	Kvælning	El-udstyr Kr. 100.000-	
Maj 89	Missiltorpedobåd	Styremaskinrum	Utæt gasolierør lækkede på udstødningsrør	Halon	El-installation Kr. 280.000,-	- Ændret gasolierørføring
Juni 85	Øvelseskutter	Maskinrum	Defekt akselbremse	CO ₂	El-anlæg Kr. 15.000,-	- Bedre tilsyn
Maj 88	Torpedoindbjergningsfartøj	Maskinrum	Varmt udstødningsrør antændte træværk	Halon Pulver Vand	Kr. 144.000,-	- Bedre halon-disponering - Bedre slukningsmidler

Årsagerne var:

- Kortslutning i tre tilfælde.
- Varme overflader i tre tilfælde.
- Svejsning/skærebredning i to tilfælde.
- Ikke endeligt fastslået i et tilfælde.

Der blev slukket med:

- CO₂-slukker i fire tilfælde.
- Vand og skum i fem tilfælde.

Skader:

- Personskader: Ingen.
- Materielskader: 25.748.000 kr. hvoraf 1 skade på 25 mio. kr.

Søværnet lærte:

- Der installeres automatiske brandmeldeanlæg under eftersyn.
- Bedre disponering af HALON.
- Bedre tilsyn og brandvagt ved svejsning.
- Ændret normering og placering af brandudstyr.

Der var også ni skibsbrande i søen (fig. 2).

To eksempler skal omtales. Det første fra en korvet:

En løsgået udluftningsskrue på en brandstofforpumpe medførte gasoliesprøjt på det varme udstødssystem i maj 1981. Branden blev slukket med vandtåge og skum af egen besætning.

Der var omfattende skader på det elektriske anlæg.

Reparationen kostede 6,7 mio. kr.

Søværnet lærte,

- at der ikke bør anvendes aluminium til ledere og flugtveje i øvrigt,
- at der burde installeres HALON-anlæg,

- at der burde være spjæld i luftindtag for maskinrum og
- at vigtige el-kabler skulle lægges uden om maskinrum hvor dette er muligt.

Det næste eksempel er fra en missiltorpedobåd.

I maj 1989 var en utæthed på et gasolierør for tågeudlægning, der var anbragt over et udstødningsrør årsag til en brand i styremaskinrummet. Branden blev slukket med HALON.

Der var omfattende skader på elektrisk materiel og reparationen kostede 280.000 kr.

Gasolierørføringen er foreslået ændret.

Sammenfattende kan det for de 9 brande i søen siges:

- Otte skete i maskinrummet/styremaskinrummet.
- En skete i en radardome.

Årsager:

- Olie på varme overflader i fire tilfælde.
- Varme overflader antændte materialer i tre tilfælde.
- Kortslutning i et tilfælde.
- Andet i et tilfælde.

Der blev slukket med:

- CO₂ i fire tilfælde.
- Vandtåge/skum i to tilfælde.
- HALON i to tilfælde.
- Selvslukning/kvælning i et tilfælde.

Skader:

- Personskader: ingen.
- Materielskader: 7.479.000 kr. - hvoraf en skade på 6,7 mio. kr.

Søværnet lærte:

- Søge at undgå aluminium i flugtveje.
- Bedre disponering af HALON.
- Indkapsle motorer m.v.
- Spjæld i luftindtag til maskinrum.
- Visse kabler udenom maskinrum.
- Bedre gasolierørføring.

Brandene i søen skal ses i lyset af, at der gennemsnitlig har været

- to inspektionsskibe i søen 300 dage om året,
- et skoleskib i søen 150 dage om året,
- fem - seks farvandsovervågningsenheder i søen 150 dage om året og
- 45 øvrige enheder gennemsnitlig i søen 95 dage om året,

altså ialt op mod 60.000 sejldage i perioden.

Brandhyppigheden pr. skib pr. dag i perioden var således ca. 0.30 promille.

FORHINDRING AF BRANDENS OPSTÅEN

Man kunne spørge hvad der i søværnet gøres for at forhindre brand i flådens skibe.

Der gøres flere ting:

- Alt personel i søværnet uddannes i brandbekæmpelse.
- Der holdes hyppige øvelser i brandbekæmpelse om bord.
- Søværnet prøver at undgå brand ved de materialer der vælges.
- Skibenes udformes så farerne ved brand bliver mindre.
- Søværnet prøver at anskaffe det bedste brandslukningsudstyr i tilstrækkelig mængde.
- Søværnet prøver at placere brandslukningsudstyret hensigtsmæssigt, ligesom der anskaffes effektivt beskyttelses-

og kommunikationsudstyr til de, der bliver involveret i brandbekæmpelse.

- Endelig prøver søværnet at følge udviklingen på området.

BRANDBEKÆMPELSESUDDANNELSEN

Alt det menige personel, der møder til tjeneste ved søværnet, får en hel dags uddannelse i brandteori og -slukning af karbrande med transportable slukkere, vandtåge og skum og uddannelse i brug af flugtmaske.

Når personallet har fået den grundlæggende brandbekæmpelsesuddannelse på skole følges uddannelsen op om bord under enhedsuddannelsen, hvor funktionsuddannet personel bliver sammenarbejdet til en kampdygtig enhed.

Derudover gives specialuddannelse i helikopterbrandslukning til inspektionsskibsbesætninger.

Alle, der skal indgå i en havaripatrulje om bord, får en to dages uddannelse som røgdykker og i bekæmpelse af større brande.

Personel af sergentgruppen gennemgår ved Søværnets Teknikskole Havarikursus en røgdykkeruddannelse. Den varer to dage. Derudover får dette personel en brandlederuddannelse som også varer to dage.

Endelig får alle officerer en to dages røgdykkeruddannelse og en indsatslederuddannelse af to dages varighed.

Røgdykkeruddannelse i søværnet gælder i fem år.

Foruden de her nævnte uddannelser kommer mange besætninger med deres egne ledere fra flådens skibe på Havarikursus en gang om året for repetitionsuddannelse.

Krigserfaringer har vist, at en veluddannet besætning kan magte selv meget store havarier og brande og holde skibet sejlene og derfor gøres der meget ud af at have et højt havariberedskab og herunder brandberedskab om bord.

Havarikursus har på årsbasis 3.000 elever, hvoraf ca. 750 er civile fra navigationsskoler, maskinmesterskoler, brandvæsner, civilforsvarskorpset og rederier m.v.

Alle, der gennemgår en navigationsskole eller maskinmesterskole, skal gennemgå et tre dages brandbekæmpelseskursus

hvori indgår uddannelse i brug af transportable slukkere, røgdykning og slukning af større brande. Derudover får de civile også en to dages uddannelse i indsatsledelse.

I de krigsskibe, der blev bygget under 2. verdenskrig var der ikke taget meget hensyn til komfort og de materialer der blev anvendt og udformningen af skibene var kun styret af effektivitetshensyn.

Men for at fastholde personellet og rekruttere nyt personel, har det været nødvendigt, at højne komforten om bord - somme tider på bekostning af de ideelle løsninger.

Men der gøres et stort arbejde for at anvende brandslukkende eller brandhæmmende materialer hvor det er muligt, og der gøres på det seneste meget for at undgå materialer, der danner giftig røg ved brand.

Ved udformning af skibene søges disse inddelt i et passende antal brandzoner med selvslukkende døre, der kan udløses på stedet eller centralt. Der søges etableret selvstændige brandzoner ved maskinrum, kabys, kontrolrum og elektronikumrum såsom operationsrum, radiorum, sonarum o.s.v.

FALKLANDSKONFLIKTEN

Fra Falklandskonflikten i 1982 er hentet en lang række "lessons learned" og "lessons re-learned" som englænderne har sagt - fordi en del erfaringer var indhøstet tidligere, men gået i glemmebogen.

Af erfaringerne kan nævnes - i en ikke prioriteret rækkefølge:

- Alle brandstoftanke skal hvor det er muligt anbringes under vandoverfladen.
- Møbler skal fremstilles af stål og møbeltekstiler af brandhæmmende materialer, der ikke udvikler giftig røg.
- Alle døre og luger skal være af stål.
- Der skal være specielle gastætte døre.
- Hovedbrandledning skal forsynes fra mange brandpumper.
- Der skal være HALON-slukningsanlæg for maskinrum med back-up i form af vandtåge og/eller skum.

- Der skal være skumslukningsanlæg på helikopter dæk og tilstødende områder.
- Der skal være manuelle og fastinstallerede sprinkleranlæg for magasiner.
- Antallet af vandtætte afdelinger i skibe skal forøges for at begrænse vandfyldning og udbredelse af brand og røg.
- Bedre tætning hvor rør og kabler går gennem brandsikre skodder.
- Skibe opdeles i op til fire brandzoner.
- Hver brandzone forsynes med selvstændigt drevet ventilationsanlæg, brandpumpeanlæg og generatorer med fordelingstavler.
- Brandpumperne anbringes sådan, at der ikke let beskadiges flere af dem ved samme angreb.
- Hovedbrandledning skal forsynes med ekstra ventiler så man kan komme udenom et beskadiget stykke rørledning.
- Slukningsanlæg for maskinrum forsynes med fjernbetjeningsanordninger, så de kan betjenes fra vejrdæk.
- Magasiner forsynes med ekstra sprinkler-systemer.
- 34% af alle skader på besætningsmedlemmer var brandsårs-skader.
- Alle brandfolk forsynes med branddragt i eet stykke og med støvler.
- Alle havaripatroljer forsynes med termiske kikkerter og trådløse kommunikationsmidler og med røgdykkerapparater med en flaske og med overtryk i maskerne.
- Der indføres elektroniske skadeovervågningssystemer med dataindsamling, -behandling og -lagring. Oplysningerne skal kunne præsenteres på en måde, der gør det muligt at vurdere situationen og som gør det lettere at træffe rigtige beslutninger.

SKIBSBRANDE I DEN AMERIKANSKE FLÅDE

Og nogle erfaringer fra den amerikanske flåde.

Søndag, den 17 maj 1987 var USS STARK (fregat af PERRY-klassen) på sejlads i den Persiske Golf for to motorer med en

fart af 15 knob.

Kl. 2112 blev skibet ramt af to missiler, og der udbrød en voldsom brand om bord.

Der blev straks etableret havarirulle og efter 6 minutters forløb havde havaricentralen kontakt med alle havaripatruljer.

Lukningstilstand ZULU blev etableret og 8 minutter efter angrebet var det første røgdykkerhold sat ind. Branden blev slukket på tre timer af egen besætning.

Ved missilspængningen opstod en trykbølge, der ødelagde skodder og vandtætte døre i nærheden og en mængde brandbart materiale blev spredt i området.

Missilbrændstoffet, der indeholder ilt, fremkaldte brande med temperaturer på ca. 1600 grader, det dobbelte af flybrændstofs forbændingstemperatur.

En gruppe amerikanske havari eksperter har lavet følgende oversigt over "lessons learned":

1. BRANDBEKÆMPELSE.

- Brændende missilbrændstof vil danne meget høje temperaturer. Det er ikke muligt at slukke missilbrændstof, da det selv indeholder ilt. Når missilbrændstoffet er opbrændt vil forbrænding af elektriske kabler og lignende fortsætte ved høje temperaturer. Hvis der ikke køles kraftigt vil der ske selvantændelse i området ovenover.
- Man fandt, at det skulle gøres muligt at skære hul i overliggende dæk for at bortlede varme og røg til vejrdækket. Derved kunne temperaturen være sænket.
- Huller til afledning af varme og røg skal skæres fra vejrdækket og det personel, der arbejder her skal være godt beskyttet fordi røg og damp under overtryk vil blæse op gennem de udskårne huller.

2. FLUGTAPPARATER OG PROCEDURER.

- Flugtapparaterne fungerede fint og reddede personel.
- Forudgående træning var afgørende for effektiv anvendelse.

Træningen *skal* indeholde anlæggelse af flugtapparat i mørke.

- Mulige flugtveje skal trænes. Hvis alle flugtveje er spærret anbefales det at søge nedad i skibet til f.eks. pumperum eller rum med søventiler, hvor man kan køle med søvand.
- Nogle havde problemer med at anlægge flugtmasker p.g.a. forbrændte hænder.

3. RØGDYKKERAPPARATER (OXYGEN breathing apparatus OBA).

- Forudgående træning var en forudsætning for effektiv anvendelse.

4. BRANDDRAGTER OG TILBEHØR.

- Det er nødvendigt med branddragter, der beskytter hele kroppen. Og hovedet skal beskyttes med "anti-flash-hætte".
- Jo flere lag, jo bedre beskyttelse.
- På grund af det overraskende angreb ankom flere brandmænd i "T-shirts" og anden uegnet påklædning. Det blev klaret med kedeldragter, vindjakker og koldtvejsbeklædning.
- Skibets havariskabe bør yderligere udstyres med sikkerhedsko, sokker, underbeklædning og arbejdsbukser.
- Man erfarede, at hvis anti-flash-hætterne først var blevet fugtige, skulle de jævnligt fugtes med vand for at undgå skoldning af den hud, der var i berøring med hættens.

5. TERMISK KIKKERT.

- På grund af høj varme og kraftig røgudvikling havde røgdykkerne svært ved at lokalisere det egentlige brandsted. Med en termisk kikkert kunne man lokalisere branden og følge dens udbredelse via kabelbanerne.

6. TRANSPORTABLE RØGTÆPPER/RØGGARDINER.

- USS STARK er forsynet med automatisk lukkende branddøre - men røgen blev spredt i skibet, fordi døre skulle åbnes for at give adgang for røgdykkerne. Røgtæpper /røggardiner har vist sig at være en stor hjælp også hvor døre og luger er beskadiget.

7. KOMMUNIKATION.

- Faste kommunikationslinier svigtede. Dels var kabler overbrændte, dels måtte havaricentralen rømmes p.g.a. røg. Det anses for absolut nødvendigt, at der kommunikeres med røgdykkerne via transportable radioer.

8. TRANSPORTABELT SKÆREVÆRKTØJ.

- Manglen på transportabelt skæreværktøj, der hurtigt kan skære igennem overliggende dæk, beskadigede luger og vandtætte skodder menes at være en af årsagerne til brandens store omfang.
- Det er - som nævnt - vigtigt at kunne skære hul til brandstedet men det er også yderst vigtigt, at man kan skære drænhuller i skodder og dæk for at slippe af med vand fra brandslukningen - også af hensyn til skibets stabilitet.

9. SKRIDSIKKER BELÆGNING.

- Når skridsikker dæksbelægning overmales af kosmetiske grunde kan dækket blive meget glat.

10. DIVERSE.

- Havariskabene bør indeholde skibs-/havaritegninger.

Efter seminaret om skibsbrande har vi været vidne til den store brand i "SCANDINAVIAN STAR". Der er ingen tvivl om, at der fortsat er stort behov for, at der forskes i materialevalg til skibe, skibsindretning og effektive brandslukningsmidler.

Men frem for alt er der behov for en effektiv brandbekæmpelsesuddannelse af skibenes besætninger, for den brand, der kan slukkes med et glas vand indenfor de første sekunder efter dens opståen, kræver måske en pøs vand til slukning efter de første minutter og hele skibets brandslukningskapacitet kan være utilstrækkelig efter kort tids forløb.

BOGANMELDELSE

Jørgen H. Barfod: Flådens fødsel. Udgivet af Marinehistorisk Selskab. København 1990 (Marinehistorisk Selskabs skrift nr. 22). 231 s. Illustreret. Kr. 250,-.

En af vore fineste marinehistorikere, den tidligere leder af Frihedsmuseet i København Jørgen H. Barfod har benyttet en del af sit otium til at undersøge, hvornår og hvordan den kongelige orlogslåde i sin tid kom til verden, og resultatet foreligger nu i form af den 22. bog i Marinehistorisk Selskabs skrifterække. Det var i øvrigt Barfod selv, der så langt tilbage som i 1952 gav bolden op i skrifterækken med en skildring af slaget i Køge Bugt 1677.

Fremstillingen er først og fremmest kronologisk anlagt. I 10 grundige kapitler (nr. 2-11) følges flådens udvikling fra Erik af Pommerns tid (1412-39) til Frederik I's (1523-33), og det sker på baggrund af en skildring i kapitel 1 af det gamle ledings-system, som den faste orlogslåde skulle komme til at erstatte. Bogen slutter med et sammendrag af de vigtigste resultater af arbejdet (kapitel 12), efterfulgt af oversigter over de af periodens kongelige orlogsskibe og skibschefer, hvis navne vi kender. En kilde- og litteraturfortegnelse samt behørigte registre over nævnte personer og skibsnavne afslutter bogen.

Flådens fødsel har ikke tidligere været taget op til behandling, og når man ser, hvilket materiale Jørgen H. Barfod har måttet gennemgå, forstår man det egentlig godt. Materialet er nemlig dels meget spredt, dels ikke særligt let tilgængeligt, så der har været tale om noget af et puslespil for at få så mange brikker til at passe sammen som muligt. Den sene middelalder var for den danske kongemagt en næsten ubrudt kæde af stridigheder i forbindelse med kongernes forsøg på at håndhæve herredømmet i Østersøområdet, og en lang række oplysninger har forfat-

teren derfor kunnet og måttet hente i kilder fra de såkaldte hansestæder, der ofte tog del i striden. Og selv om Danmark, Norge og Sverige formelt set var i union med hinanden (Kalmarunionen), var der ikke altid fryd og gammen mellem unionslandene, så også svenske kilder har vist sig givtige. Endelig er det danske grundlag for at karakterisere de skibstyper, datiden anvendte, ikke særlig godt, og især på dette område har engelsk materiale kunnet anvendes som supplement. Da dronning Margrethe i 1398 indgik en aftale med hansestæderne om en fælles indsats mod sørøvere i Østersøen, lovede hun selv at stille med tre store skibe med kanoner om bord, men nogen egentlig fast, kongelig flåde synes hun ikke at have haft.

Det er således først under hendes efterfølger på tronen, kong Erik af Pommern, at vi møder navnene på de første sikre kongelige orlogsskibe, og skal man i vor jubilæumsfikserede tidsalder tage et helt bestemt årstal for flådens fødsel frem, må det være 1414, for netop dette år, den 29. juli, udfærdigede kong Erik et brev på sit skib "Den store Ark", og orlogsflåden er dermed rykket fra historiens tusmørke ud i de skinbarlige realiteters verden. Kongen udrustede flere gange flåder med over et halvt hundrede skibe, men meget er dog stadig usikkert, og vi kender kun navnene på to skibe fra Eriks tid og to fra kong Christian I's. Fra sidstnævnte konges tid (1448-81) stammer de første oplysninger om en vinterhavn for den kongelige flåde ved Slotsholmen i København, og eksempelvis omtaler kongen i et brev "vore og andre fri mænds skibe", der har ligget i København i vinteren 1464-65.

Kilderne flyder rigeligere om kong Hans' flåde (1481-1513) end om hans forgængeres, og fra denne konges tid kan der således opregnes omkring 50 kongelige orlogsskibe. Den første skibsliste dukker op, en hollandsk skibsbygmester ligeså, og kongen anlægger endog eget skibsværft på øen Æbelø (senere Slotø) i Nakskov Fjord. Hvor meget der blev bygget på værftet i kong Hans' tid, er uvist. To store skibe, der gjorde indtryk i datiden på grund af deres størrelse - Engelen og Maria - blev det sikkert ikke. Det er i øvrigt betegnende for tiden, at kongen

kom ud for, at den fynske biskop Jens Andersen Beldenak (under hvis område Lolland-Falster med Slotø hørte) i begyndelsen ligefrem synes at have saboteret kongens værftsplaner.

Også kong Hans' søn, Christian II, opretholdt en betydelig flåde, så længe han havde penge til det, og den franske gesandt skrev således i 1518 hjem til sin konge, at "Danmark havde sin styrke til søs, og at kong Christian var velforsynet med skønne orlogsskibe, han havde et godt artilleri og raske og dygtige søfolk". Kongens og hans folks flugt fra landet i 1523 betød dog, at efterfølgeren, Christian II's farbror, Frederik I, måtte begynde næsten på bar bund med flådeopbygningen.

Alle bogens resultater kan ikke fremdrages her, men det bør dog nævnes, at bogen ikke kun rummer oplysninger om kongerne og deres skibe; vi bliver også indgående orienteret om skibstyper, chefer og mandskab - og ikke at forglemme er der tale om den helt nødvendige sammenvævning med den historiske baggrund for flådeoperationerne gennem tiden.

Kong Hans står trods alt tilbage som en af bogens hovedpersoner, og det er derfor ikke underligt, at man har overleveret kongens eget råd mod en af de mest frygtede mangelsygdomme til søs, skørbugen. "Man skal", siger kong Hans, "tage en god håndfuld af efterskrevne urter: Pommerske salvie, by møche (bynke?), bjørnekarse, stenpeber, og den grønne mellembark af asketræ og det altsammen lade syde tilhobe i vin eller godt fedt øl under tæt låg til halvparten er vel indsødet, dernæst give den syge deraf at drikke varmt om morgenen i 8 dage, det hjælper visselig og sygdommen forsvinder bort".

Alt i alt må der siges at være dækning for den flotte slutningsbemærkning i forlagsmeddelelsen om bogen: "Den danske flådes historie er forøget med 100 år". Og det er sket gennem systematisk arbejde med mange forskellige kilder til tidens historie. Nogle vil måske finde bogen lovlig detaljeret, men i den form, den nu forligger, er den først og sidst egnet til at give et indtryk af soliditet. Det helhedsbillede, der her er skabt, vil utvivlsomt blive stående, og sagt lidt firkantet vil der næppe være mere at finde om flådens fødsel - i hvert fald ikke i

skriftlige kilder. Hvad marinearkæologien kan bringe - om de skibstyper, der har været anvendt i de danske farvande - kan kun fremtiden vise. Fremstillingen bærer i øvrigt tydeligt præg af pædagogiske overvejelser og er således forsynet med passende sammendrag ved afslutningen af de enkelte kapitler og overgangen til de følgende.

Flådens fødsel kan således roligt anbefales til nærværende tidsskrifts læsere. Der er tale om den første samlede fremstilling af orlogsflådens "rødder", og når hertil lægges, at bogen er godt illustreret - bl.a. med en række farvebilleder - og fint tilrettelagt (af Jens Lorentzen), kan man ikke ønske mere. En berømt historiker sagde engang i skuffelse, at man havde foretrukket facade for grundmur, da han blev forbigået ved en stillingsbesættelse. Dette velkendte dilemma foreligger ikke her, for *Flådens fødsel* er en bundsolid vare i en fornem indpakning.

Arkivar, cand.phil. Jørgen Thomsen

NEKROLOGER

Lodsdirektør, kommandørkaptajn Mogens Schmidt (1507) blev født 12 JUN 1909 som søn af handelsrejsende Johan Schmidt og hustru Karen f. Skaarup.

Han blev kadet 1928, søløjtnant II 1931, søløjtnant I 1932, kaptajnløjtnant 1939, orlogskaptajn 1946, orlogskaptajn i res. og lodsinspektør 1949, lodsdirektør 1960, kommandørkaptajn i res. 1961, afsked fra res. 1974, afsked som lodsdirektør efter ansøgning 1976.

I 1931 gennemgik han observatorskolen ved flyvevæsenet, 1933 søofficerskursus ved Søofficersskolen, 1933-34 undervandsbådsskole. 1934-35 var han næstkommanderende i undervandsbåde, 1935-37 gennemgik han geodætisk kursus ved Hærens Officersskole.

Fra maj til oktober 1937 var han ved opmålingsskibet HEJMDAL på opmåling i grønlandske farvande. Derefter fulgte 3 år ved Søkortarkivet (1937-38-39), men indimellem (DEC 37-MAR 38) havde han orlov i koffardifart med M/S CANADIAN REEFER (rederiet J. Lauritzen) til Holland, Brasilien, Argentina og Frankrig.

Fra april 1938 til september var han atter på Grønland som næstkommanderende i opmålingsskibet TERNEN. I 1939 til JAN 1940 var han i artilleriskibet PEDER SKRAM samt i opmålingsskibet FREJA i danske farvande. Fra JAN 1940 til 22 MAJ 1940 var han næstkommanderende i torpedobåden DRAGEN i 1. T-gruppe i sikringsstyrken. I somrene 1940 og 1941 var han næstkommanderende i FREJA på opmåling i danske farvande med tjeneste ved U-bådsdivisionen indimellem. 1941-42 havde han tjeneste ved kvartermester- og underkvartermesterskolerne. Samtidig hermed - og i følgende år - fulgte lærergerning i navigation ved Søofficersskolen og tjeneste som

skoleofficer sammesteds, i 1943 i forbindelse med sejlads med inspektionsskibet INGOLF som kadetskib i danske farvande.

I 1945 var han næstkommanderende i mineskibet LINDORMEN som kadetskib og i 1946 med fregatten HOLGER DANSKE, også som kadetskib.

I sommeren 1945 var han adjudant hos chefen for Søværnskommandoen. 1947-48 og 1949 var han chef for FREJA på opmåling i danske farvande, samt deltog i 1948 i Deccaopmålingsforsøg i svenske og norske farvande. Vinteren 1948-49 var han ved Søkortarkivet. 30/6 1949 tog han sin afsked af linien, 1/7 s.å. blev han lodsinspektør, 1/12 1960 lodsdirektør.

Mogens Schmidt var et meget venligt og omgængeligt menneske, der skabte sig venner, hvor han kom frem. Hans gode forstand og evnen til at omgås andre førte ham naturligt ind ved lodsvæsenet.

Han var gift to gange. Første gang i 1939 med Inger Hyllested, der døde 1975. Fra dette ægteskab efterleves han af 2 døtre. Anden gang i 1977 med Ellis Andersen f. Aagerup, der døde i 1979.

I maj 1990, under ophold ved Vesterhavet, blev han ramt af en alvorlig hjerneblødning med påfølgende lammelse. 28/9-1990 døde han på Sct. Lucasstiftelsen i København. 6/10 blev han bisat fra kapellet samme sted.

(1513)

I.25 Tage K. Pedersen var født i Nykjøbing F. Han var maskinarbejder og ansat på Nobels Fabriker. Han var en ivrig sejlsportsmand og meget optaget af musik og af sin lille familie.

Da krigen og besættelsen kom, var han klar over sin egen holdning. Han fik hurtigt forbindelse med de kredse, der ønskede at trodse besættelsesmagten og de følgagtige danske politikere.

Han blev medlem af modstandsbevægelsens ledelse i Nykjøbing. I 1944 blev han medlem af modstandsbevægelsens ledelse i Maribo Amt, med sabotage som sit særlige ansvarsområde.

Efter befrielsen ansøgte han om en officersstilling i Søværnet.

I 1946 blev han antaget som kystkaptajnløjtnant. I 1952 blev han kaptajnløjtnant og allerede samme år orlogskaptajn. I 1962 tog han sin afsked af linien, men forblev tjenstgørende som orlogskaptajn i reserven indtil november 1966. Han kom således til at forrette tjeneste som søofficer i mere end tyve år.

Han havde en varieret tjeneste på Søværnets forskellige forter som næstkommanderende og som chef. I to år havde han den krævende stilling som chef for Marinestation Grønneal. Efter en kort stabstjeneste sluttede han sin tjeneste som næstkommanderende på marinekasernen på Flådestation København.

I 1966 flyttede han til Bøtø på Falster, og her var han i mange år travlt beskæftiget i det lokale samfund bl.a. med udlejning af sommerhuse.

Et særligt kapitel i hans liv var hans store interesse for musik. Som ung spillede han underholdningsmusik om aftenen. Efter sin afsked var han, bogstaveligt til sin død, medlem af Regionens Hjemmeværnsorkester. Ved hans 80 års fødselsdag spillede orkesteret - under hans ledelse - en af ham selv komponeret vals.

Tage Pedersen var, som det vel fremgår af hans levnedsløb, en usædvanlig mand. Han var meget flittig, og han nåede og opnåede meget. Han var en frygtløs modstandsmand, og han brugte alle sine kræfter på at opbygge illegale styrker og ikke mindst at bruge dem i sabotagens dobbelt risikable arbejde.

Han elskede havet. Der er ingen tvivl om, at hans mange år i Søværnet - hvor han havde været værnepligtig i 1920'erne - var opfyldelsen af en drøm fra hans helt unge år.

Han lagde ikke skjul på sin fædrelandskærlighed. Han havde "stærke meninger" og var ret kompromisløs. Der stod respekt om hans holdninger og han var en vellidt kollega i modstandsbevægelsens få år og i de mange år i Søværnet.

Han havde en meget stærk hjemmebase med fire børn og disses familier. Og fremfor alt havde han en trofast og klog hustru - hans faste udgangspunkt i hele hans voksne tilværelse. T.K. Pedersen døde den 18. november 1990.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i september/oktober 1990

ADMINISTRATION M.V.

Austausch von dienstlichen Besuchen (Besuchsordnung). Bonn 1959. 34 s.

Flaggen-, Salut- und Besuchsordnung für Schiffe/Boote der Bundeswehr. (FlaSBO). Bonn 1977. upag. (88 s.), ill.

Midlertidig Uniformsreglement for Marinens Offiserer. Drammen 1953. 32 s. ill.

Naval Research Laboratory 1990 Fact Book. Washington 1990. 140 s. ill. kort. index. 4°.

Plan for tilpasning af Forsvarets øverste militære ledelse. u.sted 1990. 90 s. 4°.

Salutordnung für Schiffe der Marine. Bonn 1959. 24 s.

Uniformsbestämmelser för Flottan 1975 + Uniformsbestämmelser för Flottans officerare 1949. Sundbyberg 1975 & 1949. forsk.pag. ill.

Værnepligtsstyrelsens Beretning 1989-90. u.sted 1990. 12 s. ill.

HISTORIE

Barfod, Jørgen H.: Flådens fødsel. Kbh. 1990. 232 s. ill. kort. index. bibl.

Dept. of the Navy. Report to the Congress. Fiscal Year 1991. Washington 1990. 72 s. ill. 4°.

Marinehjemmeværnet 1989. (Jubilæumsudg. - 40 år). Korsør 1989. 36 s. ill.

Naval Programme for the State Visit of H.M. Queen Elizabeth II and ... 1979. u.sted u.år (1979). ill. kort.

Schrøder, Hans A.: Historien om Flyvevåbnet. 1950 - 1. oktober - 1990. Værløse 1990. 258 s. ill. index. bibl.

KRIGSHISTORIE

Bertrand, Michel: Les Forces Navales Francaises Libres. Paris 1980. 72 s. ill. bibl. 4°.

Heiferman, Ronald: US Navy in World War II. London 1978. 192 s. ill. index. 4°.

Krause, Günter: U-Boot und U-Jagd. Berlin 1989. 264 s. ill. bibl.

Sadkovich, James J. (ed.): Reevaluating Major Naval Combatants of World War II. New York 1990. 204 s. index. bibl.

Terraine, John: The U-Boat Wars 1916-1945. New York 1989. 842 s. ill. index. bibl.

PERSONALHISTORIE

Houmann, Børge: Kommunist under Besættelsen. Kbh. 1990. 284 s.

Kaarsted, Tage: Admiralen. Andreas de Richelieu. Forretningsmand og politiker i Siam og Danmark. Odense 1990. 276 s. ill. index. bibl.

Mistede Livet 1914-1918 & 1939-1945. Lyngby 1954. 274 s. 4°.

Topsøe-Jensen, T.A.: Livserindringer fortalt for mine Børn og Børnebørn. u.sted 1938. 154 s. maskinskr. fotokopi. 4°.

POLITIK

Gleditsch, Nils Petter m.fl.: Svaner på vildveje? Nordens sikkerhed mellem supermagtsflåder og europæisk opbrud. Kbh. 1990. 224 s. ill. kort. bibl.

Kunzendorff, Volker: Verifikation af en CFE-aftale. SNU Dokumentationsserie (7). Kbh. 1990. 92 s. ill. kort. bibl. 4°.

SKIBE & SKIBBYGNING

Borthwick, Alastair: Yarrow and Co. Ltd. The First Hundred Years. Glasgow 1965. 136 s. ill. index. 4°.

Dorr, Robert F.: USS New Jersey - The Navy's Big Guns. From mothballs to Vietnam. Oceola 1988. 124 s. ill. 4°.

Gröner, Erich m.fl.: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Bd. 7: Landungsverbände (II): Landungsfahrzeuge i.e.S. (Teil 2), Landungsfähren, Landungsunterstützungsfahrzeuge, Transporter; Schiffe und Boote des Heeres & der Seeflieger/Luftwaffe, Kolonialfahrzeuge. Koblenz 1990. 244 s. ill. index.

Kirsch, Peter: The Galleon. The Great Ships of the Armada Era. Annapolis 1988. 214 s. ill. index. bibl. 4°.

Lind, L.J. & M.A. Payne: N Class. The Story of H.M.A. Ships NAPIER, NIZAM, NESTOR, NORMAN 6 NEPAL. Garden

Island 1974. 158 s. ill. kort.

Lund, Kaj: Vinden er vor 4: Sejlere i sund og bælt. Kbh. 1981. 274 s. ill. index.

Mcdougall, R.J.: New Zealand Naval Vessels. Wellington 1989. 186 s. ill. index. bibl. 4°.

Nassaes, Jose L.A.: Las Fuerzas Navales en la Guerra Civil Espanola. Barcelona 1971. 175 s. + 90 s. bilag. ill. kort. bibl.

Nielsen, Jørgen: "Semikrigsskibe" fra Nakskov Skibsværft 1940-1945. Nakskov 1990. 32 s. ill. dupl. 4°.

Poolman, Kenneth: Escort Carrier 1941-1945. London 1972. 160 s. ill. index.

STANAVFORLANT. Standing Naval Force Atlantic 1987-1988. Halifax 1988. 178 s. ill. kort. 4°.

BJÆRGNINGSVÆSEN

Ballard, Robert: Jagten på Bismarck. Kbh. 1990. 232 s. ill. index. 4°.

VÅBENTEKNISKE O.A. HÅNDBØGER

Bull, G.V. & C.H. Murphy: Paris Kanonen - the Paris Guns (Wilhelmsgeschütze) and Project Harp. Herford 1988. 246 s. ill. bibl.

Fisher, David E.: A Race on the Edge of Time. Radar - The Decisive Weapon of World War II. New York 1989. 372 s. ill. index. bibl.

Knak, Christen: Diesel Motor Ships. Engines and Machinery. 2 bd.: Text & Drawings. Kbh. 1979. 688 + 670 s. ill. index.

Løvschall, F.: Hærens ærmemærker. II del. Kbh. 1990. 164 s. + 60 s. bilag. ill. 4°.

Peacock, Lindsay: Naval Firepower. London u.år (1990). 158 s. ill. 4°.

Schiffner, Manfred m.fl.: Torpedobewaffung. Berlin 1990. 264 s. ill. bibl.

Kommentarer til nyanskaffelser

Robert D. Ballard: Jagten på Bismarck. P. Haase & Søns Forlag, København 1990.

Der er tale om 2 "jagter", dels Royal Navys nedkæmpning af det tyske slagskib i 1941, dels Ballards eftersøgning og fund af vraget i 1987.

De første ca. 120 sider omhandler slagskibet fra kommandohejsningen i 1940 til dets endeligt året efter, medens den øvrige del af bogen er viet Ballard's to ekspeditioner, hvor der blev gennemført et 260 kvadratkilometer stort område af havbunden. Fjernstyrede kameraer har leveret en række fremragende billeder af fundet. Over 400 illustrationer (fotografier -kort -diagrammer og malerier) gør bogen læseværdig.

Alastair Borthwick: Yarrow and Company Limited. The First Hundred Years. University Press, Glasgow 1965.

Historien om skibsværftet med begyndelsen ved Themsens og udviklingen ved Clyde. Værftet var tidligt med ved konstruktion af torpedobåde og destroyere, og byggede i 1911 torpedobåden Søridderen til den danske marine.

David E. Fisher: A Race on the Edge of Time. Radar - The Decisive Weapon of World War II. Paragon House, New York

1989.

En bog om radarens udvikling og om, hvordan den har haft indflydelse på begivenhederne i verden - fra den afgørende anvendelse af de allierede i 2. verdenskrig til dens efterfølgende rolle i det projekterede "stjerne-krigs"forsvarssystem og i det hele taget i våbenkapløbet i dag.

Bogen kan læses som en "thriller", men den er baseret på en dybdeborende undersøgelse i radar'ens tekniske og politiske oprindelse.

Ronald Heiferman: US Navy in World War II. Bison Books Ltd, London 1987.

Overvejende en billedbog - billeder på hver side - men med megen forklarende tekst begyndende med den amerikanske flåde i mellemkrigsårene.

Professor Heiferman fortæller om skibene og mandskaberne, flådeførerne og søslagene, i hvilke de deltog, og om våbnene fra u-både og torpedoer til luftfartøjer og hangarskibe.

Tage Kaarsted: Admiralen. Andreas de Richelieu. Forretningsmand og politiker i Siam og Danmark. Odense Universitetsforlag, Odense 1990.

En spændende bog om matrosen, styrmanden og reserveløjtnanten i den danske marine, der blev viceadmiral og marineminister i Siam.

På baggrund af dagbøger og nyfundne breve fra H.N. Andersen skildres, hvordan denne og Richelieu opbyggede et omfattende netværk i Siam.

Efter at være vendt tilbage til Danmark i 1902 blev han en igangsætter på mange områder og virkede indenfor politik og erhvervsliv.

Forfatteren kommer med mange nye oplysninger om personer, Richelieu privat og tjenstligt kom i forbindelse med, bl.a. er interessante beskrivelser af den danske søofficer Walter Christmas (-Dirkinck-Holmfeld)'s på visse tidspunkter noget ejendommelige optræden.

Bogen, der er en gave fra forfatteren, er skrevet med dennes

sædvanlige lette, men stadig saglige og korrekte pen.

Volker Kunzendorff: Verifikation af en CFE-aftale. Det Sikkerheds- og Nedrustningspolitiske Udvalg, Kbh. 1990.

Aftalen mellem de 16 NATO-stater og Warszawapagten 7 medlemslande om reduktioner af deres konventionelle styrker i Europa, den såkaldte CFE-aftale, forventes færdigforhandlet ultimo 1990. Der er alene tale om de landbaserede konventionelle styrker i Europa, og ikke de nukleare og kemiske våben, ligesom flådestyrker heller ikke er omfattet af forhandlingsmandatet.

Men hvorledes skal overholdelsen af en aftale kontrolleres eller "verificeres"? Dette har den tyske oberstløjtnant undersøgt, da han var forskningsstipendiat ved "International Institute for Strategic Studies" i London 1988-89.

Studiet er således udarbejdet før den begyndende optøning i Øst-Europa. Hvad vil fremtiden vise?

Lindsay Peacock: Naval Firepower. Salamander Books Ltd, London u.år (1990).

En billedbog i farver med lidt forklarende tekst. Slagskibe, fregatter, destroyere, undervandsbåde, hangarskibe og disses luftfartøjer med de våben, de bærer, er vist i en række meget virkeligstro billeder.

*Mistede livet 1914-1918 * 1939-1945. Institutionen "Søfolkenes Mindehotel", u.sted (Kbh.) 1954.*

I anledning af "Søfolkenes Mindehotels" indvielse i december 1954, blev denne bog udgivet; kun trykt i 1 eksemplar til fremlæggelse i en montre i hotellets mindehal samt i 75 særtryk til de interesserede organisationer, institutioner og enkeltpersoner.

Bogen, der er i fornemt udstyr fra Anker Kyster's Efterfølger, indeholder på 274 sider navnene på omkomne søfolk i de to verdenskrige, for 1. verdenskrigs vedkommende ordnet kronologisk, for 2. verdenskrigs vedkommende ordnet alfabetisk.

Gave fra kommandørkaptajn Gurli Vidö.

James J. Sadkovich (ed.): Reevaluating Major Naval Combatants of World War II. Greenwood Press, New York 1990.

En række essays om den amerikanske, engelske, kanadiske, japanske, franske, italienske og tyske flåde i 2. verdenskrig, og om sovjetiske ubåds operationer i samme krig. Forfatterne er alle historikere med undtagelse af captain Huan, der, som tidligere fransk søofficer, har skrevet om den franske flåde.

Standing Naval Force Atlantic 1987-1988. A year at sea with the sailors and ships of the Standing Naval Force Atlantic. Trident, Halifax u.år (1988).

En billedbog med skibe og personer fra Standing Naval Force Atlantic 1987/88.

Danmark er desværre kun repræsenteret ved styrkens besøg i Ålborg 7-10 august 1987 og ikke ved dansk deltagelse.

John Terraine: The U-Boat Wars 1916-1945. G.P. Putnam's Sons, New York 1989.

Den kendte forfatters redegørelse for udvikling i u-bådskrigsførelse under og imellem de 2 verdenskrige.

Baseret på en rigdom af nyt dokumentarisk materiale, foreligger her en udmærket redegørelse for u-bådskrigen og særligt om Slaget om Atlanterhavet 1939-1945, een af dette århundredes kritiske slagmarker.

Begyndende med den uindskrænkede u-bådskrig i 1916, beskrives den skiftende taktik og strategi og den politiske stilling hertil. Luftvåbnets og efterretningstjenestens rolle i 2. verdenskrig behandles, og forfatteren viser, hvor lidt opmærksom man var på "lessons learnt" fra 1. verdenskrig. Såfremt de nye tyske u-både, som blev operative i april 1945, havde eksteret i 1944, kunne resultatet for de allierede være blevet katastrofalt.

Et omfattende værk med mange noter, henvisninger og bilag.

T.A. Topsøe-Jensen: Livserindringer fortalt for mine Børn og Børnebørn. u.sted (Kbh.) 1938.

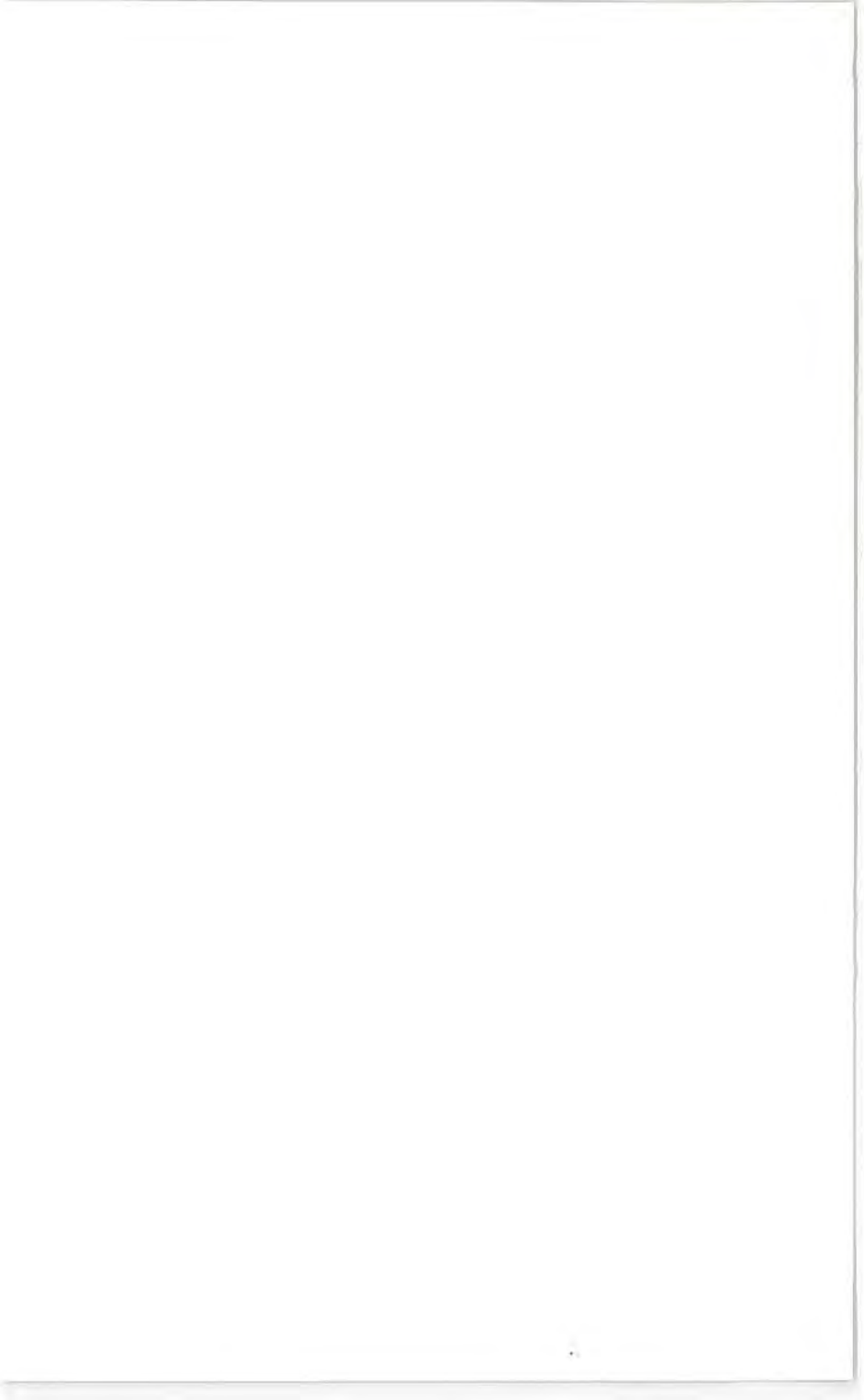
1270 Kontreadmiral Theodor Andreas Topsøe-Jensen (1867-

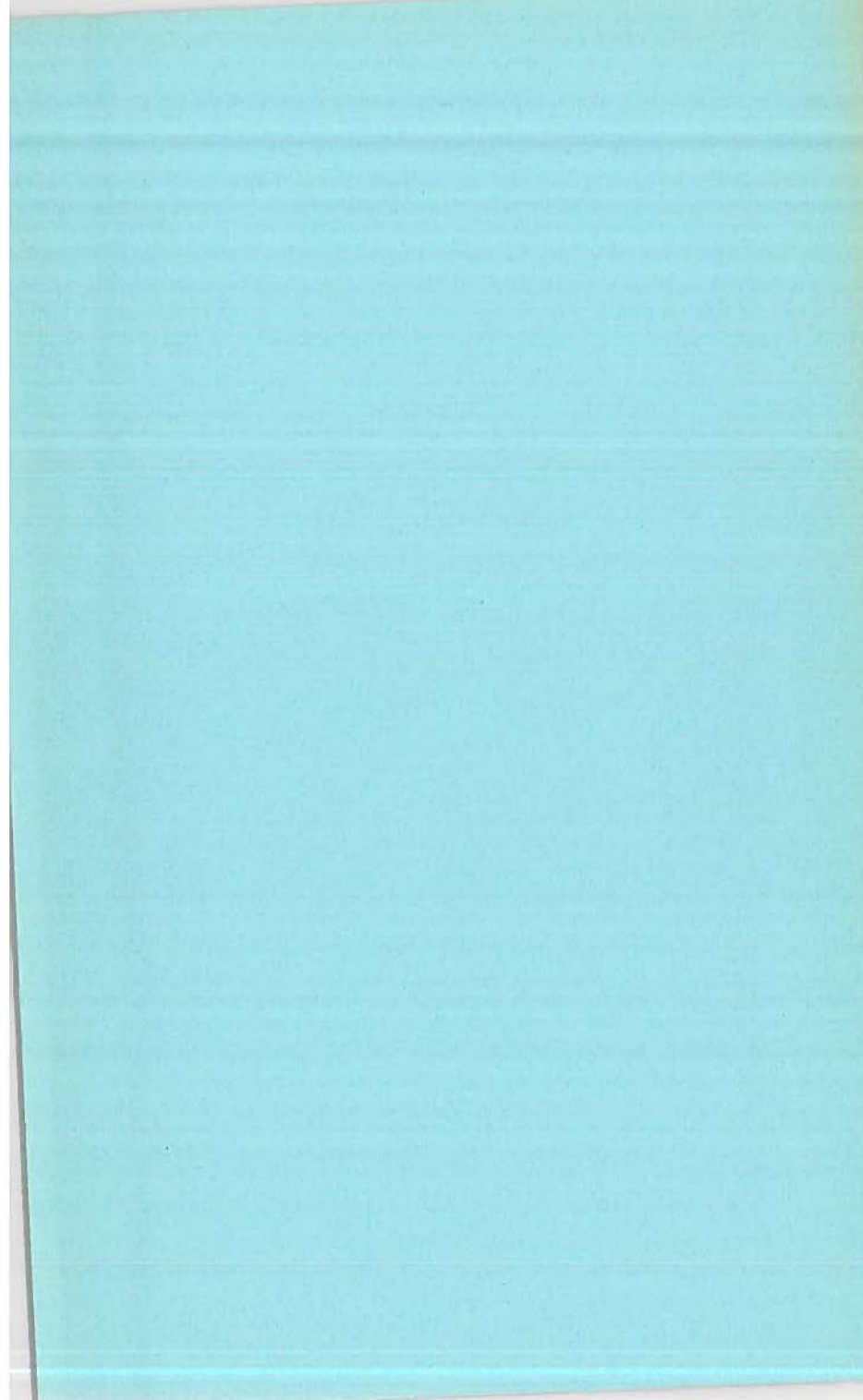
1941), der er kendt for sit biografiske værk om danske søofficerer 1660-1932, har i 1938 nedskrevet sine livserindringer, der går til 1913. Disse, der omfatter 139 maskinskrevne sider, er suppleret med 14 sider, udarbejdet af sønnen, overbibliotekar Helge Topsøe-Jensen på basis af en optegnelsesbog, som faderen havde ført fra 1922.

Erindringerne giver et levende og interessant indblik i Topsøe-Jensens familiebaggrund og lign. og i hans afvekslende tjeneste i Søværnet.

Erindringerne er udlånt til fotokopiering af hans sønnesøn, landsretssagfører Børge Topsøe-Jensen, som iøvrigt har skænket Søofficers-Foreningen et maleri af briggen Ørnen, et maleri, som hans bedstefader fik foræret af sine kammerater ved sit bryllup i 1893.

A.H.





BOFORS



Kustförsvar

Hamnar och basområden, strategiska farleder och inlopp och särskilt känsliga kuststräckor behöver bästa möjliga försvar.

Förutom artilleri behövs minor, kustrobotar och luftvärn för att stoppa angripande fartyg och flyg. Det primära i invasionsförsvaret är emellertid en blandning av mobilt och stationärt artilleri med lång räck-

vidd och högeffektiv ammunition.

Bofors kustförsvarssystem har

- stor eldkraft
- hög precision
- god uthållighet

De fasta batterierna har extrem överlevnadsförmåga genom avancerad teknik och moderna skyddssystem.

I nära samarbete med Svenska Försvaret – samt eldlednings- och robotillverkare – utvecklar och levererar Bofors kompletta system anpassade till kustförsvarets uppgifter.



BOFORS
NOBEL INDUSTRIER

AB BOFORS, 691 80 BOFORS
Telefon 0586-810 00. Telex 73210

DANSK REPRESENTATION:

Arne Hansen ApS, Stationsvej 28, Postbox 54, 2791 Dragør. Tlf. 32 53 79 00. Fax 32 53 79 12

Tidsskrift for Søværnen



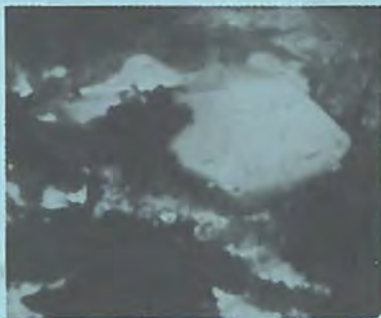
UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn N. Friis



Nr. 2 - 1991
162. ÅRGANG

BOFORS



Kustförsvaret

Hamnar och basområden, strategiska farleder och inlopp och särskilt känsliga kuststräckor behöver bästa möjliga försvar.

Förutom artilleri behövs minor, kustrobotar och luftvärn för att stoppa angripande fartyg och flyg. Det primära i invasionsförsvaret är emellertid en blandning av mobilt och stationärt artilleri med lång räck-

vidd och högeffektiv ammunition.

Bofors kustförsvarsystem har

- stor eldkraft
- hög precision
- god uthållighet

De fasta batterierna har extrem överlevnadsförmåga genom avancerad teknik och moderna skyddssystem.

I nära samarbete med Svenska Försvaret – samt eldlednings- och robotillverkare – utvecklar och levererar Bofors kompletta system anpassade till kustförsvarets uppgifter.



BOFORS
NOBEL INDUSTRIER

AB BOFORS, 691 80 BOFORS
Telefon 0586-810 00. Telex 73210

DANSK REPRESENTATION:

Arne Hansen ApS, Stationsvej 28, Postbox 54, 2791 Dragør. Tlf. 32 53 79 00. Fax 32 53 79 12

Tactical Data Systems



Surveillance
Navigation
Tracking
Data Link
ular Design
Unique
an Machine
Interface
Interfaces
to other
Systems

The TERMA Tactical Data System (TDS) is highly modular and very flexible. The TDS is available in many configurations and designed to meet present as well as future requirements. The TERMA TDS is the only fully integrated command, control, communication and information system that will fit into any size vessel (even into the smallest patrol boat). A powerful and yet very cost efficient system.

TERMA Elektronik AS

Lyngmarken 4 . DK-8520 Lystrup . Denmark
Telephone Intl. + 45 6 22 20 00 . Telex 68109 terma dk . Telefax Intl. + 45 6 22 27 99





ANSCHÜTZ



THOMSON-CSF

HANS BUCH + CO

INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

Svanevej 6 2400 København NV 31 83 12 12



A/S EM. Z. SVITZER

PARK ALLÉ 350B
2605 BRØNDBY

Telefon: 43 43 43 71 (døgnvagt)
Telex: 15983 SVITZER DK
Telefax: 43 43 60 22
Telegramadr.: SVITZERSALVAGE

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR:

Orlogskaptajn N. Friis
Forsvarskommandoen, PSF 2
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3623

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)

Fr. T. WETHJE
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden over Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 31 54 05 52
Giro 2 04 77 84
Privat: 31 58 00 85

ISSN 0040-7188

ANNONCEEKSPEDITION

Terp & Partners
Rønnedevej 47
4640 Fakse
Telefon 53 71 44 40
Telefax 53 71 40 30

TRYKKERI:

FairPrint A/S
Københavnsvvej 106
4000 Roskilde
Telefon 46 75 75 20
Telefax 46 75 75 22

2

Eftertryk kun med redaktorens tilladelse.

Forsidebillede: »Søværnets Flyvetjeneste«

INDHOLD

SIDE

DANMARKS SØSTRATEGISKE PLACERING I STORMAGTSSPILLET 1900-1939	59
Af Cand.phil. Frank Weber	
TRÆK AF FLÅDENS HISTORIE SIDEN 1969	89
Af Orlogskaptajn S. Voxtorp	
NEKROLOGER	101
MARINENS BIBLIOTEK	107

DANMARKS SØSTRATEGISKE PLACERING I STORMAGTSSPILLET 1900-1939

Af Cand.phil. Frank Weber

Danmarks geografiske placering som Østersøens "haynefoged"(1) har, såvel i den nuværende situation som i historisk perspektiv, været afgørende for landets strategiske betydning. Kontrol med forbindelsesvejene mellem Østersøen og det åbne hav har ofte været årsag til konflikter, hvor stormagtsinteresser har været involveret. Enten det så har været for at sikre egne skibes uhindrede passage, forhindre modparten i at udnytte denne passagemulighed eller helst begge dele!

Østersømagter med mulighed for at udøve dominans i området har generelt forsøgt at gøre Østersøen til et *mare clausum*, d.v.s. et "lukket hav", ved selv at spærre de danske stræder, eller ved hjælp af militær og politisk pression tvinge Danmark til at foretage en spærring. Omvendt har vestlige flådemagter, specielt England, tilstræbt at gøre Østersøen til et *mare liberum*, et frit hav, og derfor forsøgt at hindre en lukning af de danske stræder.

De nationale interesser i at bevare vort lands integritet og hævde suveræniteten har derfor historisk set altid været snævert knyttet til de stormagtsinteresser, der måtte være til stede omkring Østersøen og adgangen til denne.

Det danske område har derfor haft strategisk betydning i enhver

stormagtsinteressekonflikt, mellem en større sømagt blandt Østersøens kyststater og en eller flere større sømagter uden for Østersøen. Danmarks strategiske betydning har været størst i de tilfælde, hvor den involverede sømagt i Østersøen ikke direkte eller indirekte har haft kontrol med det danske område.

Da Danmark i dette århundrede har haft begrænsede ressourcer, økonomisk, teknologisk og derfor også militært, har landet ikke selv været i stand til at udnytte denne strategisk vigtige position. I stedet har Danmark befundet sig i en udsat position, idet stormagterne anså det for nødvendigt selv at tage affære. På denne baggrund skal der i det følgende gøres rede for de danske farvandes betydning som strategisk passage i første halvdel af det 20. århundrede.

Vi skal dog helt tilbage til Øresundstraktaten af 14/3 1857 for at finde grundlaget for den passagefrihed, der har været gældende frem til den dag i dag. Ved traktaten opgav Danmark Sund- og Bæltolden samt påtog sig visse forpligtelser vedrørende vedligeholdelse af farvandsafmærkninger og fyr. Til gengæld skulle de øvrige traktatlande: Sverige, Norge, Belgien, Frankrig, Nederlandene, Preussen og 6 andre tyske stater, Rusland, Storbritannien og Østrig, erlægge en engangssum af ialt 30.476.000 rigsdaler. Til traktaten sluttede sig endvidere USA, Spanien, Portugal, Tyrkiet, Venezuela, Sardinien, Sicilien og Toscana, som tilsammen måtte punge ud med ialt 1.682.000 rigsdaler. Selvom traktaten, der stadig er gældende, udelukkende omtaler handelsforhold, og derfor ikke omfatter orlogsfartøjer, har det vist sig, at følgende passus i praksis gælder for alle skibe:

"...Intet skib skal for fremtiden under nogetsomhelst påskud turde anholdes eller underkastes nogen standsning under dets fart gennem Sundet og Bælterne,..."

samt

*"...for fremtiden som hidtil at lade føre tilsyn med lodstjenesten, hvis afbenyttelse i Kaltegat, Sundet og Bælterne til enhver tid er overladt til kaptajnernes og skibsførernes eget forgodtbe-
findende."(2)*

Denne passagefrihed antoges at gælde ikke blot i fredstid, men

også i spændingsperioder og i krigstid, hvor Danmark var neutralt.

I den første halvdel af vort århundrede, hvor Danmark forsøgte at opretholde en alliancefrihed i fredstid og neutralitet i krise- og krigstid, gav spørgsmålet om en evt. spærring af de danske stræder derfor anledning til mange overvejelser, både hos de europæiske stormagter og i Danmark.

RUSSISK PASSAGE 1904

Neutraliteten blev truet første gang i 1904, da man i Danmark frygtede et flådesammenstød i danske farvande i forbindelse med den russisk-japanske krig. Den russiske Østersøeskadre, under ledelse af admiral Rozestvenskij, afsejlede den 11. oktober 1904 fra Libau (=Liepaja) med kurs mod de danske farvande. Den skulle forsøge at bryde det japanske søherredømme på den østasiatiske krigsskueplads. I neutralitetens navn blev Københavns søbefæstning bemanded, men passagen gennem stræderne blev holdt fri. Danske lodser var allerede gået ombord i de russiske skibe mens de lå i Libau, og da den russiske flåde nåede frem til dansk territorialfarvand, lå danske krigsskibe parat og markerede de farligste punkter på ruten. Der opstod ingen form for episoder af nogen art, og især den danske flådeledelse kunne ånde lettet op.

Japan protesterede over Danmarks velvillige lodsning af den russiske flåde. England, der siden 1902 havde en aftale med Japan om at træde ind i en krig, hvis mere end een stormagt angreb landet, rettede en forespørgsel til Danmark om den engelske flåde i givet fald ville få samme service.

At Rozestvenskij ikke var helt tryk ved situationen blev åbenlyst 10 dage senere. Natten til den 22. oktober, mens de russiske krigsskibe befandt sig i Nordsøen, undervejs sydover mod den Engelske Kanal, beskød dele af den russiske flåde nogle engelske fiskefartøjer der lå fredeligt og fiskede som de plejede at gøre det på Dogger Banke. Den russiske flådeledelse havde antaget dem for at være japanske torpedojagere! Denne episode forværrede selvsagt de russisk-engelske relationer, som

på dette tidspunkt ikke var alt for gode. Dette skal ses i lyset af den ovennævnte japansk-engelske aftale om gensidig militærhjælp. I England frygtede man at den øgede russiske ekspansion i Østasien skulle true Indien, og derfor havde man, som nævnt, i 1902 indgået aftalen med Japan.

Selvom den russiske Østersøflåde undervejs østpå blev forstærket med en mindre eskadre fra Sortehavsflåden, led den et knusende nederlag til den japanske flåde i Tushimastrædet den 27. maj 1905.(3)

Umiddelbart kan det måske virke underligt, at Tyskland uden videre lod den russiske flåde stå ud af Østersøen. Der eksisterede siden 1891 en alliancelignende forbindelse mellem Rusland og Frankrig, hvis grundlag var deres fælles interesse i at holde Tyskland i skak. Men dels var Tyskland mere end interesseret i at få den russiske flådemagt godt af vejen, og siden 1900 havde den tyske kejser Wilhelm forsøgt at føre en tilnærmelsespolitik overfor Rusland. Hensigten var at tage luften ud af den russisk-franske forbindelse. Ved at animere den russiske zar Nikolaj til at føre en aktiv politik i Østasien, blev det russiske "tryk" på Tysklands østgrænse samtidigt stærkt formindsket. Endvidere blev England, der som nævnt siden 1902 var i alliance med Japan, på denne måde yderligere isoleret.

Da den russiske Østersøflåde i oktober 1904 var ude af syne, var tyskerne med eet blevet den altdominerende sømagt i Østersøen. Dette fik dele af den engelske presse til i november at foreslå, at den britiske flåde skulle angribe og slå den tyske flåde, før den blev for stærk og dominerende i de europæiske farvande. En sådan aktion havde virket da man i 1807 fik sat den danske flåde ud af spillet, efter bombardementet af København, så hvorfor ikke gøre noget lignende i den nuværende situation? Den slags udtalelser satte en alvorlig skræk i livet på den tyske flådeledelse, en reaktion der af en engelsk historiker er blevet kaldt "the Copenhagen Complex".(4) Men til tyskernes store lettelse blev disse planer ikke fulgt af den engelske flådeledelse. Usikkerheden om hvilken flådemagt der i fremtiden skulle være den stærkeste i Europa, satte for alvor gang

i de to flåders rustningskapløb.

Tanken om, at ideerne i den engelske presse, måske en dag alligevel blev ført ud i livet, fik den tyske kejser til at rette en henvendelse til den tyske udenrigsminister Bülow om at få undersøgt mulighederne for at oprette et tysk-dansk forbund. Allerede i 1903 havde kejseren syslet med planer om en fælles tysk-russisk garanti for den danske neutralitet, hvorved de to stormagter i højere grad ville kunne gøre deres indflydelse gældende overfor Danmark. Bülow var imidlertid betænkelig, idet en tysk-dansk alliance blot ville blive opfattet af udlandet som en ulige aftale, hvor et lille land afgav sin uafhængighed til fordel for en stormagt. Tværtimod kunne netop et sådant udspil være det der kunne bringe en alliance i stand mellem Frankrig, Rusland og England, hvilket var det sidste Tyskland ønskede.⁽⁵⁾ Alternativet til en alliance eller aftale med Danmark, vedrørende en sikring af passagen til og fra Østersøen, var naturligvis en tysk militæraktion.

I 1895 var Kielerkanalen blevet åbnet hvorefter den tyske flåde fik mulighed for at flytte fra Østersøen til Nordsøen uden at skulle passere bælteerne. Til gengæld kunne de danske farvande, ligesom støttepunkterne i Den tyske Bugt bruges til hurtige udfald mod fjendtlige flådestyrker. Fjenden kunne til gengæld ikke forfølge de tyske skibe uden stor risiko, hvis tyskerne beherskede kysterne. Et tysk angreb på Danmark kunne måske endda lokke dele af den engelske flåde til området, hvor den lettere kunne angribes og nedkæmpes. Den tyske hær satte sig imod sådanne planer, idet man havde rigeligt brug for de tilrådighedstående troppstyrker til en evt. to-frontskrig mod Frankrig og Rusland. Der var ikke ressourcer til en tredje front i nord. I 1905 fik admiralstaben derfor besked på, at der ikke kunne stilles tropper til rådighed for en besættelse af dansk område. De formodede planer om en engelsk landgang ved Esbjerg og i Nordjylland foruroligede heller ikke den tyske generalstab. Den var blot interesseret i, at Danmark fortsat førte en tysk-orienteret politik, der kunne tilgodese den tyske flådes krav.

Flåden udarbejdede efter 1905 en anden plan, der i høj grad var

påvirket af erfaringerne ved den russiske Østersøflådes nederlag under krigen mod Japan. Efter den nye plan skulle den tyske flådes hovedindsats lægges i Nordsøen. Inden der var gået fem år var Wilhelmshaven blevet flådens hovedbase, mens Kielerbugten kom til at fungere som øvelsesområde. Når det alligevel tog så lang tid at flytte flådetyngdepunktet fra Kiel til Wilhelmshaven, var det fordi flytningen af de nye store slagskibe nødvendiggjorde udvidelser af Kielerkanalen. De sidste udvidelser af kanalen og de nødvendige havneanlæg var således først tilendebragt i 1914. Omlægningen af den tyske søstrategiske planlægning betød samtidig en formindsket interesse for Danmark i de offensive planer, men ikke som en forsvarsbastion mod et engelsk angreb. Man blev derfor nødt til at lade som om de hidtidige planer for den tyske flåde stadig stod ved magt .

Derfor spillede planerne, om en besættelse af strategiske punkter i Danmark, eller af hele landet, tilsyneladende fortsat en stor rolle i de ledende militære kredse i Tyskland i årene fra 1905 til 1910. Man var dog stadig overbevist om, at der, i tilfælde af krig, fra engelsk side forelå planer om dels en landgang i det sydlige Jylland og dels en flådeaktion ind i Østersøen.(6)

Den engelske opfattelse af Danmarks neutralitet og evne til at forsvare denne var imidlertid en anden. Man var sikker på at Danmark, hvis England og Tyskland kom i krig, i sagens natur ville forholde sig "velvillig neutral" i forhold til den nærmeste stormagt, Tyskland. Danmark ville ikke kunne forhindre den tyske flådes passage til og fra Østersøen og dennes udlægning af minefelter. I konsekvens heraf gjorde England sig ikke nogen forhåbninger om at kunne forhindre en tysk besættelse af Danmark, eller dele af landet.(7) En aftale mellem Rusland og England den 31. august 1907, vedrørende bilæggelsen af deres mellemværender i Asien, øgede dog den engelske flådes muligheder for, i en krigssituation, at foretage en aktion ind gennem de danske farvande til Østersøen.

Med den engelsk-russiske aftale, var alliancen mellem de senere allierede ved at tegne sig, idet Frankrig allerede havde allian-

ceforhold med de to lande hver for sig.

NORDSØ- OG ØSTERSØDEKLARATIONERNE, 1908

De nye relationer mellem England og Rusland var dog ikke rettet mod Tyskland, men netop en konsekvens af enighed om forholdene i Asien. Rusland ønskede at stå på god fod med Tyskland og netop i begyndelsen af august 1907 havde den tyske kejser og den russiske zar holdt et møde i Swinemünde. Mødet var kommet i stand på russisk initiativ, og der blev ført forhandlinger vedrørende dannelsen af en Østersø-alliance.

Udgangspunktet var de to landes fælles ønske om at opretholde *status quo* i Østersø-området med udelukkelse af enhver fremmed indflydelse. Danmark og Sverige kunne tiltræde en evt. alliance hvis de ønskede dette.

De to store Østersømagters forhandlinger førte dog ikke til nogen allianceaftale. Til gengæld underskrev de den 29. oktober en hemmelig protokol, hvori de to lande gensidigt anerkendte hinandens besiddelser ved Østersøen. Af hensyn til den ovennævnte engelsk-russiske aftale, var de udfordrende ord, om at holde fremmed indflydelse borte fra Østersøen, blevet udeladt. Det var hurtigt blevet klart for Tyskland, at der ikke kunne etableres en fælles politik blandt Østersømagterne rettet mod England. En egentlig Østersø-alliance kunne det således ikke blive til.

De tysk-russiske forhandlinger var blevet ført i dybeste hemmelighed, men i november fik England, via sine efterretningskilder, alligevel oplysninger om de to Østersømagters planer. Tyskerne, der ikke ønskede at udfordre England mere end højst nødvendigt, skyndte sig at forsikre englænderne om, at der selvfølgelig ikke var tale om et forsøg på at lukke Østersøen. For at komme ud af den lidt pinlige situation, foreslog Tyskland, til russernes store irritation, at også Nordsømagterne, hvortil Rusland jo ikke hørte, burde slutte en lignende aftale, ned det formål gensidigt at anerkende hinandens besiddelser. England syntes godt om dette forslag, men krævede at Frankrig skulle være med i en sådan aftale. Samtidigt foreslog englæn-

derne at de to aftaler evt. blev kædet sammen. Det ville Tyskland til gengæld ikke være med til, idet man derved ville opnå det direkte modsatte af hvad der oprindeligt havde været hensigten med aftalen. Vestmagterne ville få en øget indflydelse i Østersøen, mens det omvendte ikke ville gøre sig gældende, idet Rusland ikke ville have noget med en Nordsøaftale at gøre. Det oprindelige udspil havde efterhånden mistet sit dybere politiske perspektiv. Forhandlingerne blev mere og mere formelle og standpunkterne blev mere symbolske end reelle.

Som både Østersømagt og Nordsømagt, med en beliggenhed ved forbindelsen mellem de to have, var situationen imidlertid meget spændende for Danmark. I de danske udtalelser spillede hensynet til England en stor rolle. Danmark ville således ikke gå med til nogen som helst forholdsregel, der kunne tolkes som en udelukkelse af England fra indsejlingen til Østersøen. Denne skarpe holdning i Englands favør er noget overraskende, set i relation til den tyskorienterede udenrigspolitik Danmark havde ført 1905-07. Måske man endelig øjnede en chance for at slippe for afhængigheden af Tysklands, næsten enerådende, militære dominans i Østersøen? Den danske udenrigsminister, greve Raben-Levetzau, blev i december 1907 orienteret om de foreliggende planer om en Østersøaftale. Han rettede derpå en henvendelse til den russiske udenrigsminister Isvolsky, om ikke det var en god idé at få England med i en sådan aftale. Det syntes Isvolsky ikke. Senere, da England fremsatte tanken om at forbinde de to aftaler, fik dette forslag den danske udenrigsministers fulde støtte. Men dette strandede på Tysklands og især Ruslands modstand. Derefter enedes man om at indgå de to aftaler hver for sig. Så langt så godt.

Men nu opstod der et pudsigt problem, nemlig om hvor grænsen mellem de to have skulle trækkes. Tyskland og England var blevet enige om, at grænsen skulle trækkes således, at der ikke skulle være farvand imellem de to have, og at alle adgange til havene måtte falde ind under den ene eller den anden aftale. Men dermed hørte enigheden også op. Tyskland ønskede grænsen lagt længst muligt mod nordvest, mens England ønskede den så langt mod syd som muligt. De to

forslag blev derfor hhv. at Skagerak og Kattegat skulle høre med til Østersøen og at Nordsøen skulle gå til syd for de danske bælder! I løbet af februar 1908 diskuteredes dette problem, og Sverige og Danmark blev nu inddraget i polemikken. Sverige insisterede på at komme med i en Nordsøaftale, hvilket igen medførte at Tyskland måtte gå med til, at Østersøen først kunne starte fra og med Kattegat. Mellem Rusland og Sverige var der også gnidninger, idet man ikke kunne nå frem til enighed vedrørende Aalandsøernes status. Derfor så det en overgang ud til, at der kun ville blive tale om indgåelse af en Nordsøaftale. Med udsigt til dette, fremsatte den danske udenrigsminister forslag om, at grænsen mellem Nord- og Østersøen skulle være en linie trukket mellem Falsterbo og Aabenrå! Bagtanken var åbenlys og både Tyskland og Rusland satte sig imod dette forslag, der ville give England næsten frit spil i de danske stræder.

Som forhandlingerne skred frem, var grænsespørgsmålet ved at blive et så uoverstigeligt problem, at aftalerne en overgang var ved at gå i vasken. Et fransk-engelsk forslag, der henlagde spørgsmålet om grænsen mellem de to have til en tredje aftale, blev afvist af både Tyskland og Rusland. Et dansk kompromisforslag, gående ud på at lade de danske stræder indgå i begge aftaler, blev imidlertid slet ikke behandlet. Man endte med at nøjes med i enighed at godkende selve princippet om, at Nordsøen holdt op der hvor Østersøen begyndte. Nogen geografisk bestemmelse af dette punkt kom ikke med i Østersøaftalen, og i Nordsøaftalen formuleredes det på denne måde: *"....at Nordsøen m.h.t. denne deklaration skal anses for at strække sig i øst lige til den forbinder sig med Østersøens vande."*

Den 23. april 1908 blev de to deklamationer underskrevet. De var undervejs blevet så "udvandede", at ingen af stormagterne tillagde dem større betydning. Derimod var der god grund til for de små magter at betone deres værdi. Samtidigt måtte man se aftalerne som et tegn på en tiltrængt engelsk-tysk afspænding, selvom de hver for sig ikke følte sig synderligt forpligtede af deklamationerne.

Fra engelsk side blev dette synspunkt udtrykt i et brev fra udenrigsministeriet i London til den engelske ambassadør i St. Petersborg den 5. februar 1908, et brev der indholdsmæssigt lige så godt kunne være skrevet i 1938:

"Hvis, i tilfælde af krig, stræderne forbliver åbne, er det alt, hvad vi ønsker. Hvis Tyskland forsøgte at lukke dem, skulle vi betragte os selv som absolut fri til at gøre, hvad vi har lyst til, ja endog ignorere Norges integritet, hvis vi har brug for en flådebase på den norske kyst. Af disse grunde er overenskomsterne næppe det papir værd, de er skrevet på, eftersom vi ved, at Tyskland har gjort forberedelser til at invadere Danmark i tilfælde af krig med os."

Den tyske holdning var bestemt af politiske hensyn fremfor militære, idet deklARATIONERNE skabte nyttige politiske relationer mellem Holland, Danmark og Sverige på den ene side og Tyskland på den anden. Den tyske flådeledelse anså aftalerne for særdeles fordelagtige for England, som i krigstilfælde ikke havde nær så stor interesse i at krænke de små Nordsøstaters neutralitet som Tyskland. Admiralstaben blev dog af politikerne beroliget med, at i en kritisk situation, ville både tyskerne og de andre se bort fra aftalerne.

Inden der var gået to måneder begyndte grundlaget for Østersø-aftalen at smuldre. Rusland, som ikke havde opnået sine ønsker m.h.t. Aalandsøerne, var langt fra tilfreds med resultatet. Da der ydermere igen var opstået uro på Balkan, hvor Østrig og Rusland konkurrerede i kampen om at dominere området, og Tyskland støttede Østrig, blev Rusland mere og mere interesseret i at uddybe de gode relationer til vestmagterne på bekostning af forbindelsen med Tyskland. I juni mødtes den engelske konge med zaren i Reval. Zaren og hans militære rådgivere slog her fast, at de to lande måtte forenes i en politik om, at bælteerne og Østersøen skulle holdes åbne. Fra engelsk side lovede man at støtte russerne, hvis spørgsmålet om strædernes lukning igen skulle dukke op.

Ruslands holdning til dette spørgsmål havde dermed igen taget en ny kurs. I 1903 var man for en lukning af stræderne, i 1904 var man interesseret i fri gennemsejling, i 1905 forhandlede

Tyskland og Rusland om hvordan England kunne holdes ude, hvilket igen var emnet i 1907, hvor Rusland gik imod et hollandsk forslag om at forbyde lukning af stræder der forbandt to frie have. Men nu i 1908 var man, efter først at have forsøgt at lave en eksklusivaf tale med Tyskland, alligevel interesseret i at den engelske flåde kunne trænge ind i Østersøen.

På ny var spørgsmålet om Danmarks stilling i søgelyset. De danske politikere sendte følere ud for at undersøge Englands holdning til strædeproblematikken i almindelighed og Danmarks stilling i særdeleshed, hvis det kom til krig.

De svar der fremkom var nedslående set fra de engelsk-orienteredes synspunkt. England ville ikke kunne forhindre en evt. tysk besættelse af Danmark, og en fremsendelse af forstærkninger ville heller ikke kunne komme på tale, ihvertfald ikke i krigens første fase. Men forsvarede Danmark sin neutralitet så godt som overhovedet muligt, ville England, i tilfælde af sejr, betragte Danmark som allieret efter en evt. fredsslutning. Derefter ville England træffe garantier mod en fremtidig krænkelse af Danmark.(8)

Alt i alt viste diskussionen omkring, og underskrivelsen af, de to deklamationer, hvordan de nærmestliggende stormagter så på Danmarks og de danske farvandes betydning. De enkelte landes betragtninger herom ændredes ikke radikalt i de følgende to årtier. Danmark lå lidt lunere i neutralitetssvinget, nu hvor der i højere grad end tidligere var dannet et ligevægtsfelt mellem England, Rusland og Tyskland. Den ovenfor nævnte engelske holdning gjorde, at man fra dansk side fortsat måtte befinde sig i Tysklands militære skygge, uden håb om en engelsk redning i tilfælde af krig. Danmark måtte derfor fortsat indtage en "velvillig neutral" holdning overfor Tyskland helt frem til og med 1. Verdenskrig.

DET "NEUTRALE" DANMARK, 1908-14

I den danske befolkning, og blandt de danske politikere var der en udpræget engelsk-venlig holdning. Trods de realmilitære magtforhold i Østersøen, satsede de danske politikere på en

forsvarspolitik, der næsten ensidigt satsede på Københavns landbefæstning. De planer der forelå, vedrørende det danske neutralitetsforsvar, var rettet mod både Rusland og England, men især gennem en udbygning af Københavns landbefæstning, imod Tyskland.

Marineminiisteriets direktør, Kofoed-Hansen, lod sig ikke uden videre påvirke af den generelle engelsk-venlige holdning i Danmark. Ud fra en nøgtern militær- og magtpolitisk vurdering af situationen i Europa i almindelighed, og i Danmarks nærhed i særdeleshed, blev han mere og mere utilfreds med politikernes, i hans øjne, urealistiske forestillinger om, hvordan Danmarks stilling ville være i tilfælde af en krig mellem to eller flere stormagter. I konsekvens heraf valgte han at opsigte sin stilling, efter at forsvarskommissionen i sommeren 1908 havde afgivet sin betænkning.⁽⁹⁾

For at udtrykke sin mening om de eksisterende forsvarspolitiske overvejelser, skrev han en pjece med titlen:

"Udenrigspolitik og Forsvar. En sammentrængt Fremstilling af Forsvarssagens Udvikling og dens stilling i Øjeblikket, Maj 1909."

Kofoed-Hansen gjorde det klart, at under en kommende krig ville magten over Østersøen, som altid, blive af central strategisk betydning, men at man måtte indstille sig på, at Tyskland beherskede dette hav, uanset om man kunne lide dette eller ej. Skulle engelske flådefartøjer forcere Bælt og Sund, ville danske områder automatisk blive inddraget i krigen, da moderne flåder ikke kunne operere uden baser i land.

Om de militære dispositioner i en sådan krig, hvor hovedmodstanderne blev England og Tyskland, opstillede Kofoed-Hansen følgende punkter:

1. Er England alene i kampen mod Tyskland, kan den engelske flåde ikke foretage en aktion ind i Østersøen før den tyske Nordsøflåde er slået. Først når den engelske flåde kan dele sin styrke uden risiko, vil en sådan aktion kunne finde sted. Deraf følger, at Tyskland i første fase af en krig vil bevare herredømmet i Østersøen og stræderne dertil.
2. Er England allieret med Frankrig og evt. Rusland vil der

hurtigere kunne foretages en flådeaktion ind i Østersøen, men stadigvæk ikke hurtig nok til at forhindre en tysk aktion mod Danmark, idet udsejlingen fra Elbemundingen først skal afskæres.

3. For at England skal kunne foretage et større fremstød i Østersøen, er det strategisk nødvendigt at der kan etableres baser i Danmark.
4. Tysklands interesse i det danske område er betinget dels af dets betydning for Vestmagterne og dels af Danmarks evne til selv at forsvare landet mod fjendtlige angreb.

I efteråret 1909 blev en ny forsvarsordning vedtaget, hvori man klart så Kofoed-Hansens synspunkter slå igennem. Hans pjece havde gjort indtryk. Fem år senere, da verdenskrigen brød ud, var han i egenskab af admiral og flådechef klar til at styre Danmark igennem stormagternes skær.(10)

Faktisk havde den engelske flådeledelse i de seneste år foretaget en revurdering af søstrategien. Under indtryk af erfaringerne fra den russisk-japanske krig havde man i 1905 udarbejdet en ny blokade- og kampstrategi. Dampskibenes behov for brændsel, og udviklingen af torpedo- og undervandsbåde, gjorde den traditionelle, nære blokade, tæt ved fjendernes kyst alt for risikofyldt for store krigsskibe. Den teknologiske udvikling havde givet skibene en større fart og kanonerne en længere rækkevidde, hvilket muliggjorde en mere åben blokade af f.eks. hele Nordsøen, dels ved den engelske Kanal og dels mellem Skotland og den norske kyst. Tilsvarende blev kampstrategien flyttet væk fra fjendens kystforsvar, hjemlige baser og minefelter og langt ud på det åbne hav.

Disse overordnede ændringer i de engelske sømilitære dispositioner blev imidlertid foretaget over en længere periode, nemlig fra 1907 til 1912. Undervejs arbejdede den engelske flåde dog med planer om direkte aktioner som f.eks. en landgang på Fyn, en engelsk-russisk landgang i Pommeren og angreb rettet mod strategiske punkter på den tyske Nordsøkyst. Men også hos englænderne var det hæren der afviste flådens planer. Et engelsk ekspeditionskorps ville efter hærens mening gøre mest nytte i Belgien eller Frankrig. Østersø-området blev

derfor, ved omlægningen af den sømilitære strategi, endnu mindre interessant i englændernes øjne. Selvom Tyskland havde mulighed for at besætte Danmark, og området derved ville få en vis betydning for den engelske blokade, nærede man fra engelsk side ingen illusioner om Englands muligheder for at komme danskerne til hjælp. Tysklands magtposition i Østersøen var uomgængelig.

Da verdenskrigen brød ud i august 1914, havde den engelske flåde derfor afskrevet Østersøen som operationsområde, ihvertfald i den første fase af konflikten.(11)

På grundlag af en fællesskandinavisk deklARATION i 1912, blev der ved kgl. anordning af 20. december givet visse bestemmelser med hensyn til Danmarks neutralitet i tilfælde af krig mellem fremmede magter. Heri blev det bl.a. fastslået, at krigsførende magters skibe havde fri adgang og passageret til det danske søterritorium, bortset fra visse indre farvande.(12) Det som i realiteten havde været praksis siden den danske lodsning af den russiske Østersøflåde i 1904, var hermed nedfældet på tryk.

I 1912-13 oprustede de europæiske stormagter om kap, i sikker forvisning om, at der på et eller andet tidspunkt ville komme en konfrontation. Mens våbenarsenalerne voksede og mobiliseringsøvelserne blev mere hyppige i Europa, blev uroen på Balkan ved med at ulme.

Som nævnt havde Tyskland i 1905 påbegyndt en omlægning af søstrategien fra Østersøen til Nordsøen, i takt med Kielerkanalens udvidelse og udbygningen af Wilhelmshaven. Hvor man for 1905 havde håbet på, i tilfælde af krig, at man kunne lokke England til at dele sin flådestyrke m.h.p. en engelsk flådeaktion i Østersøen, evt. fremprovokeret af en tysk besættelse af danske områder, så ville man i perioden 1905-14 helst undgå en sådan situation. Omkring 1910-12 var den tyske Østersøflåde nedbragt til et minimum. Man satte sin lid til at Danmark, i tilfælde af en stormagtskrig, ville indtage en velvillig neutral holdning, d.v.s. foretage en afspærring af, og kontrol med, de danske farvande. Faren for en engelsk aktion i Østersøen var imidlertid også blevet væsentlig mindre, efter man i England havde

fastlagt planer om en mere åben blokade af Tyskland, d.v.s. en lukning af den engelske Kanal og farvandet mellem Skotland og Norge. I 1914 havde hverken den engelske hær eller flåde nogen planer om en Østersøoffensiv, og Danmark indtog derfor kun en marginal plads i den engelske strategi.(13)

I perioden 1912-14 herskede der alligevel en vis usikkerhed i den tyske flådeledelse. Den russiske flåde var nu kommet på benene igen, mens den tyske styrke i Østersøen var reduceret til øvelsesfartøjer og en meget svag hærstyrke langs kysten. Måske der alligevel ville komme en engelsk flådeaktion gennem de danske farvande, nu hvor der forelå muligheden af en fælles russisk-engelsk operation? Trods en til tider heftig argumenteren mellem den tyske hær og flåde, samt internt i flådeledelsen, kunne den overordnede søstrategi ikke ændres. Det eneste mulige forsvar, til imødegåelse af evt. engelske forsøg på at nå ind i Østersøen, var en dyrkelse af de tysk-danske relationer, hvorunder man opfordrede Danmark til en styrkelse af neutralitetsforsvaret, kombineret med egne mineudlægninger.(14)

I sommerens løb 1914 blev den tyske flådeledelse mere og mere overbevist om, at en engelsk flådestyrke i tilfælde af krig med Tyskland alligevel ville trænge ind gennem de danske stræder i et forsøg på at angribe den svage tyske nordflanke. Planerne om en minespærring af adgangsvejene til Østersøen blev derfor taget op på højeste plan i den tyske flådeledelse. Til og med den 3. august fik flåden imidlertid ikke medhold i disse planer fra hærledelsen, der indtil da stadig håbede på at England ville holde sig ude af krigen. En provokation, i form af en mineudlægning nær, og måske i, danske farvande, kunne måske være dråben der fik bægeret til at flyde over.

Først den 4. august, hvor en engelsk krigserklæring regnedes for uundgåelig, fik den tyske flåde fuld opbakning i den militære ledelse. Betingelsen for udlægningen af en minespærring var blot, at dansk neutralitet skulle respekteres, d.v.s. minerne skulle lægges udenfor dansk territorialfarvand.(15) Et forlydende om, at engelske krigsskibe allerede dagen i forvejen var stået til søs, fik den tyske øverstbefalende for Østersø-området, prins Heinrich, til straks at skride til handling. Uden at spørge,

endsige informere, den tyske militære ledelse, beordrede han kl. 19.00 en udlægning af miner i farvandet mellem Langelands sydspids og Lollands vestligste punkt, Albuen. Ordren var således udstedt tre kvarter før krigstilstanden mellem Tyskland og England formelt var indtrådt! Natten til den 5. august lagde to tyske skibe således miner delvis på dansk territorial farvand. Først på morgenen den 5. august modtog det danske udenrigsministerium en tysk note, hvori man forespurgte om Danmark var parat til straks at foretage en effektiv minespærring af Store Bælt mod begge de krigsførende parter?(16)

DE DANSKE FARVANDE, 1914-18

Stormagtskrigen var erklæret. Det danske svar ville være af afgørende betydning for Danmarks skæbne.

Selvom den tyske note var udformet som et spørgsmål, var man i Danmark klar over, at der heri lå en stærk opfordring til at udlægge miner. *Forespørgslen* indebar, at hvis man fra dansk side svarede bekræftende, ville den erklærede neutralitet være brudt, idet den forudsatte at der var fri sejlads gennem bælteerne. Hvis man svarede benægtende risikerede man til gengæld at Tyskland selv ville tage affære, hvilket indebar en stor risiko for, at dele af Danmark blev besat.

Den tyske mineudlægning og den tyske forespørgsel satte derfor den danske regering i et alvorligt dilemma. Dagen igennem drøftedes situationen mellem regering, de øvrige politiske partier og den militære ledelse. På trods af stor uenighed mellem disse parter, hvor striden stod i spørgsmålet om hvor vidt neutraliteten kunne overholdes hvis man bøjede sig for det tyske "krav", eller om man i stedet skulle stå fast. Først da kongen udtalte sin holdning til spørgsmålet, nemlig at der ikke var anden udvej end at Danmark selv minerede bælteerne, kunne man enes om at følge den tyske opfordring. Regeringen sendte sent på dagen besked til Tyskland om, at Danmark ville udlægge minespærringer i bælteerne og i den danske del af Øresund.(17)

Kongen, hvis holdning i sidste ende var udslagsgivende, var

baseret på hans kendskab til hvordan Danmarks situation blev opfattet i den engelske regering. Man var fuldt ud klar over, at Danmark hørte ind under den tyske magtssfære, og derfor accepterede man fra engelsk side også, at Danmark på enkelte punkter ikke fulgte en striks neutralitetspolitik. Til sammenligning rettede England den 4. august en henvendelse til Sverige, hvori man lovede at respektere landets neutralitet, så længe Sverige ville forsvare den. I en henvendelse til Norge gik man endnu videre, idet man fra engelsk side tilbød militær støtte, hvis Tyskland truede landet. De tre nordiske landes betydning for England var dermed klart markeret i prioriteret rækkefølge - Norge, Sverige og Danmark.(18)

Da England fik officiel besked om Danmarks beslutning, gav man fra engelsk side til kende, at der i England var fuld forståelse for danskernes handlemåde, og at man stadigvæk opfattede landet som værende neutralt.

Fra den 6. til 9. august lagde danske skibe 492 miner i Store Bælt. Den 10. blev der lagt 6 miner i Lille Bælt og den 13. og 14. august blev der lagt 50 i Agerø Sund og Omø Sund. Desuden blev der lagt miner nord for København og i det afspærrede område omkring hovedstaden, herunder en bombardements-spærring i den nordlige del af Køge Bugt.(19) De danske minefeller viste sig at være til stor gene for den tyske U-bådstrafik, og efter nogle måneder bad man fra tysk side om at minerne blev taget op igen. De måtte dog bøje sig for den danske udenrigsministers henvisning til, at spærringerne som led i det danske neutralitetsforsvar ikke kunne fjernes uden at der derved blev skabt mistillid til den danske neutralitetspolitik.(20) Både tyske og engelske fartøjer udlagde miner i de danske farvande under krigen.

Som tidligere nævnt havde England ingen intentioner om at foretage en større operation ind i Østersøen. Alle i den militære ledelse var enige om dette, bortset fra de to mest fremtrædende personer i den engelske flåde, flådechefen (First Sea Lord) Fisher og marineministeren Churchill. De to havde vældige planer for en flådeaktion ind i Østersøen, men deres ideer mødte en kraftig modstand, og da de begge forlod deres poster

i maj 1915 blev deres planer skrinlagt.(21)

De britiske flådeoperationer der faktisk blev foretaget ind i Østersøen var af rent symbolske hensyn - man ville vise flaget. Den 10. oktober 1914 blev tre U-både beordret ind i Østersøen, under strenge pålæg om ikke at krænke dansk neutralitet. De to af U-bådene, "E.1" og "E.9", fulgtes ad og slap begge uhindret igennem de danske og tyske spærringer. Den 3. U-båd, "E.11" kom lidt senere afsted, og var mere uheldig. Da besætningen den 19. oktober øjnede en fremmed U-båd ved Nakkehoved Fyr (nær Gilleleje), afskød man to torpedoer. De ramte heldigvis forbi, idet den ene lige skræbde undersiden af U-båden - den danske HAVMANDEN, der var på øvelse! Chefen på "E.11" var overbevist om, at han havde skudt på en tysk U-båd, og derfor troede han at gennembrudsforsøget nu var opdaget. Han opgav derfor yderligere forsøg på at passere de danske spærringer i Øresund og vendte hjem. Episoden gav anledning til en del brevskriverier de to lande imellem, men endte dog med en engelsk bcklagelse af det hændte.

De to U-både som var sluppet igennem gennemførte flere vellykkede operationer i Østersøen, med base i russiske havne, så i sommeren 1915 blev yderligere to U-både sendt til Østersøen. Også denne gang gik det galt for en af U-bådene. "E.13" grundstødte nemlig den 19. august 1915 i Flinterenden sydøst for Saltholm. Selvom danske torpedoer blev beordret ud til beskyttelse af det grundstødte fartøj, og dansk bevogtning hurtigt var etableret, fik tyske krigsskibe alligevel lov til at beskyde U-båden. Halvdelen af besætningen druknede som følge af beskydningen og resten blev samlet op af de danske flådefartøjer og interneret. Danmark sendte en skarp protestnote til Tyskland over denne, krigens mest alvorlige neutralitetskrænkelse.(22)

Den 31. maj 1916 stod det såkaldte Jyllandsslag mellem den tyske højsøflåde og den engelske hovedstyrke. England havde de største tab, men blev i området mens den tyske flåde "stak af". Derfor blev udfaldet af englænderne tolket som en sejr for England. I Danmark betød dette, at man påny frygtede et engelsk forsøg på at trænge ind i Østersøen. Denne frygt blev

forstærket af det engelske udenrigsministeriums udspredning af falske rygter, der sagde at England snarligt ville gøre landgang i det sydlige Jylland og Slesvig. Hensigten var at lokke tyskerne til at binde så mange tropper som muligt på den nordlige flanke, inden en planlagt restoffensiv blev sat igang. Der forelå imidlertid en fare for, at Tyskland i yderste konsekvens fandt på at besætte Danmark. Den danske generalstab og regering fik i løbet af 1916 gentagne gange forsikringer om, at England ikke under nogen omstændigheder ville udføre de operationer, der blot var tænkt som afledning overfor Tyskland.(23)

I april 1917 trådte USA ind i krigen på de allieredes side, og blokaden af Tyskland blev yderligere strammet. Samtidigt var det begyndt at gå galt hos en anden allieret, Rusland. I marts 1917 udbrød revolutionen og zaren abdicerede. Tyskland udnyttede chancen og rykkede mod øst. Den nye russiske regering bad den engelske regering om hurtig assistance, og en engelsk flådestyrke blev derfor sendt til Horns Rev for at holde den tyske flåde i Nordsøen mens russerne fik lagt nye minefelter i nye forsvarslinier. Alligevel begyndte tyskerne at kunne true både den russiske base i Reval og selveste Petrograd.

Som trolld af en æske stillede admiral Fisher, tidligere First Sea Lord, hos den engelske premierminister allerede den 28. marts og foreslog et angreb ind i Østersøen. Under sin tid som flådechef havde Fisher ladet en armada på 622 skibe bygge, alle med en ringe dybdegang, specielt med henblik på en engelsk flådeaktion i Østersøen. Selvom Fisher ikke længere var flådechef, havde han en betydelig position og indflydelse på både regering og admiralitet. Hans ideer blev derfor igen genstand for diskussion. Men der var stadig en kraftig modstand i den militære og den politiske ledelse. Omkostningerne ved en sådan aktion ville være for store. Planen blev taget af bordet.

I oktober pressede den russiske regering for alvor på, og igen måtte man afveje de militære og politiske konsekvenser af en Østersøaktion. Man enedes om at sende en mindre flådestyrke ind i Kattegat, og i perioden fra 31. oktober til 2. november lykkedes det en engelsk flådestyrke på 20 skibe at sænke en tysk hjælpekrydser og nogle armerede trawlere. Denne aktion

havde mere symbolsk end militær betydning og fik derfor ikke konsekvenser for hverken Danmarks stilling eller magtforholdet i Østersøen.

Den bolsjevikiske revolution den 7. november 1917 medførte at Rusland trak sig ud af krigen. Den 3. marts 1918 sluttede den nye sovjetregering fred med Centralmagterne, Tyskland og Østrig-Ungarn. Denne udvikling forrykkede igen forholdene i Østersøen og Nordsøen, idet den sovjetiske flåde nu i stedet kunne forenes med den tyske flåde, mens denne samtidigt kunne besejle de danske farvande uden fare. Den engelske flåde forsøgte derfor at stoppe et evt. tysk udbrud til Nordsøen via de danske stræder, ved den 19. marts at sende en flådestyrke ind i Kattegat. På grund af tåge kunne styrken ikke udrette noget og måtte derfor returnere. Men den 16. april forsøgte man igen, denne gang med større held. I alt 12 tyske trawlere blev sænket og 111 tyskere blev taget til fange i Kattegat. I løbet af sommeren og efteråret foretoges yderligere raids ind i de danske farvande. Den 2. november blev en tysk hjælpekrydser skudt i sænk nær ved Kullen. En uge senere var krigen slut.(24)

Englands regering indtog under hele krigen den holdning, at man ikke var interesseret i at krænke Danmarks neutralitet. Enkelt personer som Fisker og Churchill kunne fremkomme med forslag om flådeaktioner, der kunne have truet denne neutralitet, men som en følge af den overordnede militære planlægning og den fastlagte politik, blev disse planer hver gang standset i tide. Omkostningerne for England ville blive alt for store:

1. De lange kommunikationslinier ville koste uforholdsmæssige store tab i materiel og mandskab.
2. Psykologisk og strategisk ville det være katastrofalt hvis man led et nederlag i forsøget på at nå ind i Østersøen.
3. Moralsk set ville en sådan operation sandsynligvis, idet man ville krænke en lille stats neutralitet, nemt kunne blive slået i hartkorn med Tysklands krænkelse af Belgien, den handling der formelt medførte Englands deltagelse i krigen.
4. Et angrebsforsøg ville sandsynligvis udløse en tysk besættelse af Danmark, hvilket igen kunne få betydning for Englands forhold til både Norge og Sverige.

5. Ovennævnte usikkerheder omkring en militæraktion ville kunne få indflydelse på Danmarks fødevarerleverancer til England, som, set fra de engelske politikeres synspunkt, var særdeles værdifulde.

Tysklands erkendte militære overherredømme i Østersøen og kraftige pres på Danmark, kombineret med den danske landbrugsproduktion, besindige engelske politikere, og en dansk regering der forstod at udnytte balancemulighederne, var med andre ord forudsætningen for at Danmark forblev "velvillig neutral."(25)

DANMARK, FOLKEFORBUNDET OG NEUTRALITETS-SPØRGSMÅLET, 1918-39

Selvom Sovjetunionen trak sig ud af krigen fortsatte den indre magtkamp mellem bolsjevikker og de hviderussiske styrker. Vestmagterne blandede sig i denne konflikt, ved i 1919 at sende militære forsyninger og troppstyrker til hjælp for de "hvide" generaler. De engelske skibe, som bragte den militære forstærkning frem til de russiske Østersøhavne, fik fri passage gennem de danske farvande.(26) Til støtte for deres styrker opankrede englænderne depotskibe i Københavns Yderhavn, godt i ly af de danske kystforter.(27) Danmarks "gamle" neutralitet, der sikrede fremmede skibe fri passage, var meget belejligt blevet genindført. Men at tillade denne engelske trafik havde konsekvenser for Danmark på en anden front - den økonomiske. Danmark havde før den russiske revolution 1912 haft en stor samhandel med Rusland, og havde derfor, som et af de første lande, anerkendt det nye bolsjevikiske styre i 1917. Men fra årsskiftet 1918-19 fulgte Danmark Vestmagternes forsøg på at isolere Sovjetunionen, for derved at kvæle det nye styre i fødslen. Alle diplomatiske, såvel som handelsmæssige forbindelser blev afbrudt. Danmark deltog ikke officielt i den militære støtte til den hviderussiske hær, men et korps af danske frivillige deltog i kampen mod "de røde". Nu var mange danske besiddelser i fare for at blive ofre for nationaliseringer og afbrydelsen af handelsforbindelserne havde kostet Danmark

dyrt. Alene de danske besiddelser og investeringer i Sovjetunionen svarede omtrent til den danske stats årsindtægt, nemlig 400 mill. kroner. Sovjetunionen havde leveret råstoffer til Danmark som til gengæld havde leveret færdige industriprodukter.

I 1920 indså vestmagterne at bolsjevikerne var kommet for at blive, og man indledte i stedet økonomiske og handelsmæssige forhandlinger med det nye styre, og Danmark fulgte trop. I 1921 blev der indgået en handelsaftale mellem England og Sovjetunionen, men først i 1923 fik Danmark en aftale i stand. Året efter fik styret påny den fulde anerkendelse fra Danmark.(28) Sovjetunionen, der under det meste af verdenskrigen havde været allieret med vestmagterne, og derfor var imod den danske spærring af stræderne, var nu mere end interesseret i at de samme danske farvande blev lukket godt og grundigt for alle andre end landene omkring Østersøen. Dette kom netop til udtryk i 1923, da Sovjetunionen protesterede over at Danmark foretog en mindre uddybning af sejlrenden i Drogden (Øresund), idet man fra sovjetisk side mistænkte England for at stå bag dette. Derved fik England nemlig forbedrede muligheder for at sende større flådeenheder ind i Østersøen. I 1924 blev der holdt en maritim nedrustningskonference i Rom, hvor Sovjetunionen, som betingelse for at ville nedruste flåden, satte et krav om indførelse af et adgangsforbud for flådefartøjer fra andre lande end Østersø-landene.(29)

Som et resultat af verdenskrigens rasen blev de sejrende stormagter enige om at skabe et organ for bevarelse af freden, d.v.s. sejrherrenes fred. I Versailles-traktaten indgik oprettelsen af et folkenes forbund - Folkeforbundet. Da traktaten trådte i kraft den 10. januar 1920, blev de neutrale lande, herunder Danmark, inviteret til at blive medlem. Landenes respektive regeringer fik to måneders betænkningstid!

Invitationen stillede Danmark i en vanskelig position. Dels var man ved et medlemskab forpligtet på at deltage i Folkeforbundets diplomatiske og økonomiske sanktioner overfor et land der brød freden, og dels måtte man tillade at tropper fra Folkeforbundet passerede land- og søterritoriet. De neutrale lande

undgik imidlertid et krav om automatisk deltagelse i militære sanktioner overfor en fredsbrøder. Det kunne først ske efter forhandling. Men under alle omstændigheder ville Danmarks neutralitet være tvivlsom under et medlemskab.

Folkeforbundets sanktioner var selvfølgelig i første række møntet på Tyskland, som ikke var medlem. Den anden stormagt, som man regnede for en potentiell fredsbrøder var Sovjet, der ikke blev inviteret til at træde ind i Folkeforbundet. Dette var dels på grund af separatfreden med Tyskland og dels det efterfølgende systemskifte i landet, som man imidlertid fra Vestmagternes side nu havde indset var kommet for at blive. Disse kendsgerninger måtte selvsagt vække bekymring i den danske regering. Et medlemskab kunne således føre til, at Danmark måske pludseligt skulle indføre sanktioner overfor de to, geografisk set, nærmeste stormagter. Omvendt ville Danmark, ved at svare nej til invitationen, nemt blive slået i hartkorn med de nævnte stormagter, der indtil videre ikke var fundet værdige til et medlemskab. I februar besluttede den danske regering derfor at tage imod invitationen.

I 1920 blev Østrig, og i 1922 Ungarn, medlemmer af Folkeforbundet, og i 1926 kom Tyskland med. I 1928 var der ialt 55 medlemsstater, men to stormagter, USA og Sovjet var ikke med. USA ratificerede ikke Versailles-traktaten og blev aldrig medlem, mens Sovjet først kom med i 1934.

Danmark, og de øvrige "neutrale" lande, forsøgte straks efter optagelsen at få indført forskellige særregler for såkaldte "særligt udsatte lande". F.eks. fik man allerede året efter vedtaget de såkaldte "1921-direktiver", hvorefter et særligt udsat land, f.eks. Danmark, kunne få udsat tidspunktet for iværksættelse af sanktioner, evt. helt undgå det, hvis sanktionerne fra Folkeforbundets side var rettet mod Tyskland. Mens den danske regering således forsøgte af blive løst mest muligt fra de kollektive forpligtelser i Folkeforbundet, så støttede man helhjertet et andet af hovedmålene - en almindelig nedrustning i verden.

For Danmark medførte verdenskrigen at Sønderjylland atter blev dansk den 15. juni 1920, som en følge af Versailles-

traktatens ordlyd om folkenes selvbestemmelsesret. Folkeforbundets medlemslande ratificerede den nye grænsedragningsaftale med Danmark, mens Tyskland ikke underskrev aftalen. Dette skabte i de efterfølgende år en vis usikkerhed i Danmark, som især blev markant da de tyske nazister 10 år senere atter begyndte at rejse grænsespørgsmålet.

Straks efter indlemmelsen af det genvundne område i Danmark blev danske tropper stationeret i Sønderjylland. Tyskland udgjorde i de første 10 år efter nederlaget ikke længere en potentiel trussel for Danmarks sikkerhed. Dette betød at Danmark i 1922 følte sig i stand til at reducere sit forsvarsbudget til det halve. Hvor man i gennemsnit havde brugt ca. 100 mill. kroner i hvert af krigsårene, blev det årlige budget i 1922 sat til 48 mill. kroner. Værst gik det ud over hæren der måtte nedskære antallet af bataljoner fra 51 til 35. Flådens budget blev reduceret fra ca. 24 mill. kroner til ca. 16 mill. kroner. Alligevel skulle man opretholde en nogenlunde uændret flådestørrelse.(30) Kystartilleriet, der var en del af den danske hær, blev reduceret fra 3 bataljoner til 1, og 5 af de 17 kystbatterier, hvis opgave det bl.a. var at sikre udlagte minefeller, blev nedlagt.(31)

Samtidigt blev det danske forsvarstingdepunkt for første gang siden nederlaget i 1864 flyttet fra Københavns landbefæstning til Jylland. Nu kunne man roligt vise tænder overfor den militært, og økonomisk, svage nabo mod syd.(32)

Danmark demonstrerede således sin gode vilje ved, i Forsvarsloven af 1922, at halvere de danske forsvarsudgifter. Men nedrustningen i stormagterne gik trægt og senere i stå på grund af indbyrdes mistillid til de andre magters reelle hensigter og faktiske resultater. Der var endvidere det uløste paradoks om hvorvidt freden blev sikret gennem nedrustning eller reel fred var betingelsen for nedrustning? Navnlig Frankrig var imod en for stor nedrustning af frygt for at Tyskland derved skulle opnå en militær ligestilling.

Efterhånden som det internationale klima forværredes omkring 1930, viste Folkeforbundet sig at være uden væsentlig betydning, når det drejede sig om en aggressiv stormagt. Da Japan

i 1931 invaderede Manchuriet blev denne handling godt nok fordømt af Folkeforbundet, men der kunne imidlertid ikke skabes enighed om at iværksætte sanktioner overfor Japan. Alligevel følte Japan sig krænket og forlod i vrede forbundet i 1932. I 1933 brød stormagternes nedrustningsbestræbelser helt sammen. Det nazistiske Tyskland trådte ud af Folkeforbundet og påbegyndte en oprustning, der var klart i strid med Versailles-traktaten. Folkeforbundet var igen ikke i stand til at etablere sanktioner.(33)

I Danmark fortsatte man imidlertid med at skære ned på det militære forsvar. Ved Forsvarsloven af 1932 blev forsvarsbudgettet reduceret yderligere fra 48 mill. kroner til 35 mill. kroner, hvoraf 11,5 mill. blev afsat til Flåden og kystforsvaret. Dette betød en drastisk svækkelse af Flåden, der herefter bestod af: 3 artilleriskibe, 9 torpedobåde, 7 U-både, 1 mineskib, 18 marinefly og forskellige specialfartøjer.(34) Kystartilleriet blev nu underlagt Søværnet, under betegnelsen Kystdefensionen, og yderligere 3 kystbatterier blev nedlagt. Efterhånden havde man således kun 9 kystbefæstningsanlæg tilbage, hvoraf ingen var placeret ved Store Bælt.(35) Hæren blev ligeledes reduceret yderligere, fra 35 bataljoner til 24, selvom der til gengæld skete en kvalitativ forbedring i teknisk og organisatorisk henseende.(36)

Da Hitler i 1933 kom til magten i Tyskland, begyndte nye vinde at blæse på dem europæiske arena. I oktober forlod Tyskland nedrustningsforhandlingerne og meldte sig ud af Folkeforbundet. Selvom Danmark ivrigt støttede ideen bag Folkeforbundet og de europæiske nedrustningsbestæbelser, kolliderede Tysklands stillingtagen med danske sikkerhedsinteresser. Danmarks dilemma blev for alvor tydeligt, da Tyskland i 1935 betragtede sig som værende løst fra Versailles-traktaten og påbegyndte en åbenlys oprustning, bl.a. ved indførelse af værnepligt og dannelsen af et luftvåben. Danmark undlod at stemme for en Folkeforbundsresolution der fordømte de tyske skridt. Men der blev ikke foretaget egentlige sanktioner mod Tyskland.(37) For Danmark var konsekvensen klar. Man kunne ikke regne med, at en mindre stats medlemskab af Folkeforbun-

det gav nogen form for sikkerhed overfor en stormagt som Tyskland. Da England og Tyskland overraskende indgik en flådeaftale samme år, hvori England bl.a. afskrev sine maritime interesser i Østersøen, var der ikke andet at gøre for Danmark, end lidt efter lidt at forsøge at vende tilbage til den "velvillige" neutralitetspolitik overfor Tyskland, som var blevet ført før verdenskrigen.

Alle forsøg på at etablere et alternativ, i form af et nordisk forsvarssamarbejde mislykkedes. Da svenske aviser i marts 1937 angreb den danske Forsvarsordning af 1932 for, ved sin svækkelse af det danske forsvar, at udgøre en direkte trussel for de øvrige nordiske landes sikkerhed, blev det for meget for statsminister Stauning. I skarpe vendinger gjorde han det klart, at Danmark ikke var "lænkehund" overfor Tyskland på de nordiske landes vegne. At Danmark igen måtte tage store hensyn til den militære stormagt i syd, blev endnu en gang understreget, da Stauning en måned senere havde en samtale med den engelske udenrigsminister Eden, som gjorde det klart, at England i tilfælde af et tysk krav om grænserevision kun ville yde Danmark diplomatisk støtte.(38)

På samme tidspunkt forhandlede man i Rigsdagen om vedtagelse af en ny forsvarsordning. For første gang siden 1909 blev forsvarsbudgettet ikke sænket yderligere men derimod forhøjet til 45 mill. mod tidligere 35 mill. Hvis man tog hensyn til inflationen i de mellemliggende 5 år var det imidlertid en beskedent forhøjelse. Mens Hæren forblev nogenlunde uforandret i størrelse, blev Flåden reduceret til: 1 artilleriskib, 8 torpedobåde, 4 U-både, 3 minestrygere, 1 mineskib, 1 værkstedsskib, 20-24 fly (2 eskadriller) og nogle opmålings- og inspektionsskibe. PEDER SKRAM, et udtjent artilleriskib fra 1908, samt nogle ældre U-både skulle holdes vedlige som reserve.(39) Samtidigt blev det besluttet at endnu et kystfort, Tårnbæk-fortet skulle nedlægges i 1938.(40)

I marts 1938 indlemmedes Østrig i det tyske rige og i september var turen kommet til Sudeterland i Tjekkoslaviet. I mellemtiden blev der i løbet af foråret arbejdet på en fællesnordisk neutralitetserklæring, som udmundede i Stockholm-

deklarationen af 22. maj 1938. Den fastlagde hvilke betingelser de nordiske lande, Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige anså for nødvendige for opretholdelsen af en klassisk neutralitet. Der var fri passage for fremmede magters skibe i internationalt farvand, mens der forelå restriktioner for brugen af territoriale farvande og havne. For Danmark bortfaldt dermed deklamationen fra 1912. Som en ny tilføjelse blev eventuelle krigsførende lande nu også advaret imod at krænke det nationale luftrum. Udover denne fællesnordiske deklamation, blev der arbejdet med planer om et regulært nordisk forsvarssamarbejde. På dette punkt kunne der imidlertid ikke skabes enighed. Dertil var de enkelte landes strategiske udgangsposition alt for forskellig. Imens rykkede krigstruslen nærmere måned for måned.

Resten af Tjekkosllovakiet blev besat af Tyskland i marts 1939. Memel blev tvunget fra Litauen og spørgsmålet om Danzig og den polske korridor blev rejst. De øvrige lande i Folkeforbundet protesterede hver gang i større eller mindre grad. I april meddelte USA's præsident Roosevelt til Hitler og Mussolini, at Tysklands fremfærd gennem det seneste år udgjorde en trussel mod verdensfreden, og opfordrede dem derfor til at afgive erklæringer om, at de ikke ville angribe deres nabolande, herunder de nordiske. Tyskland svarede ved bl.a. at rette et tilbud om ikke-angrebepagter med de nordiske lande. Kun Danmark gik positivt ind i forhandlinger om en sådan aftale, mens de øvrige lande afslog. Sverige anså det for et brud med den fuldstændige neutralitet, hvis en sådan aftale blev truffet. Da Danmark og Tyskland undertegnede aftalen i Berlin den 31. maj 1939, havde de øvrige nordiske lande dog tilkendegivet, at de anså aftalen for et bidrag til den nordiske stabilitet.

Fra dansk side havde man fået tilføjet en passus om, at normal vareudveksling med tredjemagt ikke ville være i strid med aftalen. Danmark kunne derfor under en ny krig fortsætte sin samhandel med England.⁽⁴¹⁾ Man var udmærket klar over på hvor spinkelt et grundlag den underskrevne aftale hvilede, men netop denne passus fik betydning i krigens første fase, hvor det tyske udenrigsministerium faktisk bestræbte sig på at få den tyske flåde til at holde igen i angrebene på danske handelski-

be.(42)

I løbet af 1939 var alle efterhånden klar over, at det trak op til en stormagtskonflikt og sandsynligvis krig. Derfor oprustede de fleste lande for fuld kraft. Også i Danmark blev der bevilliget yderligere midler til Forsvaret, for derved at fremskynde anskaffelsen af materiel og forsyninger. Opbygning af beredskabslagre af vigtige varer og foranstaltninger til beskyttelse af civilbefolkningen mod luftangreb blev hastigt iværksat.(43) Efterhånden som situationen blev mere og mere tilspidset i løbet af sommeren, holdt man i Danmark en meget lav profil. Både i den danske presse og i det danske militær blev der udøvet en høj grad af selvcensur. Spørgsmålet om de danske stræder skulle holdes åbne eller afspærres afhang helt og holdent af hvilken flådestrategi Tyskland valgte. En tysk offensiv strategi ville kræve fri passage og evt. tyske støttepunkter på dansk territorium. Denne situation anså man fra dansk side som den farligste for landets neutralitet, idet forudsætningerne herfor, som de var nedfældet i Stockholm-deklarationen, dermed bortfaldt. En tysk defensiv strategi ville derimod kræve udlægning af bevogtede minespæringer i de danske farvande og sandsynligvis medføre en situation som under verdenskrigen. Et angreb fra Vestmagternes side blev anset for udelukket, men deres overflyvninger af Danmark var et problem, som man kun i begrænset omfang kunne forhindre. Da Sovjetunionen i august indgik en ikke-angrebspagt med Tyskland, var alle klar over at krigen var i anmarch. Få dage senere kom krigsudbruddet da tyske tropper den 1. september rykkede ind i Polen.(44)

I Danmark indkaldtes straks en beredskabsstyrke på 36.000 mand, og minespæringer blev udlagt ved København. Samtidigt blev minestrygertjenesten aktiveret i Øresund og Køge Bugt. Organisatorisk blev bevogtnings-, vagt- og lodstjenesten som en ekstraordinær militær foranstaltning underlagt Kystdefensioen.(45)

Da England og Frankrig den 3. september blev inddraget i krigen håbede den danske regering at man ville kunne føre den samme form for neutralitetspolitik som under verdenskrigen.

Men i Tyskland var forholdene ikke de samme som i 1914.

Noter:

- 1) I værket "The Soviet Naval Threat to Europe" (red. B.W.Watson, London 1989) kalder Hans Garde Danmark for "The Harbormaster of the Baltic".
- 2) "Danmarks strategiske betydning", Forsvarskommandoen, København 1984, s. 13.
- 3) *Salmonsens Leksikon*: "Russisk-Japanske Krig 1904-05" og "Dogger Banke" + *Lorenz Rerup*: "Danmarks historie", Gyldendal, bd. 6 "1864-1914", København 1989, s. 303.
- 4) *Jonathan Steinberg*: "The Copenhagen Complex", *Journal of Contemporary History*, vol. I, 3., 1966 s. 23-46.
- 5) *Troels Fink*: "Spillet om dansk neutralitet, 1905-09", Aarhus 1970, s. 22f.
- 6) *ibid.* s. 28 + *Lorenz Rerup*, 1989, s. 295.
- 7) *ibid.* s. 79.
- 8) *ibid.* s. 104ff "Nordsø- og Østersødeklarationerne i 1908".
- 9) *Tage Kaarsted*: "Flåden under Første Verdenskrig", Odense 1976, s. XIII.
- 10) *ibid.* s. XIII-XV.
- 11) *Rerup*, 1989, s. 296.
- 12) *Poul Garde*: "Forudsætninger for dansk søminekrigsførelse", *Tidsskrift for Søværnen*, 1976, s. 190-91.
- 13) *Hans Branner*: "Småstat mellem stormagter", København 1972, s. 108-109.
- 14) *ibid.* s. 96ff.
- 15) *ibid.* s. 154ff.
- 16) *ibid.* s. 166ff.
- 17) *Karl Chr. Lammers*: "Danmarks historie", Gyldendal, bd. 7 "Udenrigs-pol. 1918-33", Aarhus 1988, s. 85-86.
- 18) *Branner*, 1972, s. 186-188.
- 19) *Tage Kaarsted*: "Storbritannien og Danmark, 1914-1920", Odense 1974, s. 8 + s. 193.
- 20) *Erik Rasmussen*: "Velfærdsstaten på vej, 1913-39", *Danmarks Historie* bd. 13, Politikens forlag, København 1965, s. 53.
- 21) *Kaarsted*, 1974, s. 43-46.
- 22) *ibid.* s. 47-48.
- 23) *ibid.* s. 54.
- 24) *ibid.* s. 65-67.
- 25) *ibid.* s. 68-69.
- 26) *Halfdan Barfod*: "Sømagt og dens indflydelse på Danmarks historie",

- København 1936, s. 87.
- 27) *Ibid.* s. 91.
- 28) *Lammers*, 1988, s. 235-36.
- 29) "Forudsætninger for dansk søminekrigsførelse", København 1978, kap.V, del 4, pkt. C2.
- 30) *Johs. Lomholt-Thomsen*: "Problemer i dansk politik 1901-1946", København 1948, s. 191.
- 31) *Palle Bolten Jagd*: "Danske forsvarsanlæg i 5.000 år", III del: Efter 1932, Rødovre 1984, s. 42.
- 32) *Lomholt-Thomsen*, 1948, s. 176.
- 33) *Lammers*, 1988, s. 226ff.
- 34) *Lomholt-Thomsen*, 1948, s. 196.
- 35) *Jagd*, 1984, s. 42. De 9 kystbefæstninger bestod af: 6 batterier ved København, samt Lynæsfort, Masnedøfort og Borgsted Batteri (v. Lillebælt).
- 36) *Lomholt-Thomsen*, 1948, s. 196.
- 37) *Henrik S. Nissen*: "Danmarks historie", Gyldendal, bd. 7, "1914-45", Aarhus 1988, s. 340.
- 38) *Ibid.* s. 347-48.
- 39) *Lomholt-Thomsen*, 1948, s. 199-200.
- 40) *Jagd*, 1984, s. 42.
- 41) *Rasmussen*, 1965, s. 470.
- 42) *Nissen*, 1988, s. 350.
- 43) *Rasmussen*, 1965, s. 471.
- 44) *Nissen*, 1988, s. 352.
- 45) *Jagd*, 1984, s. 43.

TRÆK AF FLÅDENS HISTORIE SIDEN 1969

Af Orlogskaptajn S.Voxtorp

INDLEDENDE BETRAGTNINGER

Historie er noget vi alle bruger i form af erfaringsindhentning til vor egen sum af paratviden, men ligefrem at læse en historisk artikel!?

Nogen gør det, fordi de vel regner med at støde på noget de kan bruge i den løbende debat - i deres øjeblikkelige arbejde og atter andre for underholdningens skyld.

Uanset motivet er det dog min hensigt at få behandlet begivenhederne omkring *søværnenet* på en måde så ingen læsere lades ligeglade tilbage. Specielt er det min hensigt, at få andre til at bidrage med indlæg til vort ærværdige tidsskrift, så denne meget afgørende periode i *flådens* historie kan blive beskrevet så facetteret som muligt. Det er jo ikke alle beskåret at kende den historiske nødvendighed af at have en afbalanceret flåde på danske hænder - også efter 1993 og en yderligere integration i EF.

DEL I: MEDIE OG METODE

Dette tidsskrifts fornemste formål er at fremme den sømilitære videnskab. Det kan ikke gøres uden tilstrækkelig adgang til helt objektive oplysninger. Hvis der skal tages hensyn til forskellige personer eller institutioners evt. ømme tær opnår man kun at fordybe tågen.

Nu er sandheden jo som alle ved, en samling af *alle* tilgængelige og ikke tilgængelige data. Derfor, da vi ikke kan rumme alle disse oplysninger på en gang, må et større eller mindre udvalg repræsentere den begivenhed eller række af begivenheder, vi ønsker at drage frem.

Der er ikke to selvstændigt tænkende personer, der vælger de samme data af en bestemt større mængde. Og nu er vi kommet til sagens kerne - til det der skiller et videnskabeligt tidsskrift fra en avis. I tidsskriftet bidrager forfatterne til at belyse et emne ud fra en ærlig analyse af en række data og ud fra dette at nå frem til brugbar sandhed eller diagnose ud fra hvilken der kan lægges de nødvendige snit. I en avis og i de mere flygtige medier gælder det i højere grad kampen om begrebet *den offentlige mening*, der i min private medielærebog er det samme som det politikkerne tror deres potentielle vælgere mener, hvis der blev valg i morgen.

Nedenfor følger hvad jeg har udvalgt som det vigtigste for *søværnsnets* skæbne i perioden fra 1969 til i dag. Et tidsrum, hvor flåden og dens støtte på land var stærkt på vej til at blive en underafdeling af kystforsvaret, men nu synes at nærme sig sin traditionelle rolle som regeringens fornemste redskab til varetagelse af nationens interesser på havene, alene, sammen med andre NATO-lande eller under FNs resolutioner - i fredstid og perioder med spænding.

Vi accepterer *flåden*, som en så konstant og betydelig del af de offentlige institutioner i Danmark, at man kan tale om "FLÅDENS HISTORIE".

Indsamlingen af data er foretaget fra Søværnskommando orientering, Tidsskrift for Søværnen, Årlige redegørelse (FM), Militært Tidsskrift, H.C.Bjergs Flåde og Teknik, Flåden i Nordatlanten samt forskellige redegørelser og lovbekendtgørelser.

STRØMNINGER VED PERIODENS BEGYNDELSE

I slutningen af tresserne blev alle hævdvundne værdier sat under debat idet, der for mange lignede en vældig offensiv i

den psykologiske krig, som skulle ødelægge kapitalismen indefra uanset om dette nu var årsagen eller tingene virkelig trængte til en grundig revision - ja, så blæste en røntgenvind gennem den vestlige verdens forsvarssystemer. Den viste sig også at slå ned på det danske.

En af de mest gennemgribende forandringer var nok tanken om et fællesværn. Hvordan denne meget tillokkende idé helt nøjagtigt opstod herhjemme skal jeg lade være usagt. Resultaterne kender vi alt for godt.

Fællesværn blev indført i sin yderste konsekvens i Canada, hvor endda grøn enhedsuniform blev dekretet. Det forårsagede en næsten uendelig række af fortrædeligheder for Canadas relativt internationalt orienterede flådepersonel. At gå i kirke i natkskjorte er vel den samme fornemmelse som at gå til kaj i grøn paradeuniform. Traditionerne stikker dybere end vi selv holder af at indrømme.

En rationel begrundelse for værnssfælles koordinering kom fra U.S.A., hvor man for at forhindre de tre af værnene i at udvikle hver sit interkontinentale atommissilsystem måtte gøre den overordnede planlægning værnssfælles. Rand Corporation opfandt hertil et system som hed PPB (Planning, Programming and Budgeting) som plager os lige indtil nu. Dansk arbejdsgruppe blev nedsat første gang oktober 69.

Endelig var US-Marinekorps en væsentlig inspirationskilde. Dette korps har evne og midler til indsats i et større floddelta - som amerikanerne umiddelbart kommer til at tænke på når de ser et kort over indsejlingen til Østersøen.

Effekten af disse tanker viste sig at være nærmest ødelæggende for Søværnet. Kun Flådens Ran i 1807 og sammenlægningen af Marineministeriet med Krigsministeriet kan siges at have haft større indflydelse. Ikke blot var søværnets overordnede tilhørsforhold i periodens begyndelse under kraftig omkalfatring, men hele den interne struktur på landjorden var under forandring.

De gamle *væsener*, der i takt med den teknologiske udvikling havde fået lov at gro sig store og nu truede hinanden med dobbelt arbejde og kamp med de efterhånden mere og mere integrerede systemer, skulle samles i en institution kaldet

Søværnets Materielkommando på den ene side og *Skole- og Inspektionsfunktionerne* på den anden.

Det var Navigations-, Tele- og Søminevæsenene samt Søartilleriet der blev lagt sammen og derefter splittet op geografisk og organisatorisk på en meget uhensigtsmæssig måde, som næppe endnu kan siges at være overkommet. Desværre ser fremtidige udflytningsplaner ud til at forværre situationen.

Midt i alle forandringerne var det nemlig god latin overalt i statsadministrationen at flytte mere eller mindre selvstændige institutioner eller ligefrem hele styrelser ud fra hovedstaden til fjerne dele af provinsen. Hærens Materielkommando kom således til Hjørring og en del af søværnets specialskoler og værksteder blev flyttet fra Holmen til NATOs anløbshavn i Frederikshavn, der jo altså i mellemtiden var blevet dansk flådestation.

Specialskoleme var væsenernes hjertebørn. De fungerede i de fleste tilfælde som platforme for alt det gode samarbejde der sikrede en gensidig forståelse mellem taktikere, teknikere og logistikere omkring sammenhængende våbensystemer.

Alle de officerer, der var så heldige at komme på specialkurser (long courses) i udlandet, særligt de engelske navigations-, artilleri-, signal- og sonarkurser, fik et godt grundlag for tjeneste i flådens skibe indtil verden gik synder og systemerne ikke mere kunne adskilles. Den missil-og EK betingede udvikling i trusselsbilledet, hvor det ikke mere var muligt at opdele søkrigen i enkeltdele, da ubåde f.eks. kunne bevæbnes med missiler, blev man nødt til at samle en hel del specialer i en enkelt officer, som ledede indsatsen på alle sensorer og våben fra hvert enkelt skib og igen fra hver enkelt selvstændige kampgruppe.

Den samling af mange funktioner i et enkelt hoved var et uddannelses og et udvælgelsesproblem. I flyvevåbnet havde man naturligvis det samme problem, hvor en moderne altvejs jagers (multirolle) pilot skal kunne det hele - på ingen tid.

Flådens kampenheder har alle flere våbensystemer, som til stadighed skal kunne indsættes med kort varsel. Det stiller store krav til årvågenheden og det sikre overblik, hurtig beslutnings-

evne, ordregivning og til sidst perfekt betjening af de meget kostbare terminalvåben.

Cheferne var i de gamle systemer normalt i stand til at holde sig informeret i så høj grad at de kunne træffe beslutningerne om taktisk indsats til tiden. Da missiltruslen og den elektroniske krig blev en realitet forsvandt denne mulighed for de allerfleste og man måtte indføre en række forudplanlagte forholdsregler, som kunne iværksættes øjeblikkeligt (automatisk) når en opkommende trussel konstateredes.

Del II vil analysere i hvor høj grad det danske søværn var i stand til at leve op til denne helt nye situation - hvilke systemer der indførtes til at hjælpe beslutningstagerne og hvilke organisatoriske ændringer, der indførtes som følge af dette alt afgørende problem i moderne søkrig.

DEL II: FORSVARSLOVEN

Det essentielle problem for flåden er nemlig at kunne udføre den pålagte opgave på troværdig måde, så det internationale samfund, egne politikere - og allervigtigst - at vi selv tror på det. De første 2 kategorier kan til en vis grad stikkes blå i øjnene (potemkinkulisser), men eget personel kan ikke nævnes ret længe. Derfor er bl.a. ethvert rationaliseringsforslag dømt til fiasko, hvis det ikke bygger på en virkelig indsats af fornuften - udmøntet på en sådan måde, at selv yngste konstabel kan se virkningen i praksis.

Allerede ved forsvarsloven af 1950, der som bekendt nedlagde Marineministeriet og overførte flådens og kystdefensionens politiske og departementale styring til Krigsministeriet, der i takt med tidens ordvalg omdøbtes til Forsvarsministeriet. Flådens opgaver var naturligvis de samme som altid; omend opgaverne i krig nu skulle løses i samarbejde med andre nationer (NATO).

Grunden til denne helt afgørende forandring skal nok i virkeligheden søges i de nærmest skandaløse forhold, der herskede omkring hærens og flådens udvikling og drift i årene op til den

9.april 1940; men oprettelsen af NATO kommandosystemet har nok også skubbet på, skønt denne struktur er en ren krigsorganisation uden styrker i fredstid.

Ved forsvarsloven af 1969 omstruktureredes derefter selve værnenes fælles ledelse på næste niveau (det der nu hedder niveau I). Disse omstruktureringer har jeg berørt i artiklens første del ud fra en mere generel vinkel. Hensynet til besparelser gennem en centraliseret ledelse var fremherskende - en tydelig afsmitning fra det civile liv, hvor centraliseringen kom på mode. Jeg har selv i flere kronikker sammenlignet etableringen af Forsvarskommandoen med nedsættelse af en gigantisk projektgruppe, der skulle drage de bedste administrative og operative erfaringer frem fra de 3 (4) værn og ud fra dette materiale gennemføre forandringer til lettelse af bureaukratiet, effektivisering af uddannelse m.v. og forbedring af den samlede kampevne.

Jeg tror ikke der er mange, som vil protestere, hvis jeg postulerer, at det optimale i denne henseende opnåedes allerede i 1982, hvor daværende forsvarsminister i et tillæg til den årlige redegørelse skriver:

"Besparelserne på forsvarsbudgettet beløber sig op til 140 mill. kr. svarende til 1,3% af finanslovsforslagets tal på 10.443 mill. kr. o.s.v. og senere udskydelse af byggeprojekter, hjemsendelse af garnisonstroppe, begrænsning af søpmåling, rejser og kursus. Desuden besparelser på de civile anlægs- og driftsudgifter samt forsvarets cafeterier og endvidere materielanskaffelser".

Dette er efter min mening det tidspunkt, hvor Forsvarskommandoen skulle have været nedlagt - af sig selv. Værnernes udvikling - stadig med opgavernes ultimative løsning og vor egen tro på muligheden herfor - var nu ikke længere gunstigt påvirket af hinanden. Det var generelle hovsa-besparelser efter en differentieret grønthøstermetode, som regeringen blev påtvunget af et flertal "udenom" med folketingsmedlemmet Knud Damgård og nogle til ham politisk knyttede officerer fra hæren og flyvevåbnet, som hoveddrivkraft.

Det spørgsmål om midler til enkelte værn, drift- og materielin-

vesteringer, førtes i fuldt omfang i det store hus i Vedbæk, som det naturligvis altid har gjort det, men nu var det ikke længere baseret på en langsigtet forsvarsplanlægning ud fra fælles accepterede opgaver.

Desværre har hovsa-besparelserne floreret siden. Ikke engang den fine beretning fra Forsvarskommissionen af 1988 har kunnet stoppe uvæsenet.

Tværtimod synes situationen at være blevet meget værre, fordi kommissionens i øvrigt meget grundige og smukke arbejde kom til at basere sig på en helt forskellig epoke i verdenshistorien end den vi er i i dag, hvor den kolde krig er ophørt og Tyskland genforenet. En del af de beslutninger kommissionsrapporten skulle retfærdiggøre, savner derved aktuelt grundlag.

FORSVARSFORLIG

Udviklingen i perioden har, som ovenfor berørt, i høj grad været præget af de forlig, der er indgået mellem de politiske partier vedr. forsvaret, dets økonomiske basis og dets materiel såvel som våbenmæssige sammensætning. Det vil føre for vidt at gå ind på en analyse af de mange forlig af forskellig løbetid og grad af koordinering med den langsigtede planlægning både nationalt og i NATO-regi.

Det man generelt kan sige om forligene er, at de næsten aldrig har taget andet end formelt hensyn til opgaverne, der skulle løses, men mest har drejet sig om beløbenes størrelse og materiellets kategorier og hvorfra det skulle anskaffes. Godt nok har Forsvarskommandoen produceret den ene betænkning til ministeriet efter den anden - altsammen ud fra dens gældende fortolkninger - men da det ikke er politikernes opgave at være eksperter har sammenhængen mellem opgaver og midler aldrig kunnet forbedres i Folketinget.

Det helt klassiske eksempel for flåden er bortskaffelsen af fregatterne, skønt Danmark havde forpligtet sig til at bidrage med et vist antal til NATOs operationer i Nordsøen.

Mange søofficerer havde faktisk lært udenad det falske budskab - en totalt misforstået fortolkning af Falklandskrigens sømilitære

erfaringer kombineret med fejlfortolkninger af forsknings-tjenestens computerspil omkring antiinvasionsforsvaret af den sjællandske øgruppe. Indtil folketinget vejledt af udenrigsminister og forsvarsminister i forbindelse med spørgsmålet om dansk deltagelse i den nationale og vestunionskoordinerede beskyttelse af skibsfarten i Golfen under "Golfkrigen" i 1987/88 fastslog, at Danmark ikke kunne bidrage, fordi flåden ikke var i stand til at sende styrker afsted.

Senere har udenrigsministeren og en ny forsvarsminister fået en helt ny mening om flådens evner - endda med *fregatnummeret* mindre - korvetten, der bedst kan sammenlignes med det, der ville komme ud af en krydsning mellem et lommeflagskib og en motortorpedobåd - uden torpedoer. Det er uafviseligt, at de gode resultater disse skibe opnår internationalt i samarbejde med oceangående fregatter og jagere (destroyere) skyldes personlig dygtighed og gå-på-mod hos besætningerne.

Folketinget henvendte sig i 1990 til Forsvarskommandoen med spørgsmål om hvor lang tid det ville tage at få de udgåede fregatter til at sejle operativt - som deltagere i en international sammensat flådestyrke i Golfen - og hvor meget det ville koste. Det falske budskab om at Danmark ikke behøvede fregatter - så store flådeenheder, at oceangående tjeneste ikke er baseret på held og gunstige årstider - var hermed afsløret.

Forsvarsforlig er ikke nogen dårlig opfindelse set fra forsvarets synspunkt - i sammenligning med det, der var forud. Forlig i løbende finansår med skiftende flertal. I tidligere tid har mange i folkestyret troet for meget på *sværdet-i-stenen syndromet*, der stammer fra dengang man kunne gemme et sværd i en sten (excalibur) og være sikker på en toppræstation, når man (Kong Arthur) trak det op.

Moderne forsvarssystemer er det nødvendigt at holde i gang - i topform (en computer har kun en "form" der virker) med mindst 3 samlede teams, der hver for sig kan betjene dem.

Derfor må planlægningen på det maritime område fortsætte på den i virkeligheden - målt med internationale øjne - meget rationelle måde, som i tiden indtil nu har givet os fælles, flådebemandede platforme til miljøforureningsbekæmpelse og

kystfarvandsminering, søpmåling og isbrydning, suverænitetshævdelse og fiskerikontrol, farvandsovervågning og søredning, FN-blokadetjeneste og kampskibsledelse o.s.v. Noget der i de fleste andre lande udføres af separate statstjenester og private organisationer og derfor forholdsvist lægger beslag på større dele af samfundenes produktionsdygtige del.

Langsigtede planer for udviklingen på det samlede maritime område må udarbejdes nu, hvor belastningen inden for områderne: trafik, miljø, ressourceudnyttelse, fiskeri og fritidssejlads må forudses at stige til ca. det dobbelte indenfor næste generations levetid. Med udsigten til ændrede klimaforhold (f.eks. er *århundredes bølge* i Nordsøen vokset 1 meter i de sidste 16 år) stiger behovet for samlet og koordineret indsats uden varsel. Et par større ulykker på havet i løbet af 1990 understregede dette behov og viste klart; at det går bedst, når operationen ledes af den organisation der ved hvad der sker - så vidt muligt inden det sker.

Konklusionen på afsnittet om forsvarsforlig er derfor allerede givet.

Sikkerheden på havet stiller større og større krav til koordineret - d.v.s. offentlig indsats (100% forpligtet indsats). Personaleudgiftsreduktioner er mere givtige (p.t.) end udgifter til materiel (der formodes at være engangs-), derfor større og mere komplicerede systemer. Ergo kan denne del af samfundets nødvendige udgifter ikke reguleres op og ned som et skiftende flertal inden for eller uden for regeringen nu kan blive enige om - enten det er for et år eller tre ad gangen.

PERSONELLET

Næsten ligegyldigt hvornår man dykker ned i bunken af levnedbeskrivelser for flådens personel, støder man med næsten jævne mellemrum på klager over nye personelordninger, der fornyes inden virkningen har vist sig på alle de forudsagte områder.

Det er nærmest en naturlov, men hvilken lære kan man uddrage af det.

En nøje gennemgang af de vedtagne love for fast og værnepligtigt personel åbenbarer ikke nogen fejl eller tilsyneladende ufornuft, hvilket igen betyder, at folketinget er uden skyld, hvis der da findes fejl.

Hvad flåden har brug for af personel er meget vanskeligt at opstille entydigt. Der er en lang spændvidde fra fjerne tiders galejsslaver til vore dages computeroperatører; for slet ikke at tale om de krav, der stilles til personel i land, hvor den mest logiske rekruttering teoretisk kunne ske fra hæren.

De bedste kilder til forståelse af hvad den ideelle bemanning af søværnet er - fra "Sirius" til "Rytterknægten" og fra "Golf korvet" til kongeskib og frømandskorps, findes i personelorganisationernes årsberetninger, som trods alt er et ekko af hvad *messesnakken* har udrettet til gavn for verdenssituationen. Hvad var det så, der formede os som søværnspersonel og hvilken indflydelse havde det på vor nuværende situation. Er der erfaringer, som kan omformes til råd i den status der, som vi alle ved, ikke er særlig gunstig.

Hver eneste af os har i hukommelsen oplevelser med den måde personellet blev administreret på, men hvor ofte er en eventuel dårlig oplevelse at hæfte på selve systemet og ikke på en eller anden stivnakket person, der godt kunne have fortolket et eller andet til vor fordel? Det er svært at skille ud - selv for egen person!

Når man derfor skal analysere ud fra et historisk synspunkt er det meget svært at skelne årsag fra virkning; og vi slipper næppe for at indkalde hele den humanistiske del af videnskaben lige fra psykologer til etnografer - og hvad får vi ud af det? Der findes en tidligere søofficer, som gjorde det til sin nye levevej og blev professor på det. Han lavede nogle meget fine videnskabelige undersøgelser, grundforskning, statistisk matematik i lange baner og vips! så beviste han, hvad enhver søofficer ved næsten af egen erfaring - disciplinen på et stort skib er dårligere end på et lille - og det er vel ikke så ringe endda at vide.

Vi står over for en næsten uløselig opgave og jeg vil derfor nøjes med et par personlige konklusioner på mine egne observationer siden 1969.

Tilbage i årene umiddelbart før den periode nærværende artikel beskæftiger sig med, diskuteredes den nye uddannelse på officersskolen - længde, fagindhold og linieopdeling. Der var mange hensyn at tage - og fællesværnsofficersskolen lurede allerede i horisonten. Man valgte at bibeholde tre linier i stedet for en, som anbefalet af Hovedorganisationen for Søofficerer (HOS). Ideen var at der efter fælles grundtjeneste som subaltern officer i sejlede enheder kunne foretages en specialisering i hovedlinier. Helt afgørende fandt den daværende bestyrelse, at den grundlæggende forståelse for økonomisk ansvar, som alle officerer i dag har så hårdt brug for, efter den økonomiske decentralisering til niveau II og III.

De skiftende personellove har i stigende grad taget hensyn til hærens problemer - størstebriker-princippet. Der er nu en verden af forskel på at tage kørekort - hvor tungt det end måtte være - og det at tage eksamen i at føre et skib endsige et større orlogsfartøj med alle dets komplicerede systemer og specialudannede personel.

Ha, siger min læser - der leverede han et bevis på værnepligtens umulighed i søværnet. Nej! Som der jo står i loven om forsvarets personel kan værnepligtige under tjenesten anvendes i overensstemmelse med deres uddannelse. I fremtiden vil det ligefrem inden for en lang række specialer i søværnet (og de tre andre værn) være nødvendigt at udvælge rekrutter og elever ud fra interesse for eller erhvervsmæssig uddannelse i EDB-baserede færdigheder.

De, der for nylig har studeret børns leg (3-9 år) vil vide, at dette problem er i kraftig aftagende (flere og flere leger med computer).

Den uddannelse, der er nødvendig for søofficerer i fremtiden, nærmer sig mere og mere koffardiens krav - accentueret igennem automatisering og øgede krav til præcision, og miljøhensyn og søværnets bidrag til fredstids kontrol med samme. Eklatante eksempler er de ændrede krav til søofficersuddannelsen i anledning af søværnets overtagelse af isbrydningen i Danmark og VTS (trafik kontrol med nye midler) ved Storebæltsforbindelsen.

Konklusionen på dette afsnit er tydeligvis at al tale om yderligere integration med de andre værn personelmæssigt vil gøre det sværere at løse opgaverne i fredstid - efter den kolde krig er ophørt specielt. Fremtiden skulle gerne se en optimering mod elementets krav og ikke mod *bureaukratiets*.

Dette kunne for den sags skyld være hele artiklens konklusion, men en runde af indlæg fra andre læsere af Tidsskrift for Søværnen bør have mulighed for at påvirke den endelige konklusion før en anbefaling kan udformes til vor samtid og eftertid.

NEKROLOGER

1670 Kommandørkaptajn Aage Agerlin Jans blev født i København 15 maj 1926 som søn af detailhandler Carl Henrik Jans og hustru Ingeborg Augusta J. født Agerlin.

Aage Jans blev student fra Frederiksberg gymnasium i 1945, og indkaldtes som søkadetlærling samme år. Han blev udnævnt til søløjtnant II i 1949, søløjtnant I i 1950, kaptajnløjtnant i 1954, orlogskaptajn i 1961 og kommandørkaptajn i 1971.

Som søløjtnant blev Jans tilkommanderet motortorpedobådene, først som næstkommanderende i to år efterfulgt af godt 4 års tjeneste som chef og divisionschef. Det var i den periode, hvor MTB'erne - ex tyske E-både - i hastigt tempo højeste kommando og indgik i flådens tal som operative enheder under Torpedobådsafdelingen.

Fra 1956 og 4 år frem var Jans tilknyttet officersuddannelsen, om vinteren som skoleofficer ved Søværnets Officersskole, og i sommerhalvårene som tjenestegørende i Skoledelingen for kadetter. Under sidstnævnte blev han udkommanderet med skoleskibene, fregatten HOLGER DANSKE og depotskibet ÆGIR, og på to andre togter var han chef for 4. Ministrygerdivision (Ø-bådene). Fra 1959 var Jans tillige projektofficer ved bygningen af de to nye øvelseskuttere SVANEN og THYRA, og han førte SVANEN under dennes første togt i 1960.

Efter et år som adjutant hos Chefen for Søværnet gennemgik Jans den norske marines stabskursus i Oslo, hvorefter han gjorde tjeneste i Forsvarsstabens Operationsafdeling indtil 1966, efterfulgt af 2 år som sektionschef i Søværnsstabens K-afdeling. Sin sidste udkommando til søs fik Jans som chef for skoleskibet, minelæggeren MØEN i årene 1968-71. I denne periode var Møen 2 gange kommandoskib i Skoledelingen for kadetter. Efter udnævnelsen til kommandørkaptajn gjorde Jans tjeneste

som sektionschef i Marinestabens Uddannelsesafdeling indtil 1975, hvor han blev tilkommanderet HQ Allied Forces Northern Europe i Norge. I to perioder, indtil 1979 og fra 1983-86, varetog han i NATO-hovedkvarteret stillingen som sektionschef i Intelligence Division, og i de mellemliggende år tjenestegjorde han ved Forsvarsakademiet som faggrubeleder Operationer. Jans blev afskediget 31. maj 1986.

Aage Jans var bestyrelsesmedlem i Hovedorganisationen for Søofficerer m.fl. fra 1970, og blev ved oprettelse af Hovedorganisationen for A-officerer i forsvaret dennes første næstformand for søværnet. I Søofficers-Foreningens bestyrelse varetog han i årene 1957-61 hvervet som sekretær.

Straks efter sin afsked blev Jans ansat som direktør for og partner i Innovation-Strategy-Management (ISM) Norge A/S, et datterselskab af ISM Danmark, Jesper Glahn A/S. Selskaberne beskæftiger sig med vurdering af store projekter i off-shore-, forsvars-, bygge- og elektronikbrancherne. I denne forbindelse beskæftigede Jans sig med konsulentopgaver og salg af "do-it-yourself" løsninger.

En bestemt fremtræden og medfødte anlæg som grundighed og modstandskraft parret med et praktisk håndelag kendetegnede Aage Jans, såvel personligt som i den måde han bestred sin tjeneste på. Dette indtryk var især markant, når han var tillagt selvstændig kommando eller lederbeføjelser. Han var dertil en dygtig sømand og respekteret ikke mindst blandt sine undergivne, som en handlekraftig og beslutsom chef - såvel ombord som i land.

Blandt kollegaer og i vennekredsen udtalte Jans sig altid kontant og ofte kritisk - især når talen faldt på forhold i tjenesten eller personelle vilkår. Men ved sin udtryksform tilkendegav Jans tydeligt et personligt engagement i og ansvar for at medvirke i ny udvikling og gennemførelse af nødvendige forandringer. Og det var nu hans måde at være loyal på over for systemet og dets funktionsbetingelser.

Aage vil blive savnet blandt mange af hans samtidige i forsvaret, ikke mindst i kredsen af hans årgangskammerater, hvis sammenhold og indbyrdes venskaber han trofast bidrog til. Og han vil, blandt venner og bekendte inden for golfsporten - både i Norge og herhjemme - blive husket som en velopløst med-

spiller - en hobby som han og hans hustru tog aktivt del i i de senere år.

I de godt 3 år Jans virkede som direktør i Norge, opnåede hans firma, trods generelle vanskelige forretningsbetingelser, særdeles gode resultater. Og herom tilføjes i en udtalelse fra moderselskabet i Danmark, at det var under løsningen af sine opgaver, "at Aage Jans' overblik, strategiske indsigt og menneskekundskab kom til fuld udfoldelse".

Midt i sit arbejde og helt uventet blev Jans i januar 1990 ramt af en alvorlig sygdom, som krævede gentagne intensive behandlinger. Men ind imellem disse og sygdommen til trods forblev han aktiv i sin virksomhed lige til sin død den 16. september 1990.

Aage Jans blev bisat fra Høvik Kirke og er begravet på Haslum kirkegård nær Oslo.

Han overleveres af sin hustru, Annelise Jans, født Broberg og deres datter med familie, der alle er bosat i Norge.

(1659)

1668 Orlogskaptajn William Ric-Hansen blev født 17. juni 1926 på "Stensmark", Hammelev sogn, nord for Grenå. Søn af proprietær Robert Goodmann Ric-Hansen og hustru Maren, født Nielsen. Antaget som søkadetlærling I 1945, søløjtmant II i 1949, søløjtnant I i 1950, kaptajnløjtnant 1954 og udnævnt til orlogskaptajn 1961.

Det første år som søløjtnant sejlede Ric-Hansen med minestygere (MR-både), hvorefter han gennemgik kompagnilærerkursus ved Hærens Gymnastikskole. Sommeren 1951 var han med kongeskibet DANNEBROG og derefter februar 1952 - marts 1953 med korvetten THETIS (fiskeriinspektion i Nordsøen og ved Færøerne). Efter 2 år som adjutant hos Chefen for Grønlands Kommando gennemgik han Søværnets Dykkerskole sommeren 1955 og i fortsættelse heraf Diving Officers Course og Unterwater Swimmers Course i USA (29. august 1955 - 10. maj 1956), som han bestod som nr. 1 af sit hold. Fra 1. juli

1956 til 21. september 1961 var han chef for Søværnets Dykkerskole og hvert år i en periode tillige chef for dennes øvelsesskib, minelæggeren LOUGEN. Efter udkommando som næstkommanderende i fregatten NIELS EBBESEN, skoleskib for Mathelever og fiskeriinspektion ved Færøerne søgte Ric-Hansen udenfor nummer 1. februar 1962 for at blive uddannelsesleder i Falck's Redningskorps.

Han blev afskediget af linien efter ansøgning 31. januar 1964 og fortsatte som uddannelsesleder, senere personalechef. Som orlogskaptajn af reserven var Ric-Hansen indtil 1970 antaget til rådighedstjeneste og ofte indkaldt til tjeneste under øvelser. I forbindelse med sin ansættelse i Falck oprettede Ric-Hansen i 1963, med støtte i lovgivningen om uddannelse af ufaglærte, Redningsskolen Ørnegården, og herigennem kom han med i oprettelsen af Landtransportskolen, hvor han blev medlem af repræsentantskab og bestyrelse.

Ric-Hansen kunne med sin rod i det jyske virke fåmælt, men var man først kommet ind på livet af ham, var han åben og udadvendt. Allerede i kadettiden lærte kollegerne ham at kende som en fremragende idrætsmand og som en god og ærlig kammerat. Hans robuste væsen og fysisk gode kondition gjorde ham selvskreven til chef for Dykkerskolen, hvor han med sin redelighed og erfaring, parret med udpræget retfærdighedssans, var med til at uddanne de første svømmedykkere - grundlaget for det senere etablerede Frømandskorps. At han i 1962 søgte udenfor nummer, var vel egentlig ikke på grund af utilfredshed, men snarere erkendelse af urimelige avancementvilkår i forbindelse med ønsket om at være med til at opbygge den nye svømmedykkeruddannelse i civilt regi, hvilket ønske han til fulde fik opfyldt.

Ric-Hansen tog sin afsked fra Falck i maj 1988 og bosatte sig i nærheden af sit fødested. Han døde pludseligt den 2. oktober 1989 og blev bisat fra Grenå Kirke den 8. oktober. Han overleveres af sin hustru Ayoë Sonja, født Kolding.

(1673)

1594 *Kommandørkaptajn Richard Ingemann Thomsen, født 6.*

oktober 1920 i Herning blev i juli 1938 optaget som lærling på Søkadetskolen i Gernersgade og i november s.å. søkadeta-spirant. Skolen og eleverne blev i 1939 flyttet ud på Holmen. Det følgende forår blev Thomsen tilkommanderet kaserneskipet FYEN, hvor han kom til at opleve 9. april 1940.

Senere samme måned forlod han Holmen sammen med 6 klassekammerater i en "lånt" motorbåd for at forsøge at nå til Norge, der endnu ikke havde overgivet sig. Båden blev opsnappet af det svenske forsvar og de 7 søkadetter interneret i Hälsingborg. De blev dog efter nogle måneders forløb efter pres hjemmefra frigivet og "smuglet" over Sundet til Danmark, hvor de blev idømt kvarterarrest for at have tilegnet sig motorbåden samt 1 års tilbagesættelse på SOS.

Trods skuffelserne over det mislykkede forsøg og straffene, genoptog de fleste af de 7 deres uddannelse på SOS. En medfødt jysk stædighed og et stærkt venskab blandt de 7 kammerater bidrog i væsentlig grad til at forsætte på skolen. Uddannelsen blev imidlertid afbrudt af begivenhederne den 29. august 1943 og den derpå følgende internering på Holmen. Efter frigivelsen i oktober blev Thomsen i lighed med andre søkadetter sendt ud med Fyr- og Vagervæsnets skibe. Tidlig på foråret 1944 måtte han sammen med 4 kammerater melde sig hos kommandørkaptajn Bangsbøll, ansat ved DDPA og blev her indrulleret i den illegale "Skovsvinegruppe".

Gruppens arbejde omfattede "særlig virksomhed", efterretnings- og kurervirksomhed, personel- og våbensmugling, specielt til og fra Sverige. Disse virksomheder var ikke ganske ufarlige. Efter Bangsbølls "forlægning" til Limhamn skiftede gruppen chef to gange. Flere af medlemmerne endte i Sverige og hvad værre var i tysk koncentrationslejr. Thomsen var blandt de få af gruppen, der "holdt ud" til krigens slutning.

Efter 5. maj 1945 deltog Thomsen i genopbygningen af søværnet.

Den 10. juli 1945 blev han udnævnt til søløjtnant II og dagen efter til søløjtnant I med tjenestealder fra hhv. 1. oktober 1943 og 1. oktober 1944.

Den 30. maj 1945 blev han sendt til England for at være med

i afhentningen af ME-ministrygere, hvori han deltog i minestrygningen af vore farvande indtil 30. januar 1948.

Så en tur til USA for hjemsejling af inspektionsskibet TITUS BERING med påfølgende tjeneste i grønlandske farvande. Senere sejlede han med NIELS EBBESEN, indtil han i januar 1951 overgik til Søminevæsnets radiosektion og gennemgik her radiokursus efterfulgt af Long Communication Course i England.

Thomsen blev udnævnt til kaptajnløjtnant 20. november 1950 og orlogskaptajn 1. marts 1953.

Han sejlede 1957 - 1959 med forskellige af kystflådens skibe og gjorde fra juli 1959 tjeneste ved kystflådens stab, senere ved HQ NAVBALTA i Kiel-Holtenau. I 1965 - 1966 på inspektion som chef VÆDDEREN ved Færøerne.

Den 1. oktober 1963 udnævnt til kommandørkaptajn. I 1966 R af D og i 1972 R¹ af D.

Fra 1966 gjorde han tjeneste ved Forsvarsstaben indtil afsked 31. august 1973. Han fik derefter ansættelse i civil stilling i NATO's internationale stab i Belgien som Naval Project Officer. Han deltog i flere *Projects* og *Naval Boards*, hvor "Dick" gjorde et brødt indtryk som et energisk og arbejdsomt medlem.

Thomsen kunne til tider virke indadvendt og reserveret, men for os der kendte ham, afslørede han besiddelsen af et stort hjerte. Han var en god kammerat og havde en høj tjenstlig moral. Mange vil savne ham, ikke mindst Inger Marie, der helt siden 1946 havde været hans styrende engel.

Thomsen døde pludselig 22. juni 1990 og blev den 29. bisat fra Holmens kirke.

(1592)

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i november/december 1990

BIBLIOGRAFI

Ibh, C.L.E.N.: Fra Bibliotek til Informationscenter - Frem mod år 2000. Kbh. 1990. 72 s. ill. bibl. 4°.

HISTORIE

Fabb, John & Jack Cassin-Scott: The Uniforms of Trafalgar. London 1977. 96 s. ill. index. bibl.

Frivillige Kvindekorps. Danmarks Lottekorps/Kvindeligt Hjemmeværn. Kvindeligt Marinekorps - Kvindeligt Flyvekorps. 1946-1989. Nymindegab 1990. 66 s. ill.

København før og nu - og aldrig. Bd. 10: *Wassard, Erik:* Nørrevold, Østervold og Kastellet. Kbh. 1990. 528 s. ill. kort.

Lippmann, Harry (ed.): Die Stützpunktgruppen Blaavand & Nymindegab. (IBA iNFORMATIONEN 14). Köln 1989. 64 s. ill. kort. bibl.

Lydersen, Asle: Kryssere under norsk flagg? Oppbyggingen av Marinen 1944-46. (Forsvarsstudier 6/1990). Oslo 1990. 62 s. bibl.

The Mission of Friar William of Rubruck. His journey to the court of the Great Kahn Möngke 1253-1255. HAKLUYT SOCIETY, SECOND SERIES No. 173. London 1990. 312 s. ill. index. bibl. (Ej til udlån).

Natordrebog. Fregatten "Rolf Krake" 1957. u.sted 1957. 24 s.

håndskr. (Ej til udlån).

"Rolf Krake", Scrapbog 1956/57. u.sted 1956/57. upag. ill. (Ej til udlån).

"Rolf Krake", Scrapbog 1957. u.sted 1957. upag. ill. (Ej til udlån).

Salicath, C: Generalrapport, notesbog m.v. under tjeneste i italiensk marine 1927/28. u.sted 1927/28. upag. (løsbl.). manuskript. (Ej til udlån).

Stahlmann, Jürgen & Kurt Grasser (eds.): Atlantikwall Dänemark. Stützpunkt-Gruppe Løkken. (IBA Informationen 12). Køln 1987. 236 s. ill.

Teisen, Jørgen: Sømilitære anekdoter. u.sted u.år. 19 s. maskinskr. 4°. (Ej til udlån).

"Valdemar Sejr", Scrapbog 1955/56. u.sted 1955/56. upag. (løsbl.). ill. (Ej til udlån).

Wessel-Tolvig, P.: Holmen og København. En beskrivelse af flådestationens betydning for byens udvikling, beskæftigelse og handel. (Fra bogen: "Nordiska Garnisonsstaden", Helsinki 1988). Helsingfors 1988. s. 89-107. ill. bibl.

Winge, Mogens: Søværnets lægevæsen 1500-1840. (Medicinsk Forum, nr. 3/1990). Kbh. 1990. s. 241-312. ill. bibl.

KRIGSHISTORIE

Dahlberg, Hans: Östersjön. Kampen om ett hav 862-1990. Borås 1990. 246 s. ill. index.

Glines, Carroll V.: Attack on Yamamoto. New York 1990. 240 s. ill. index. bibl.

Kroese, A.: The Dutch Navy at War. London 1945. 132 s.+ kort. ill. index.

Møller, Jørgen: Mytteri på "Søridderen". (Foreløbigt manuskript). Nivå 1988. 35 s. maskinskr. 4°.

Odsbjerg, Anders: Nordøstgrønlands slædepatrulje 1941-45. Besættelsestidens militære forsvarspatrulje. Kbh. 1990. 120 s. ill. bibl.

Sørensen, Kurt: Slaget i Isefjorden. Bombningen og sænkningen af artilleriskibet "Niels Juel" den 29. august 1943. Nykøbing Sj. 1985. 16 s. ill. kort.

PERSONALHISTORIE

Røllum-Larsen, Claus: Kong Frederik IX og musikken. Musikhistoriske studier i det danske Kongehus. Herning 1990. 336 s. ill. index. 4°.

MacKay, Ruddock F.: The Hawke Papers. A Selection: 1743-1771. Navy Records Society Vol. 129, Aldershot 1990. 522 s. ill. kort. index. bibl.

Petterøe, Anders: Mellom himmel og helvete: Fem år på Banjeren. Orlogsminner 1940-1945. Kolbjørnsvik 1989. 368 s. ill. kort. index.

POLITIK, EFTERRETNINGSVÆSEN m.v.

Arnett, Eric H.: Gunboat Diplomacy and the Bomb. Nuclear Proliferation and the U.S. Navy. Westport 1989. 176 s. ill. index. bibl.

Bjørge, Tore: Maritim Terrorisme. En trussel mot norsk skipsfart og oljevirkosmhet. (NUPI Rep. Nr. 146/1990). Oslo 1990. 106 s. bibl. 4°.

Change in the International System. Papers from a Conference at Hotel Nyborg Strand, Nyborg, Denmark April 26-27, 1990. SNU Dokumentationsserie (8). Kbh. 1990. 72 s. bibl. 4°.

Hinsley, F.H. & C.A.G. Simkins: British Intelligence in the Second World War. Vol. IV: Security and Counter-Intelligence. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. London 1990. 408 s. index. bibl.

Howard, Michael: British Intelligence in the Second World

War. Vol. V: Strategic Deception. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. London 1990. 272 s. kort. index. bibl.

Kant, Immanuel: Den evige fred. Kbh. 1990. 94 s.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Aguilera, Alfredo: Buques de Guerra Espanoles 1885-1971. (Cronicas y Datos). Madrid 1972. 148 s. ill. bibl. 4°.

Hague, Arnold: Destroyers for Great Britain. A History of 50 Town Class Ships. Transferred from the United States to Great Britain in 1940. Annapolis 1988. 112 s. ill. index.

Navio Escola "Custodio de Mello". Marinha do Brasil. (Portugisisk, engelsk og fransk tekst). u.sted u.år (1959). upag. (40 s.). ill.

Wesche, H.-H.: Skitsebog. ("Ingolf", "Hvidbjørnen" m.fl.). u.sted u.år. upag. ill. håndskr. (Ej til udlån).

SØMANDSKAB, NAVIGATION m.v.

Eyjólfsson, Gudjón Armann: Siglinga-Reglur. Stjórn og Sigling Skipa. Reykjavik 1989. 398 s. ill. kort. index. bibl.

Fischer, Knud: Isbryder. På togt med Danbjørn og Elbjørn. Kbh. 1990. 80 s. ill. kort.

Ostersehlte, Christian: Die Geschichte der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger Probleme und Fragestellungen. Hamburg 1990. 146 s. ill. bibl. 4°.

Skyttner, Lars: Shipping and Disaster. A Systems Approach to Rescue and Survival at Sea. Stockholm 1990. forsk.pag. ill. bibl. 4°.

Thirslund, Søren & C.L. Vebæk: Vikingernes kompas. 1000-årig pejlskive fundet i Grønland. (Maritema 4). Helsingør 1990. 54 s. ill.

VÅBENTEKNISKE o.a. HÅNDBØGER

Hansen, Carl: Gyroskopet. (Særtryk fra "Dansk Artilleritids-

skrift" 1927). u.sted 1927. 56 s. ill.

Henström, Peter & Anita Linell: Effekthøjning inom Sjöminsystemet genom Kombination av ny Teknik och operativt Nytänkande. Ett exempel på militär operationsanalys. Sundbyberg 1990. 31 s. ill. bibl. 4°.

International Conference on Submarine Systems. Stockholm, Sweden May 7-10, 1990. 3 bd. Stockholm 1990. forsk.pag. ill. 4°.

Orlogsgastens Tjenesteforhold. Kbh. 1968. 84 s. + bilag.

The U-Boat Commander's Handbook. Gettysburgh 1989. 116 s. ill.

Wesche, H.: Oplysninger om U-Baade. U-Baadsskolen for Søofficerer 1938/39. u.sted 1938/39. upag. ill. håndskr. (Ej til udlån).

SØREJSER

Bernild, Ole: An International Arctic Sea Line of Communication? A Geopolitical and Historical Point of View. Kbh. 1989. 32 s. ill. bibl. fotokopi. 4°.

Kommentarer til nyanskaffelser

Ole Bernild: An International Arctic Sea Line of Communication? A Geopolitical and Historical Point of View. European Centre for International Security, Kbh. 1989.

Med udgangspunkt i præsident Gorbatsjov's forslag i Murmansk-talen den 1. oktober 1987 om internationalt samarbejde om Nord-Ost passagen og dennes nuværende tilstand redegør forfatteren for etableringen og udviklingen af de globale søfartsruter for handels- og krigsskibe fra de store opdagelsers tid til vore dage, herunder de forandringer, overgangen fra sejl til damp og udgravning af kanaler gennem landtangerne Suez og Panama, medførte.

Et kapitel analyserer de strategiske tanker omkring global sømagt, som udkrystalliseredes omkring år 1900 i den angelsaksiske kulturkreds efter århundreders praktisk erfaring som havets behersker.

Torge Bjørge: Maritim Terrorisme. En trussel mot norsk skipsfart og oljevirksomhet? (NUPI Rapport nr. 146). Norsk Uterikspolitisk Institut, Oslo 1990.

Denne delrapport indgår i et større forskningsprojekt om politisk vold og terrorisme i tilknytning til Norge. I hvilken grad og på hvilken måde er terrorisme, sabotage og afpresning en trussel mod skibsfarten, olieindustrien og andre maritime aktiviteter? Er der noget specielt ved disse aktiviteter, som gør dem attraktive - eller mindre attraktive - som mål for terrorister?

Der har i tiden 1960-1990 været en del angreb på skibe og olieplatforme, men hovedindtrykket er, at langt den overvejende del har været udløbere af terrorhandlinger på landjorden.

Den kendsgerning, at terrorister ikke til dato har forsøgt at kapre en olieplatform, kan måske skyldes manglende kapacitet og muligvis manglende lyst. Både naturlige hindringer og sikkerhedsforanstaltninger kan være medvirkende årsager. I almindelighed synes terroristorganisationerne ikke på nuværende tidspunkt i særlig grad at vie deres ressourcer til handlinger mod maritime mål, på samme måde som der er tilfældt med den civile luftfart.

I et bilag (20 s.) finder man en kronologisk oversigt over de sidste 30 års sabotagehandlinger mod skibsfart og olieinstallationer.

Hans Dahlberg: Östersjön. Kampen om ett hav 862-1990. Legenda AB, Borås 1990.

Siden svenskeren Rurik i år 862 lagde grundstenen til det, vi i nyere tid har kaldt Rusland/Sovejunionen, har der været kamp om indflydelsen i Østersøen mellem en magt i vest, Sverige, og en i øst, Novgorod/Rusland/Sovjetunionen, og en eller flere i syd: Danmark, Polen, Litauen og forskellige tyske enheder.

Mønsteret har vekslet, afhængig af hvilken stat, der på det

givne tidspunkt var stærk og hvilken der var svag. Kampen har været ført med galejflåder og u-både, som handelsskrog, med korstog og med politiske intriger. Med en svensk forfatter er det klart, at der efter opløsningen i de østeuropæiske stater, særlig fokuseres på Sveriges særlige rolle i dag og i fremtiden.

Gudjón Armann Eyjólsson: Siglinga-Reglur. Stjórn og sigling Skipa.

Isafoldarprentsmidjá, Reykjavik 1989.

Denne islandske lærebog om søvejsregler, styring og sejlads er modtaget som gave fra rektoren for Navigationsskolen i Reykjavik, G.A. Eyjólsson, som i årene 1956-59 gennemgik uddannelsen til søofficer på Søværnets Officersskole og som søløjtnant II og I (uden for nummer) gjorde tjeneste i Søværnet. Siden 1960/61 har han boet i Island med tjeneste i den islandske kystbevogtning og nu som rektor for Navigationsskolen.

Frivillige Kvindekors. Danmarks Lottekors/Kvindeligt Hjemmeværn - Kvindeligt Marinekors - Kvindeligt Flyvekors 1946-1989. Årsskrift fra Hjemmeværnets Landshistoriske Selskab, Nymindegab 1990.

Hjemmeværnets Landshistoriske Selskab blev stiftet i maj 1989 og har som formål at støtte Den selvejende Institution "Hjemmeværnsmuseet" samt andre museumsmæssige hjemmeværnsaktiviteter. Selskabet skal endvidere tilstræbe at udgive et årsskrift.

Nærværende første årsskrift fortæller historien om de tre frivillige kvindekors, der blev nedlagt i 1989. Lottekorpsen beskrives ved en gennemgang af den uniformering og de uniformsbestemmelser, der har været gældende gennem årene, medens de to andre kors beskriver udviklingen i organisation og uddannelse.

Carroll V. Glines: Attack on Yamamoto. Orion Books, New York 1990.

I april 1943 lykkedes det for amerikanske kodebrydere at få kendskab til, at den japanske admiral, der havde udtænkt

angrebet på Pearl Harbor, skulle flyve til en japansk base på øen Bougainville. Den 18. april blev admiralens luftfartøj skudt ned efter et af de længste jagertogter i historien. Nedskydningen var et hårdt slag for den japanske moral - og en opmuntring for det amerikanske kampmod i Stillehavet.

Man diskuterer stadig, hvilken pilot der reelt skød maskinen ned.

Arnold Hague: Destroyers for Great Britain. A History of 50 Town Class Ships. Transferred from the United States to Great Britain in 1940. Naval Institute Press, Annapolis 1990.

Med Frankrig ude af krigen sommeren 1940 og USA stadig neutral fik England tilbudt 50 amerikanske destroyere. De var ikke nye - bygget i slutningen af I. verdenskrig - men solide og alsidige. 43 af dem gik til England via Canada i efteråret 1940 og 7 gik til den canadiske flåde.

Efter klargøring - nogle af dem havde været aktive, andre i reserven og 2 faktisk udgået af flådens tal - blev de anvendt i eskortetjeneste ved Englands østkyst, ved I. minelæggerskadre og ved de nordatlantiske konvojer. Flere af dem anvendtes helt til krigens slutning. Med flere end 120 fotografier gives der detaljer om ændringerne under ophold i England, kommandohejsning og hvert enkelt skibs historie.

British Intelligence in the Second World War. Vol. IV: F.H. Hinsley & C.A.G. Simkins: Security and Counter Intelligence. Vol. V: Michael Howard: Strategic Deception, HMSO, London 1990.

De 3 første bind i denne serie omhandlede efterretningstjenestens indflydelse på strategi og operationer i almindelighed.

Bind IV beskriver kontra-efterretningstjenestens udvikling i mellemkrigsårene, situationen i september 1939 og "5. kolonnenpanikken" i sommeren 1940. Man følger udviklingen til den velfungerende tjeneste, som ved hjælp af bl.a. signalopklaring og amerikanske dobbeltagenter blev modstanderen overlegen.

V. bind fortæller, hvordan denne kombination af efterretnings- og sikkerhedstjeneste gjorde det muligt at narre fjenden med hensyn til de allieredes strategiske mål og få dem til at over-

vurdere de styrker, der var til deres rådighed. Man får - fra officielle kilder - kendskab til den vildledende operation, "Mincemeat", der gik forud for landgangen på Sicilien, til den ikke-eksisterende amerikanske hærgruppe, der bandt en hel tysk hærgruppe i Calais-området indtil Montgomerys styrker havde fået fodfæste i Normandiet og endelig også til den allierede dobbelt-agent "Garbo".

International Conference on Submarine Systems, Stockholm, Sweden, May 7 - 10, Proceedings. 3 Vol. FOA, Stockholm 1990. I maj 1990 afholdtes en international konference om undervandsbådskrigsførelse. Nærværende 3 bind indeholder de afholdte forelæsningsnotiser og spænder meget vidt fra skrog, fremdrivning og støjreduktion til ubemandede undervandsfartøjer og redningsudstyr.

Asle Lydersen: Kryssere under norsk flagg? Oppbygningen av Marinen 1944-46. Institutt for Forsvarsstudier, Oslo 1990.

Allerede i foråret 1944 beskæftigede den norske "Sjøforsvarets Overkommando" (i eksil) sig med spørgsmålet om opbygningen af den norske efterkrigsmarine. Den ny flådeplan tydede på en videre vækst - og ikke blot med 9. april som strategisk forudsætning. Man tænkte på beskyttelse af de livsvigtige forbindelseslinier til søs og på operativt samarbejde med allierede i en krig.

Men den indenrigspolitiske udvikling efter krigen ændrede disse forhold på grund af en alliancefri status kombineret med fuld tilslutning til FN-pagtens ideer om kollektiv sikkerhed.

Søren Thirslund & C.L. Vebæk: Vikingernes kompas. 1000-årig pejlskive fundet i Grønland. Maritema 4. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Helsingør 1990.

De tre første "Maritema" i Handels- & Søfartsmuseets nye seriepublikationer omhandlede Navigationens historie.

Nærværende "Maritema 4" har som baggrund den del af en pejlskive som daværende museumsinspektør C.L. Vebæk i sommeren 1948 fandt i forbindelse med udgravninger ved det lille kloster i Uunartoqfjorden i Grønland. Kaptajn Carl V.

Sølver påviste få år senere, at det var del af et navigations-instrument, anvendt af Vikingerne under sejlads over Atlanten. Museumsledelsen godtog imidlertid ikke denne teori, og der skulle gå mange år, før den lille træstump igen blev genstand for nærmere undersøgelser. Skibsføreren og museumsinspektøren gik sammen og resultatet af deres undersøgelser og praktiske forsøg fremlægges i denne let læste og fint illustrerede bog, hvor man bliver vidne til, hvordan vikingerne anvendte solens skygge som retningsgiver.

Immanuel Kant: Den evige fred. Det Sikkerheds- og Nedrustningspolitiske Udvalg, Kbh. 1990.

I anledning af Det Sikkerheds- og Nedrustningspolitiske Udvalgs 10-års jubilæum udgives den sjældne oversættelse (i let moderniseret form) fra 1889 af den tyske filosof Immanuel Kants skrift fra 1795/96 "Zum ewigen Frieden".

Skriftet siges at have været både inspiration og anstødssten for mennesker, der gennem snart 200 år, har reflekteret over statens og krigens væsen. Interessant er det at se, at Kant allerede dengang opstillede 3 hovedbetingelser for fred i verden; i lettere omskrevet terminologi.

1. Forfatningsmæssige regeringsformer, "Folkestyre", "3-delning af magten".
2. "Folkeforbund", føderalt statsforbund.
3. Ophør af de europæiske staters udbytning af naturfolkene.

Anders Odsbjerg: Nordøstgrønlands slædepatrulje 1941-45. Besættelsestidens militære forsvarspatrulje. Forlaget Komma, Kbh. 1990.

Slædepatruljen under 2. verdenskrig er beskrevet tidligere i flere bøger, så sådan set er der intet særligt nyt i nærværende bog udover mange gode og ikke tidligere offentliggjorte fotografier. Dog har forfatteren gennem interviews og dagbogsoptegnelser m.m. kunnet finde frem til mennesket bag det enkelte patruljemedlem, og han skildrer det psykologiske spil mellem disse tilfældigt sammenbragte mænd, deres samarbejde - og af og til mangel på samme - deres venskaber og lejlighedsvis fællesskab.

Anders Petterøe: Mellom himmel og helvete. Fem år på banjeren. Orlogsminner 1940-1945. Leif-Tore Langemyr Forlag, Kolbjørnsvik 1989.

Petterøe havde sejlet i hvalfangerflåden, da han som 18-årig meldte sig som frivillig i den norske marine i februar 1940. Efter at krigen i Norge var slut, kam han med inspektionsskibet "Fridtjof Nansen" til England og tjenestgjorde efterfølgende i jagere og undervandsbåde i Kanalen og det nordlige Atlanterhav (og Norskekysten). Han forlod den norske marine som kvartermester i 1947 og læste derefter til ingeniør.

Her er beskrivelse af søkrigen og livet om bord og i land, skrevet af en af de menige, som selv oplevede det. Det er meget personlige refleksioner, der indeholdes i bogen. Forfatteren er een af de mange, som havde det vanskeligt med at omstille sig, da freden endelig indfandt sig, og selv om han ikke ville betragtes som nogen helt, undrer han sig alligevel over store dele af den norske befolknings ofte afvisende holdning overfor orlogsgasterne fra den norske marine under krigen, da disse i løbet af sommeren 1945 kom hjem.

Claus Røllum-Larsen: Kong Frederik IX og musikken. Musik-historiske studier i det danske Kongehus. Udg. af Hendes Majestæt Dronningens Håndbibliotek. Poul Kristensens Forlag, Herning 1990.

De europæiske fyrstehuse i 1800 og 1900-tallet dyrkede musikken på forskellig vis, men for Kong Frederik IX's vedkommende vidnede den livslange beskæftigelse med musikken - og især som dirigent - om et enestående engagement.

Bogen beretter først om den private musikbeskæftigelse inden for det danske Kongehus, det engelske Kongehus, Huset Bernadotte, Huset Romanov og Storhertughuset Mecklenburg-Schwerin, hvorefter Kong Frederiks virke som musiker og dirigent beskrives, ledsaget af mange fotografier og oversigter.

Bogen har forord af Dronning Ingrid.

The U-Boat Commander's Handbook. Thomas Publications, Gettysburgh 1989.

Under 2. verdenskrig havde Tyskland 1244 søofficerer, der

tjenstgjorde som u-bådschefer. Mere end 25% mistede livet som direkte følge af krigshandlinger.

Under tjenesten var nærværende håndbog ikke blot en almindelig instruks, den var chefernes "bibel" i deres operative virke. Enhver situation er der taget højde for, fra overfladeangreb om natten til defensive manøvrer for at undgå flyangreb. Det er let at se, hvorfor denne håndbog hurtigt blev oversat og fordelt til de amerikanske søofficerer, efter at et eksemplar kom i de allieredes hænder.

A.H.

Tidsskrift for Søværnen



UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn N. Friis



Nr. 3 - 1991
162. ÅRGANG



ANSCHÜTZ



THOMSON-CSF

HANS BUCH + CO

INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

Svanevej 6 2400 København NV 31 83 12 12

Tactical Data Systems



- Surveillance
- Navigation
- Tracking
- Data Link
- Modular Design
- Unique Man Machine Interface
- Interfaces to other Systems

The TERMA Tactical Data System (TDS) is highly modular and very flexible. The TDS is available in many configurations and designed to meet present as well as future requirements. The TERMA TDS is the only fully integrated command, control, communication and information system that will fit into any size vessel (even into the smallest patrol boat). A powerful and yet very cost efficient system.

TERMA Elektronik AS

Høvmarken 4 . DK-8520 Lystrup . Denmark
Telephone Intl. + 45 6 22 20 00 . Telex 68109 terma dk . Telefax Intl. + 45 6 22 27 99



En original "Bancroft"!

- det er hovedsagen



- den har BKU!



Baseball-hue
leveres med logo efter ønske
- den har VI!

Eneimportør:

Mariendal Trading A/S

Toftegårdsvej 1 · Frederikshavn · Tlf. 98 42 62 11 · Fax 98 43 43 11

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Sø-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR:

Orlogskaptajn N. Frils
Forsvarskommandoen, PSF 2
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3623

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)

Fr. T. WETHJE
Sø-Lieutenant-Selskabet
Overgaden over Vandet 82 B
1415 København K
Telefon 31 54 05 52
Giro 2 04 77 84
Privat: 31 58 00 85

3

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Terp & Partners
Rønnedevej 47
4640 Fakse
Telefon 53 71 44 40
Telefax 53 71 40 30

TRYKKERI:

FairPrint A/S
Københavnsvej 106
4000 Roskilde
Telefon 46 75 75 20
Telefax 46 75 75 22

Forsidebillede: Korvetter af NIELS JUEL-klassen«

Eftertryk kun med redaktørens tilladelse.

INDHOLD	SIDE
OM GOLFEN	
DEL I – STARTEN	119
Af Kommandørkaptajn H. Elbro - SØMILITÆR VÅBENKONTROL ELLER TILLIDSSKABENDE FORANSTALTNINGER	131
Af Orlogskaptajn Jens Walther I ENGELSK TJENESTE 1944-45	152
Af daværende Kaptajnløjtnant H.U.C.F. Garde BOGANMELDELSE	158
NEKROLOG	161
En sidebemærkning til viceadmiral Gardes artikel: VOR OMSTILLINGSEVNE	164
(Tidsskrift for Søværnen nr. 1/1991)	
Af Kommandør J.B. Pranov »DET BLÅ DANMARK«	165
Af Kommandør C.K. Simonsen BILLEDER SØGES	166
MARINENS BIBLIOTEK	167

SYSTEMATIC

software engineering a/s

Software for:

- Command and Control
- Communication
- Electronic Warfare
- Message Formatting
- Real-time
- Graphic
- Simulation



Systematic Software Engineering A/S
Søren Frichs Vej 42K
8230 Åbyhøj
Tlf. 86 15 18 66

OM GOLFEN

Mod midten af marts måned i år har Flåden været inddraget foreløbigt 6 måneder i OPERATION FARAWAY - deltagelsen med korvetten OLFERT FISCHER i FN's embargo mod IRAK som følge af annekteringen af KUWAIT. Krigen, der befriede den lille arabiske nation, er netop overstået og indsatsen for at genopbygge området og etablere stabile politiske forhold i regionen er igang.

Tidsskrift for Søværnen har bedt cheferne for OLFERT FISCHER i afvigte periode om at berette om opgaven i GOLFEN. I dette nummer redegør kommandørkaptajn H.Elbro om starten (ultimo AUG - medio DEC) og i næste nummer fortæller kommandørkaptajn T.B. Nielsen om OLFERT FISCHERs virke i perioden, der prægedes af koalitionsparternes krig mod IRAK.

DEL I - STARTEN

Af Kommandørkaptajn H.ELBRO

INDLEDNING

Starten på den flådehistoriske opgave - udsendelsen af et dansk orlogsskib til Mellemøsten - den internationale og hjemlig debat om reaktionerne på IRAKs invasion af Kuwait, oplevedes kun i mindre omfang i 2. Fregatdivision (FGD 2). To af korvetterne, OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD deltog sammen med resten af Flåden i øvelse DANEX 90 fra 9 AUG til 24 AUG. Det gjorde dog et betydeligt indtryk, at flere af de udenlandske enheder, anmeldt til at deltage i DANEX, enten ikke nåede frem eller pludseligt forlod øvelserne, angiveligt på

grund af situationen i GOLFEN.

Weekenden 25-26 AUG blev tilbragt i spænding af formentlig alle i Søværnet, men måske i særdeleshed af FGD 2 besætninger.

Her følger nu beretningen om OLFERT FISCHERs klargøring, forlægningen til operationsområdet og den indledende deltagelse i embargooperationen. Artiklen berører også det historiske samarbejde med den Kongelige Norske Flåde, der etableredes som en konsekvens af den norske regerings beslutning om at udsende kystvagtsskibet ANDENES som støtteskib for OLFERT FISCHER. Den dansk/norske flådegruppe designeredes TASK GROUP 420.5 med chefen for OLFERT FISCHER udpeget som CTG.

KLARGØRINGEN

Den reelle beslutning om at udruste og udsende OLFERT FISCHER til Mellemøsten forelå om aftenen mandag den 27 AUG 1990, efter et møde i det udenrigspolitiske nævn. På mødet havde de politiske partiers medlemmer tilkendegivet, at der ville foreligge et markant flertal for en folketingsbeslutning om at bidrage til at håndhæve FORENEDE NATIONERS (FN) embargo mod IRAK og KUWAIT.

På et ekstraordinært indkaldt møde i Folketinget fredag den 31 AUG 1990 vedtoges den formelle beslutning om at deltage med et orlogsskib i den internationale embargo mod Irak og Kuwait etableret ved resolutionerne nr. 661 og 665.

Meget hurtigt fastlagdes afsejlingen til 12 SEP, hvilket gav søværnet 15 døgn til klargøringen. Opgaven og det forestående togets historiske betydning mærkedes straks både ved den kolossale presseinteresse, men også ved den raske og næsten overvældende støtte og hjælpsomhed søværnet, de øvrige værn, civile myndigheder og leverandører iværksatte. Skibet skulle klargøres og ligeså besætningen, men samtidig skulle Fregate-skadren (FGE), Søværnets Materielkommando (SMK), Søværnets operative Kommando (SOK) og Forsvarskommandoen (FKO) forberede og tilrettelægge de operative og logistiske rammer for en opgave uden for den vante geografi og i et område, hvor NATO Alliancens aftaler, procedure og formelle

samarbejde ikke er gældende.

Klargøringen af skibet koncentreredes hovedsageligt om at forbedre evnen til at operere i klimaet i Golfen og øge udholdenheden ved at øge ferskvandskapaciteten, supplere ventilationsanlægget og udbygge køle- og frysestores. Varslings- og våbenmæssigt tilføjedes en del forbedringer, radarsignaturen formindskedes og visse centrale positioner beskyttedes af moderne pansring (Kevlar). Modifikationerne, se oversigten figur 1, udførtes hovedsageligt på Svendborg Værft i dagene 1-8 SEP. Link 11 systemet besluttedes anskaffet, og installation forbedredes under klargøringen. Selve systemet blev færdiggjort i Golfen primo OKT, og var klar 28 dage efter kontraheringen. Klargøringen af besætningen omfattede besættelse af vakancer, udjævning af uddannelsesmangler, lægeundersøgelser og introduktion af suppleringspersonel f.eks. præst, læge, tolk og et frømandshold. Ved afsejlingen var 25 af ialt 100 besætningsmedlemmer nytilkomne, hvor kun enkelte ikke tidligere havde gjort tjeneste i NIELS JUEL klassen.

Det vanskelige under den korte klargøring var nødvendigheden af at fordele besætningen mellem uddannelsesinstitutioner, Svendborg Værft og Holmen, hvor resterende besætningsmedlemmer underbragtes i NIELS JUEL. Klargøringsaktiviteterne og spredningen af besætningen forhindrede i nogen grad gennemførelsen af en hensigtsmæssig og påkrævet informationsformidling.

FORLÆGNINGEN

Næppe nogen i OLFERT FISCHERs besætning vil glemme afsejlingen fra Holmen den 12 SEP 1990 kl. 1900. Alle ombord var mærkede af den 14 dages hårde indsats, den offentlige bevågenhed, afskeden med familie og venner og den nye opgave fjernt fra kendte farvande. Turen forbi Langelinie var bevægende også fordi der signaleredes en ægte opbakning om flåden og beslutningen.

Udfor Prøvestenen sattes Inspektøren for Søværnet kontre-admiral J.Ruths kommandotegn og inspektionen afsluttedes over midnat udfor Rødby. Den 7070 sømils forlægning varede 21

MODIFIKATIONER

Skib og maskine:

6 køleaggregater
 3 køleenheder (primo DEC)
 3 ferskvandsgeneratorer
 1 nødgenerator (ekstra)

Autoklave/varmeskab
 Fryse- og kølestores
 Drikkevandsautomater
 Isterningemaskiner

Operationsrum:

LINK 11 (6-9 OKT)
 SATCOM
 Civil VHF maritim/aviation (ekstra)
 GPS NAVSTAR

Våben:
 SEA GNAT
 STINGER

Diverse:
 RCS reduktioner
 Pansring

Figur 1



Figur 2

dage og ruten er vist i figur 3. Den gennemsnitlige forlægningsfart var sat til 15 knob og en række opgaver skulle løses undervejs.

I Kiel 13 SEP kontrolleredes minesikringsanlægget, og det viste sig nødvendigt med kompenseringsstød. Under passagen af kanalen samledes tjenestgørende danske i Rendsburg på kanalbredden og deres hilsen besvaredes med "front" og skibshornets markante "trut".

I Den Helder 14 SEP lykkedes det ikke at få ombordtaget de lånte Stinger missiler, men 7 besætningsmedlemmer ilandsattes for at modtage Stinger uddannelse.

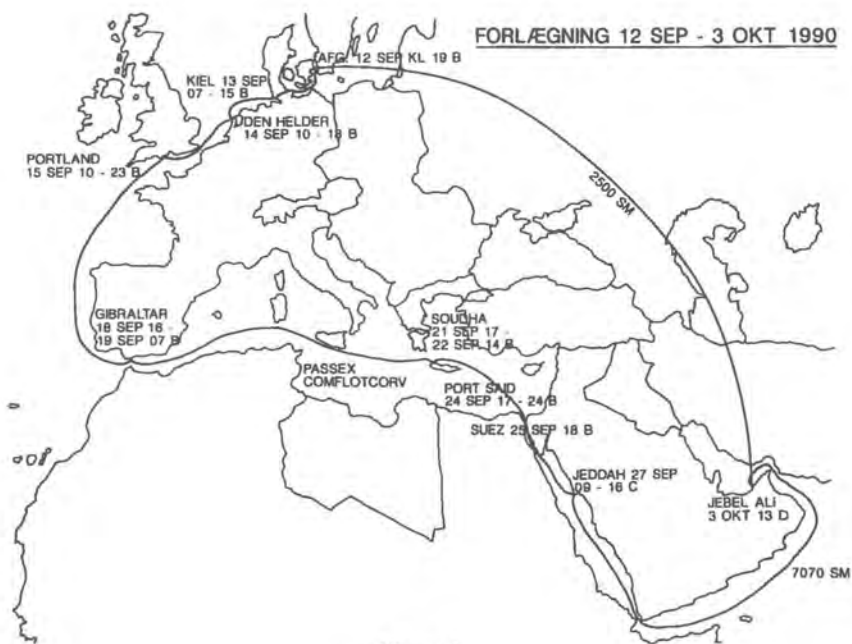
I Portland modtog den danske forsvarsattaché; Kommandør E.Fage-Pedersen OLFERT FISCHER. Formålet med anløbet var kat og forberedelse af : næste dag i kåde udfor Kid.

Søndag 16 SEP omkring kl. 1000B gennemførtes et perfekt Sea Sparrow krigsskud mod et mål trukket af en Lear-Jet. I Gibraltar fyldtes olie, og spadseretilladelse i den gamle kronkologi var en velkommen adspredelse. På vej østover i Middelhavet skiftedes til den udleverede FN uniform med korte bukser og sandaler.

Under passagen af Sicilien gennemførtes luftforsvarsøvelser med 5 korvetter fra den italienske flåde og adskillige F104 jagere fra det italienske luftvåben, og lørdag eftermiddag 21 SEP dukkede Kreta frem af varmedisen.

I Soudha Bay fyldtes atter olie, Stinger missilerne ankom med en dansk Gulfstream, og minesikringen kontrolleredes på det græske afmagnetiseringsanlæg. Efter en baderulle i det klare varme middelhavsvand gik turen med høj fart mod Port Said, hvor kl. 1700 lokaltid 24 SEP var sluttidspunktet for at nå den sydgående midnatskonvoj gennem Suezkanalens 197 kilometer. Mødet med Mellemøsten, passagen af den historiske vandvej og det faktum at skibsjournalen nu anførte Rødehavet som middagsposition gjorde det håndgribeligt, at OLFERT FISCHER var langt hjemmefra, og opgaven blev virkelig.

Opholdet i Jeddah varede de 7 timer, det tog at fylde olie, modtage den danske ambassadør og aflægge visit hos den stedlige militære chef. Udover en spadseretur på kajen, indenfor den til anledningen etablerede og velbevogtede afspærring, var



Figur 3

besætningen ikke tilladt at gå i land.

De sidste 6 dage af forlægningen var præget af klimaet med 35 graders vandtemperatur, over 40 grader på dækket og en overvældende høj luftfugtighed. En gudstjeneste på agterdækket den 1 OKT, på en position ca. 700 sømil fra ækvator, var mere intens og meningsfuld for den enkelte deltager end tidligere oplevet. Onsdag 3 OKT over middag anløb OLFERT FISCHER Mina Jebel Ali i de Forenede Arabiske Emirater (UAE), og blev modtaget af den danske ambassadør og repræsentanter fra den danske koloni.

Forlægningen forløb problemfrit og uden uheld. Den langsomme tilvænnning til operationsområdets klima var afgjort en fordel og turen var uden undtagelse begunstiget af godt vejr. De godt 3 ugers transit gav fornøden tid til at organisere skibet, lære nyt udstyr at kende og gennemføre den uddannelse og de orienteringer klargøringsperiodens travlhed havde forhindret. Stuvning og mønstring af ekstra medtagne stores var en betydelig opgave.

Vejret begunstigede og muliggjorde den hurtige forlægning, men skibets størrelse taget i betragtning, ville en forlægning under dårlige vejrforhold have fordret længere ophold i havnene undervejs.

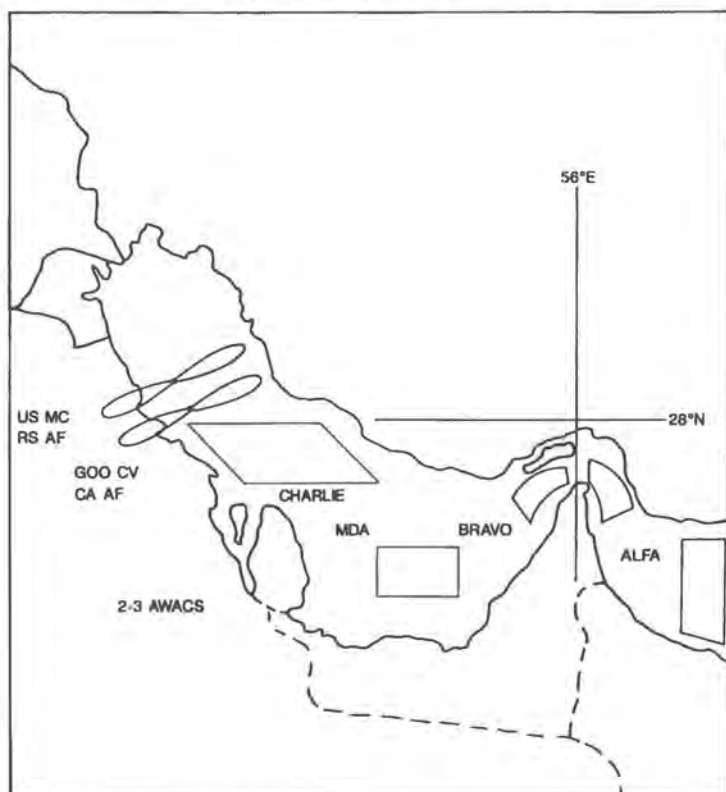
JEBEL ALI (J/A)

Som støttepunkt er Jebel Ali havn i de Forenede Arabiske Emirater et godt valg. Havnen er stor og moderne beliggende med frit udsyn og en god adgangskontrol og bevogtningsorganisation. I det sydvestlige hjørne af havnen, hvor orlogsskibene anvises plads, er alle faciliteter til rådighed. Den britiske marine opretholder i J/A et fremskudt forsynings- og reparationspunkt, koncentreret om RFA DILIGENCE (reparationsskib). En ulempe var havnens noget afsondrede beliggenhed i relation til rekreative muligheder. Situationen blev afhjulpet ved etablering af en busservice, der sammen med den tilsvarende britiske gav anstændige transportmuligheder.

En støttehavn i De Forenede Arabiske Emirater (UAE) viste sig en absolut fordel af flere grunde. UAE er et højt udviklet rigt

samfund med en fremragende infrastruktur. Omend islamisk er landet, i sammenligning med øvrige stater i området, åbent og liberalt. Overholdes få enkle og klare regler, herunder de bureaukratiske vilkår, lægges ikke hindringer i vejen for det operative virke og besætningens bevægelsesfrihed, idet færden i uniform alene sker i forbindelse med officielle arrangementer. - Synlig beruselse og støjende adfærd tolereres ikke, ligesom åbenlys fotografering på steder, hvor det ikke direkte er forbudt, betragtes med mishag.

MIF OPERATIONSOMRÅDER



US MC *US Marine Corps*

RS AF *Royal Saudi Air Force*

GOO CV *Gulf of Oman Carrier*

CA AF *Canadian Air Force*

Figur 4

PATROLJERING

Teknisk klargøring af skibet, mødevirksomhed med stedlige myndigheder og den internationale flådestyrkes chefer, medførte at patruljevirkomheden kunne påbegyndes 10 OKT. Den indledende patrulje varede 17 dage afbrudt af 2 døgn i Jebel Ali i forbindelse med ankomsten af NOCGV ANDENES. Sejladsen omfattede alle patruljeområderne mellem Hormuzstrædet og den centrale Golf. (se fig. 4)

Patruljens formål var dels at erhverve kendskab til området og det operative samarbejde, dels at erholde erfaringer om optimal patruljetid, materiellets driftsbetingelser og besætningens reaktioner under længerevarende perioder i 2. beredskabsgrad. Patruljen følte lang, og påvirkede humøret i besætningen. De trange beboelsesforhold, uvisheden om udviklingen i området samt en generel træthedsfølelse efter 2 måneders koncentreret indsats uden reelle adspredelsesmuligheder, gav en mærkbar reaktion.

Den indledende men også efterfølgende patrulje gjorde det klart, at 6 dages patruljer inklusiv to halve døgn forlægninger var ideelle. Patruljevirkomheden var meget lidt afvekslende og en farlig trussel udgjordes af den sløvende rutine. Mindre vedligeholdelsesopgaver, daglig intern øvelsesvirkomhed samt eksternt samarbejde med ANDE og øvrige patruljeenheder medvirkede til at bryde ensformigheden. OLFERT FISCHER opnåede en 2/3 dels availability på havet i lighed med for eksempel britiske og canadiske enheder.

MULTINATIONAL INTERDICTION FORCE (MIF)

Tretten nationers orlogsskibe, maritime fly og logistiske elementer var, eller kom til stede i området omkring den arabiske halvø og medvirkede aktivt i embargo operationerne mod Irak og Kuwait. Et formaliseret samarbejde var ikke etableret, men siden et operativt koordineringstopmøde i Bahrein 10 SEP 1990, blev der ved efterfølgende møder blandt styrkecheferne tilstræbt en praktisk uformel koordination af patruljeaktiviteten, havneophold, tankerstøtte og kommunikation. Sideløbende med MIF-møderne afholdtes et månedligt møde mellem de styrkechefer,

hvis lande er medlem af den vesteuropæiske union (WEU). Samvirket i Golfen baseredes på nogle grundlæggende sædvaner, underforståede principper og de enkelte nationers operative begrænsninger. I Oman-bugten opererede Australien, Argentina og Belgien. I Hormuzstrædet og den sydlige Golf opererede Italien, Holland, Spanien, Norge og Frankrig. I den centrale og nordlige del af Golfen opererede De Forenede Stater, Storbritannien, Canada og Danmark. US og UK fordelte i øvrigt sine styrker over hele Golfen, og FR og NL blev ved enkelte lejligheder i NOV måned set opererende i den Nordlige Golf. Der var blandt alle deltagere en vel demonstreret vilje til at samarbejde, hjælpe og assistere.

OPERATIONER, VARSLING OG BEREDSKAB

Embargoen af Irak og Kuwait hævdedes ved at MIF styrkerne kontrollerede koffarditrafikken, der anduver eller forlader havne, offshoreanlæg eller redområder i den Arabiske/Persiske Golf. Skibenes egne oplysninger, erholdt ved anråbning, sammenholdtes med udvekslede informationer og baggrundsviden om samme skib. I tilfælde af uoverensstemmelser boardedes for kontrol af mistænkelige forhold. Den lokale vareudveksling, hovedsageligt transporteret af arabiske DHOWS er omfattende i Golfens sydlige del, men kunne ikke kontrolleres effektivt. Skibsagenter i området hævdede at skibsintensiteten medio OKT var reduceret til 1/3 i forhold til krisens start. Medio december var totalt ca. 5000 skibe inspiceret i Golfen og Røde Havet, heraf ca. 500 boardet. I selve Golfen og Omanbugten var gennemført 11 boardinger siden 2 august og 4 siden OLFIs ankom til operationsområdet. Seks af boardingerne var rettet mod 3 indiske passagerskibe, der med FN accept hentede egne statsborgere i Irak.

Den militære situation i området var i efteråret rolig.

Taktisk varsling mod Irakiske og uidentificerede fly og skibe foregik med egne sensorer og i samvirke med øvrige patruljerende enheder. LINK 11 udstyret, virkede fremragende og producerede fjernvarsling og situationsbilleder af hele operationsområdet.

OLFIs beredskab under patruljer var bygget op om 2. Bered-

skabsgrad. Truslen og den geografiske placering var hovedparametre i en graduering med 3 trin hvor Våben og ABC indsatsen og personellets bevægelsesfrihed/opholdssted var tilrettelagt med et 20 min., 10 min. og øjeblikkeligt beredskab.

LOGISTIK

Konceptet med ANDE som støtteskib og flydende forsynings- og reservedelslager TASK GROUP 420.5 særdeles mobil og delvis uafhængig af basefaciliteter. FGE logistiske team (DALOG), placeret i ANDE, varetager den logistiske koordination for OLFI. I praksis varetager de forbindelse til ANDE (forhåndslager), til agenten (lokalindkøb), til Flådestation Københavns forsyningsafdeling og til FGE vedrørende SMK assistance.

OLFI agent er KANOO GROUP LTD, et velestimeret shipping-firma med repræsentation i alle Golfhavne og hovedkvarter i Bahrein. Agentens mest betydningsfulde virksomhed er tilvejebringelse af tjenesteydelser og samvirket med det officielle bureaukrati, en opgave alene arabisk ledede firmaer kan varetage. KANOO har tilvejebragt oplagringsplads i Jebel Ali havn for proviantlager, beklædningslager, kasseret gods, defekte dele m.v.

De Forenede Arabiske Emiraters infrastruktur, tekniske og forsyningsmæssige niveau er fremragende. Udbuddet af varer, tjenesteydelser, teknisk assistance og udstyr er på højde med eller bedre end de bedste vesteuropæiske lande og kvaliteter og priserne er konkurrencedygtige.

BESÆTNINGENS FORHOLD

Ved ankomsten til Jebel Ali 3 OKT var besætningen udkørt efter næsten 2 måneders hektisk og uafbrudt indsats. Skibets endelige klargøring 6 - 10 OKT levnedes kun begrænsede muligheder for frihed og rekreation inden første patrulje påbegyndtes. Primo november mærkedes tydeligt og ikke uventet et stemningsmæssigt lavpunkt, der overvandt ved

forskellige velfærdsarrangementer under det forlængede ophold i Jebel Ali foranlediget af et motorhavari primo NOV. Den udleverede tropeuniform var hensigtsmæssig og populær. De pårørendes reaktioner, herunder den mærkbare ængstelse og det betydelige kontaktbehov, kom ikke overraskende. En regelmæssig postgang og fornuftig adgang til telefoner var afgørende forudsætninger for besætningens og de pårørendes mentale velbefindende. SOK etablerede en kontaktcelle for pårørende og dens høje servicegrad samt løbende og ligefremme orienteringer ombord var beroligende elementer.

En række velbesøgte orienteringsmøder i Århus for pårørende blev vel modtaget og medvirkede til en god følelsesmæssig balance mellem besætningen og deres nærmeste.

PRESSEFORHOLD

Presseinteressen var i klargøringsperioden overvældende, men den valgte pressepolitik, hvor SOK styrede informationsudbuddet, aflastede skib og besætning for en ellers meget tidskrævende og vanskelig opgave. Efter afgangens efterlevedes Forsvarsministeriets pressedirektiv uden nævneværdige problemer. Det er erfaret, at der fra pressens side har været udøvet stærkt pres for at medsejle OLFI under patruljevirkksomhed.

Det var skibets udtalte ønske at holde størst mulige dele af besætningen anonyme, af sikkerhedsmæssige årsager og af hensyn til pårørende.

AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

OLFIs første 3 måneders deployering i operation FARAWAY gennemførtes uden større problemer. Forlægningen forløb godt, etableringen i Jebel Ali og samarbejdet med ANDENES og KANOO og ambassaden fandt snart en hensigtsmæssig form. Operativt integreredes TASK GROUP 420.5 hurtigt i det allerede etablerede aktivitetsmønster, og der opstod ikke situationer eller forhold, som ikke kunne tackles på det foreliggende bestemmelsesgrundlag og de meddelte beføjelser eller bemyndigelser.

ØSTERSØEN

- SØMILITÆR VÅBENKONTROL ELLER TILLIDSSKABENDE FORANSTALTNINGER

Af Orlogskaptajn Jens Walther

FORORD

Våbenkontrol har været på den internationale politiske agenda i mange år. Imidlertid har konventionelle maritime styrker ikke i de seneste år været inkluderet i denne proces.

Med underskrivelsen af den såkaldte CFE aftale i Paris den 19. november 1990 kan der næppe herske tvivl om, at det politiske, økonomiske og offentlige pres på Vesten for at gå i gang med forhandlinger, der inkluderer konventionelle maritime styrker, vil øges.

Formålet med denne artikel er at se på, om sømilitære våbenkontrolltiltag har en større chance for at lykkes i Østersøen i en regional sammenhæng end på en global skala. Artiklen afsluttes med at anbefale en farbar vej mod sømilitær våbenkontrols endemål.

INDLEDNING

Denne artikel omhandler ikke maritimt relaterede atomvåben. For det første er atomvåben ikke af udpræget interesse for situationen i Østersøen; for det andet er emnet allerede på dagsordenen i de igangværende START forhandlinger i Genève.

ve¹, og endelig er der i efterdønningerne fra INF-aftalen² en voksende politisk og militær erkendelse af, at atomvåben udelukkende tjener et politisk formål.

Det argument, at udviklingen af højteknologiske våben vil gøre atomvåben overflødige, er afgjort blevet styrket i forbindelse med krigen i Golfen.

Sømilitær våbenkontrol er en kompleks proces, som omfatter adskillige indviklede underområder. Man risikerer derfor let at blive så involveret i alle de tekniske detaljer, at man taber målet af syne. Målet med sømilitær våbenkontrol bestemmes i denne artikels sammenhæng til at være forbedret, eller i det mindste tilsvarende, gensidig sikkerhed.³

Tilsvarende anses afskrækkelse for at være det altoverskyggende middel til med sømagt at opnå sikkerhed. Det er vigtigt at have denne sammenhæng mellem sømilitær våberkontrol og sømagt for øje.

Der skelnes som regel mellem strukturel og operativ våbenkontrol. Strukturel kontrol har at gøre med skibe, våben og økonomiske ressourcer, mens operativ våbenkontrol fokuserer på de sømilitære aktiviteter. Indførelse af våbenkontroll tiltag vil uvægerligt medføre øget international tillid. Tillid kan imidlertid øges på anden vis ved mere specifikke tillidsskabende foranstaltninger (CBMs)⁴, som igen kan føre til sømilitær våbenkontrol.

Denne artikel er struktureret til at omfatte denne sondring mellem våbenkontroll tiltag og tillidsskabende foranstaltninger. Artiklens udgangspunkt er en generel viden om sømagt og

¹ START. Strategic Arms Reduction Talks. Forhandlingerne omfatter søbaserede langtrækkende missiler med atomare sprængladninger, se *Fieldhouse* side 22.

² INF. Intermediate-range Nuclear Forces. Med gennemførelsen af INF-aftalen fjernedes mellemdistance atomvåbnene fra Europa.

³ For en gennemgribende analyse af målene med sømilitær våbenkontrol (Maritime Arms Control), se Hill side 1-12.

⁴ CBMs. Confidence Building Measures. Det kan være vanskeligt at drage en skarp skillelinie mellem egentlige tillidsskabende foranstaltninger og operativ sømilitær våbenkontrol.

våbenkontrol.

Indledningsvis er det nødvendigt ganske kort at se på Østersøens geografi og maritime historie.

ØSTERSØEN

GEOGRAFIEN

Som det vil være Tidsskriftets læsere bekendt, er Østersøen et 400.000 km² stort bihav til Atlanterhavet. Østersøen er et lavvandsområde, hvis vandmasse er en blanding af saltvand fra Nordsøen og ferskvand fra mere end 200 floder. Østersøen giver adgang til Nordsøen via de danske stræder eller Kielerkanalen samt adgang til Barentshavet via Hvidehavs-kanalen. Kielerkanalen, som blev åbnet i 1895, blev bygget som et tysk forsøg på at omgå de danske stræder. I hverken første eller anden verdenskrig var kanalen dog af større militær betydning, og efter afslutningen af krigen i Golfen kræver det ikke megen fantasi at forestille sig, hvor let det ville være at sætte Kielerkanalen ud af spillet med højteknologiske, konventionelle våben.

Sovjetunionen forsøgte at omgå de danske stræder ved at bygge Hvidehavs-kanalen. Denne kanal har imidlertid kun ringe militær betydning, da dybden i kanalen kun er omkring 5 meter, og da kanalen er lukket af is 200 dage om året.⁵

Alt i alt er der således ingen militært betydningsfulde genveje til Østersøen. Den stat, som har kontrol over de danske stræder, har kontrol over adgangen til Østersøen. I den forbindelse er det værd at bemærke, at mens Vesten traditionelt opfatter de danske stræder som adgangsveje til Østersøen, anser Sovjetunionen

⁵ Volga-kanalen, som forbinder Leningrad med Sortehavet, er en vigtigere indre vandvej. Til overraskelse for Vesten blev Volga-kanalen i 1981 anvendt til at overføre u-både af Juliett-klassen til Østersøen. Volga-kanalen løser imidlertid ikke Sovjetunionens grundlæggende maritime problem i Østersøen, i.e. den manglende kontrol over forbindelsesveje mellem Østersøen og Atlanterhavet.

stræderne som værende en integreret del af Østersøen.⁶

KYSTSTATERNE

Østersøens kyststater spænder i størrelse fra småstaten Danmark til stormagten Sovjetunionen. Staterne hævder territorialgrænser fra 3 til 12 sømil; alle hævder en økonomisk zone (EEZ) på 200 sømil, som naturligvis forårsager adskillige "omstridte" områder i Østersøen, hvor forskellige stater påberåber sig retten til det samme område. Sikkerhedspolitisk er nogle af kyststaterne medlemmer af NATO, nogle var medlemmer af hedengangne WAPA, mens andre hævder neutralitet. Den eneste åbenlyse interesse, alle kyststaterne har til fælles, er Østersøens miljø, da miljøproblemer kun kan løses ved en enig og bevidst indsats af alle involverede parter.

DEN MARITIME HISTORIE

Danmark var en betydelig sømagt i Østersøen, indtil Norge i 1814 blev tabt som et resultat af Napoleons krigene. Som en yderligere konsekvens heraf blev Danmark i 1857 tvunget til at opgive Sundtolden, som siden 1429 var blevet opkrævet fra alle skibe, som passerede de danske stræder på deres vej til Østersøen. Rollen som Østersøens dominerende sømagt er siden da blevet spillet af Sverige, Tyskland og Rusland.

Siden 1945 har Sovjetunionen været Østersøens ubestridte dominerende sømagt, og der er ikke noget der tyder på, at Sovjetunionen frivilligt giver afkald på denne hårdt tilkæmpede position, uanset hvad fremtiden måtte indeholde for de urolige baltiske republikker.

Til sidst er det værd at hæfte sig ved, at den til enhver tid dominerende sømagt i Østersøen altid har søgt at etablere Østersøen som et "lukket hav" (*Mare Clausum*), i.e. et hav kontrolleret af den dominerende sømagt for at begrænse adgang for skibe fra udefra kommende sømagter. Parallelt hermed har den største fremmede sømagt søgt at påtvinge Østersøen en "åbent hav" (*Mare Liberum*) status.

⁶ Se *Espersen* side 71.

STRATEGISKE KARAKTERISTIKA

Østersøens geografi favoriserer amfibie krigsførelse og anvendelse af små u-både. Østersøen er ydermere karakteriseret ved korte varslings- og reaktionstider, omend genforeningen af Tyskland har rokket noget ved denne kendsgerning. Endelig skal man ikke glemme, at Østersøen fortsat huser 50 procent af Sovjetunionens værftskapacitet.

Fra et sømilitært synspunkt er de danske stræder som tidligere nævnt den eneste reelle adgangsvej til Nordsøen og videre til Atlanterhavet. Den ophævede Sundtold er i den sammenhæng fortsat en vigtig brik i Østersøens sømilitære puslespil. På grund af Sundtolden har de danske stræder en ganske særlig status i international lov. Reglerne for passage af de danske internationale stræder er mere restriktive end de generelle regler, der tillader *uskyldig* passage af sådanne stræder. For de danske stræder bestemmer Danmark, hvorledes *uskyldig* skal fortolkes, og det har resulteret i, at hvis mere end 3 fremmede krigsskibe per dag vil passere de danske stræder, kræver det forudgående diplomatisk notifikation.

Det danske stræde-regime er således et tidligt og meget succesfuldt eksempel på operativ våbenkontrol.

Hvis man sammenligner situationen i Østersøen med det globale maritime billede, spiller Sovjetunionen i dette begrænsede område den rolle, USA spiller på verdensplan. I Østersøen er Sovjetunionen den dominerende sømagt, som kan tilkæmpe sig søherredømmet, for at sikre forsyningslinierne til støtte for en igangværende kamp på landjorden.

Når man ved, at USA er meget imod maritim våbenkontrol globalt set, kunne det derfor være fristende at drage den konklusion, at sømilitær våbenkontrol i Østersøen er i NATOs interesse. Så enkelt er det imidlertid ikke.

SØMILITÆR VÅBENKONTROL

BAGGRUND

Sømilitær våbenkontrol er ikke nogen ny opfindelse. Historien er fyldt med talrige eksempler, men her skal blot nævnes nogle

få.⁷

Rush-Bagot Traktaten fra 1817 var et interessant tidligt eksempel på, hvad der i dag ville blive klassificeret som operativ våbenkontrol. Traktaten begrænser antallet af amerikanske og engelske krigsskibe, som må stationeres på de store nordamerikanske søer. Traktaten, som stadig er i kraft, blev revideret under 2. verdenskrig for at gøre det muligt for Canada at bygge u-bådsjagere på søerne.

Washington Konferencen i 1922 var et vigtigt forsøg på at begrænse antallet af og størrelsen på forskellige slags krigsskibe, i.e. strukturel våbenkontrol. Det lykkedes ikke for konferencedeltagerne at blive enige om grænser for antal u-både.

Tyskland deltog ikke i Washington Konferencen, da den tyske flådes fremtid var fastlagt ved Versailles Traktaten fra 1919. Genopbygningen af den tyske flåde tog for alvor fart i begyndelsen af 20'erne. Versailles Traktaten blev omgået på enhver tænkelig måde og tjente nærmest som inspiration for tysk teknologisk nytænkning. Udviklingen af lommeflagskibet er et eksempel, der tjener til illustration.

Et andet eksempel, der involverer Vesttyskland, er Bruxelles Traktaten fra 1954. Denne traktat, som lagde loft over tyske skibes tonnage, er siden blevet lempet "i takt med de aktuelle behov".

Hvad Østersøen angår, er også Rom Konferencen i 1924 interessant. På denne konference, som var et vagt forsøgt på at reducere våben til søs, krævede Sovjetunionen som en betingelse for at forhandle, at Østersøen skulle forbeholdes krigsskibe, som tilhørte en kyststat.⁸

Som hovedparten af disse eksempler illustrerer, giver historien ikke umiddelbart anledning til at se lyst på fremtiden. Imidlertid er der indvundet mange uvurderlige erfaringer, som kan anvendes i dag. Betydningen af verifikation, behovet for at alle

⁷ Se Hill side 26-36 for en god oversigt over sømilitære våbenkontrolltiltag i perioden 1800-1939.

⁸ Se Espersen side 35.

parter ser en fælles interesse i at nå et resultat, og ikke mindst problemet med den "uforudsigelige" teknologiske udvikling. Legaliserede strukturelle begrænsninger fører ofte til pres for omgåelse.

Selv om dette billede er lidt mistrøstigt, kan man dog ikke entydigt påstå, at alle hidtidige forsøg på sømilitær våbenkontrol har været totalt fejlslagne. Ingen ved, hvordan verden havde set ud, hvis disse velmente forsøg ikke havde været gjort.

Med historiens bagklogskab er det ikke vanskeligt at forstå, hvorfor det er vanskeligt at afbalancere sømilitær våbenkontrol og sømagt. Det er vanskeligt, uanset om skalaen er global eller regional, og uanset om omfanget er strukturelt eller operativt. Før vi ser på de relative dyder ved sømagt og sømilitær våbenkontrol, er det hensigtsmæssigt at genopfriske rationalet for en sømagt sammenlignet med en kontinental magt.

SØMAGT

Det altoverskyggende mål med sømagt er sikkerhed. Sikkerheden opnås ved at være i stand til at overbevise en potentiel fjende om, at militære handlinger ikke vil kunne betale sig for ham. Denne afskrækkelse finder sted på alle niveauer. I Østersøen kan nogle missilbåde således have en direkte afskrækkende effekt over for visse fjendtlige aktiviteter på lavt niveau, mens de samme både, med en supermagt som alliancepartner, indirekte kan afskrække langt større militære styrker, uanset om den pgl. supermagt aktuelt er tilstede i Østersøen eller ej.⁹

De forskellige elementer, som tilsammen udgør sømagt, spiller en mere eller mindre vigtig rolle afhængig af konfliktniveauet. I fredstid har alle stater interesser til søs i form af handel og udnyttelse af ressourcer. Overvågning og beskyttelse af disse interesser ud til 200 sømil involverer anvendelse af orlogsskibe. Denne anvendelse af flådestyrker er ikke langt fra at anvende

⁹ Se Hill kapitel 2 og *Fieldhouse* indlæg 6 (som også er skrevet af Admiral Hill) for en gennemgribende analyse af målene med sømagt i relation til sømilitær våbenkontrol.

flådestyrker til at fremme nationens politiske og diplomatiske indflydelse (Naval Diplomacy).

På højere konfliktniveauer bliver kapaciteten til *power projection* stadigt vigtigere. Dette begreb omfatter spektret fra at transportere tropper over have, via muligheden for at angribe militære mål på fjendens territorium til ultimativt at påføre fjendes territorium uacceptabel skade ved anvendelse af atomvåben. Denne kapacitet er livsvigtig for USA og NATO for at sikre en stadig strøm af nødvendige forsyninger over Atlanterhavet. Set med en kontinentalmagts briller er det vigtigt at besidde evnen til forhindre denne trafik og frie anvendelse af havene.

Endelig er det for alle parter vigtigt at sikre, at et minimalt antal af ballistiske atomvåben kan anvendes med kort varsel, uanset det aktuelle konfliktniveau (second strike capability).

UTOPIEN VED SØMILITÆR VÅBENKONTROL

I teorien udelukkes sømilitær våbenkontrol på ingen måde af sømagt, da målene, som fastlagt i denne artikel, i praksis er ens. Som vi skal se nærmere på, er der imidlertid nogle alvorlige hindringer på vejen.

Det første problem er at blive enige om en balance mellem flåderne - det såkaldte strukturelle asymmetri problem.

Når man beskæftiger sig med landkrig, har der hidtil været enighed om, at det offensiv/defensive magtforhold er som tre til en. Kampvogne er offensive, og en kampvogn på den ene side svarede til en kampvogn på den anden side.

Maritimt lader noget tilsvarende sig ikke gøre. Flåder har en indbygget fleksibilitet (hangarskibe, u-både, cruise missiler), som gør det muligt at anvende flåder offensivt, uagtet at formålet er defensivt. Ligeledes er karakteren af et sømilitært våben fuldstændig afhængig af, hvor våbenet befinder sig. En konventionel u-båd i Barentshavet spiller f.eks. en helt anden rolle, end hvis den samme u-båd patruljerede i Atlanterhavet.

De geo-strategiske forskelle mellem USA og Sovjetunionen har resulteret i flåder af forskellig størrelse og sammensætning, fordi de to flåder tjener vidt forskellige formål. I en våbenkontrol sammenhæng kan en amerikansk destroyer derfor ikke sammenlignes med en sovjetisk. Det er et bedre udgangspunkt

at hævde, at et antal missil bevæbnede u-både svarer til et hangarskib. Ser vi på Østersøen vil det svare til, at en lille konventionel u-båd svarer til et par landgangsskibe.

Uanset hvor attraktiv en sådan asymmetrisk handel forekommer, har den næppe store chancer for succes. På den globale skala ville det rokke ved princippet om "lige mange atomdrevne u-både", og i Østersøen udgør den eksisterende mængde af konventionelle u-både næppe meget mere, end hvad der allerede er et minimum for at opretholde et troværdigt afskrækkelsesniveau. Jeg er af den opfattelse, at en væsentlig reduktion er usandsynlig, men punktet kan diskuteres.¹⁰

Et andet problem er det fundamentale, om konventionel strukturel sømilitær våbenkontrol overhovedet opfylder kriteriet om forbedret eller lige sikkerhed. Vesten argumenterer ofte, at flådestyrker ikke er i stand til at erobre eller fastholde territorium, og at der kan føres "historisk bevis" for, at flådestyrker er stabiliserende. Det sovjetiske modargument er, at i særdeleshed amerikanske flådestyrker udgør en trussel så alvorlig som enhver trussel på landjorden. Under alle omstændigheder er det ønskværdigt at opnå samme sikkerhed på et lavere styrkeniveau, hvis det overhovedet kan lade sig gøre. Om ikke af andre årsager, så af økonomiske.

Verifikation har ofte skabt problemer for gennemførelse af våbenkontrolltiltag. Selvom højteknologi har løst nogle af de traditionelle problemer, har teknologiske fremskridt skabt nye problemer. Det moderne verifikations problem er ikke at lokalisere og tælle antallet af skibe, men at afgøre hvilken rolle skibet har. STANFLEX 300 projektet er et eksempel på, hvor vanskeligt det kan være at klassificere et skib, som ved en hurtig udskiftning af nogle moduler fuldstændig får en anden funktion.

Teknologi har en anden indflydelse på våbenkontrol. Strukturel kontrol er kun i stand til at begrænse eksisterende materiel. Hi-

¹⁰ Admiral Sir James Eberle argumenterer i ref. 6 for, at SALT-traktaten kunne føre til *the removal of the ocean-going submarine from the armoury of nations serving as a major force de-multiplier.*

historien med lommeflagskibet gentager sig selv - det kan meget vel argumenteres, at det kommende taktiske luft-til-overflade missil (TASM) er et nutidigt eksempel på teknisk omgåelse af INF-aftalen.

Hvis man ser på de operative aspekter af sømilitær våbenkontrol, er der ikke megen trøst at hente. Alvorlige forsøg på at begrænse den frie anvendelse af flådestyrker er dømt til at slå fejl, da sådanne tiltag berører NATOs eksistensberettigelse som flådealliance. Retten til frit at sejle på det åbne hav er en hjertesag for enhver gammel søfarende nation, og det uanset om havet er Atlanterhavet eller Østersøen. Denne ret anvendes i udstrakt grad til at koncentrere flådestyrker hvor og hvornår, det måtte være ønskeligt. Det seneste eksempel på denne klassiske anvendelse af flådestyrker er naturligvis den amerikanske flådes tilstedeværelse i Golfen som en omgående reaktion på Iraks invasion af Kuwait. Det kan med god ret argumenteres, at denne smidige anvendelse af flådestyrker afskrækkede Saddam Hussein fra at følge succesen op og invadere Saudi Arabien. I Østersøen afholder amerikanske flådestyrker øvelser hvert år udelukkende for at håndhæve denne ret.

Det har også været foreslået, at NATO skulle afholde sig fra at sende orlogsskibe ind i Sortehavet og den østlige Østersø, mens Sovjetunionen skulle lade være med at operere i Middelhavet. Ved første øjekast forekommer forslaget meget uskyldigt, men risikoen er for høj for at kompromittere princippet om fri sejlads på det åbne hav.

Det kan næppe siges bedre, end formanden for NATOs Militærkomité, general Vigleik Eide, gjorde den 7. februar 1990 i en tale til RUSI (Royal United Services Institute for Defence Studies):

Geographical limitations are impossible as navies are employed worldwide and they are used to back up worldwide interests, both alliance and national.

Der er ikke grund til at tro, at forsøg på formelt at etablere regionale fredszoner vil lykkes i områder, hvor erkendte

fundamentale sikkerhedsinteresser står på spil. Uanset om det er i Det indiske Ocean eller i Østersøen, er der en tendens til, at sådanne tiltag fokuserer på at lægge restriktioner på udefra kommende sømagter uden at begrænse kyststaterne. Ingen småstat kan undgå at blive berørt af stormagternes strategi, så hvis regionale fredszoner blev etableret ville mindre kyststater ikke have meget andet valg, end at støtte sig til den lokale stormagt.

Set i baltisk perspektiv kunne Sovjetunionen i så tilfælde for alle praktiske formål betragte Østersøen som *Mare Clausum*. Resultatet ville blive det samme, hvis et af de mange forsøg på at forvandle Østersøen til en atomvåben-fri-zone lykkedes.¹¹ Fra et våbenkontrol synspunkt er der ikke noget, der tyder på, at udelukkelsen af flådestyrker fra et givet område er stabiliserende. Det er lettere at argumentere det vanskelige i at opretholde samme niveau af sikkerhed, hvis nogle flådestyrker udelukkes fra et specifikt område.

Selvom risikoen således er ringe for, at Østersøen *de jure* skulle blive et lukket hav, lurer der en anden ikke ubetydelig fare. Faren stammer fra FN's 3. Havretskonference (UNCLOS III). Selvom UNCLOS III fra 1982 endnu ikke er underskrevet af nogle af de større vestlige søfartsnationer, er konventionerne fra UNCLOS III i praksis allerede blevet til "sædvanemæssig" lov. Den gamle territorialgrænse på 3 sm (kanonskudsgrænsen) er blevet erstattet af en mulighed for at udvide territorialgrænsen til 12 sm, og der er enighed om begrebet om en økonomisk zone (EEZ) på 200 sm. Inden for territorialgrænsen på 12 sm har kyststaten fuld jurisdiktion, og inden for EEZ'en udøver kyststaten jurisdiktion over "udnyttelsen af de naturlige ressourcer".

Hvis man tager havbundens ressourcers voksende betydning i betragtning, må man erkende, at der på længere sigt er en fare

¹¹ Det er paradoksalt, at effekten af at etablere atomvåben-fri-zoner er den samme som at etablere områder, der er helliget ubåde med ballistiske atomvåben (SSBN sanctuaries). Det pgl. område vil ændre karakter fra *Mare Liberum* til *Mare Clausum*.

for, at udvidelsen af territorialgrænserne vil krybe fra 12 sm og mod 200 sm. Denne tendens vil naturligvis være forårsaget af, at kyststaterne (rettighedshaverne) af økonomiske årsager vil finde det nødvendigt at have et fast greb om sikkerheden og suveræniteten i EEZ'en. Dette fænomen (*creeping jurisdiction*), som muligvis kan blive forstærket af en miljøfaktor¹², kan på langt sigt gøre Østersøen til et *de facto* lukket hav - en meget uheldig og de-stabiliserende situation.

Sidst men ikke mindst skal man huske, at grundlæggende har flåder den størrelse og sammensætning, der er påkrævet for at tilfredsstille de enkelte nationers sømilitære behov; flåder er ikke primært sammensat for at tilgodese mere eller mindre kunstige alliancemæssige strategiske interesser.

De nationale sømilitære behov vil ikke mindskes i fremtiden, da der i en verden præget af overgang fra bi-polarisering til multi-polarisering også vil være en tendens til, at staterne i højere grad end hidtil opfatter sig som individuelle aktører på den internationale politiske scene. Denne "nationaliserings tendens" kan kun forstærkes af den tidligere nævnte voksende betydning af en økonomisk zone på 200 sm.

Selvom udsigterne for konventionel sømilitær våbenkontrol således er dystre på globalt såvel som regionalt niveau, er der ingen grund til på forhånd at opgive ævred. Vejen til styrkere-duktioner uden at kompromittere sikkerheden er belagt med tillidsskabende foranstaltninger (CBMs = Confidence Building Measures).

TILLIDSSKABENDE FORANSTALTNINGER

BAGGRUND

Det er ikke muligt at give en enkel og utvetydig definition på, hvad en tillidsskabende foranstaltning er. Begrebet *tillidsskabende foranstaltning* er relativt nyt, men foranstaltninger for at opbygge tillid til søs er i form af godt sømandskab så gammelt

¹² Bliver uddybet længere fremme i artiklen.

som selve den søfarende tradition.

Problemet med at gøre det vage begreb *tillidsskabende foranstaltninger* til noget håndterligt er en af hovedårsagerne til, at USA har været uvillig til at forhandle om sådanne. USA frygter, at en positiv indstilling til tillidsskabende foranstaltninger uvægerligt vil være det første skridt i retning af sømilitær våbenkontrol. På den anden side er der ingen, der vil bestride, at tillid er en integreret del af sikkerhed, og at tillid primært fås ved at undgå misforståelser pga. manglende oplysninger om evner og hensigter. Tillid udbygges ved efterfølgende handlinger, som afspejler de givne oplysninger. Uden gensidig tillid er det umuligt at forestille sig styrkereduktioner.

Selvom der er nogen uenighed om, hvorledes man skal opdele de forskellige former for tillidsskabende foranstaltninger, ligger det fast, at der er to fundamentalt forskellige former for foranstaltninger. Der er dels de ensidige tiltag, erklærende eller stiltiende, som har en tillidsskabende effekt, og dels er der de gensidige aftaler, som skaber tillid ved hjælp af mere formelle arrangementer.¹³

De eneste "officielle" CBMs af maritim betydning, som er i kraft, er de tiltag, der blev implementeret i 1986 som en del af den såkaldte Stockholm Aftale. Disse CBMs, som alle har at gøre med landkrig, omfatter amfibieøvelser, kystbombardement og skib-til-land støtteaktiviteter. Tager man udgangspunkt i Fieldhouse's opdeling, erkender man imidlertid hurtigt, at talrige andre eksisterende forholdsregler kan klassificeres som maritime CBMs. Lad os se på nogle enkelte af disse tiltag, som er relevante for situationen i Østersøen.

NOGLE MARITIME FORANSTALTNINGER

Det første trin på CBM-stigen, det være sig globalt eller regionalt, er utvivlsomt information. Information om hensigter, evner og aktiviteter.

Hvad Vesten angår, er disse oplysninger i det store hele frit til-

¹³ Fra *Fieldhouse*. Se ref. 1 side 29.

gængelige. Planlagte aktiviteter annonceres i Efterretninger for Søfarende, pressemeddelelser og øvelseskalendere. Oplysninger om maritime evner er til rådighed i rigt mål fra uklassificerede kilder som PROCEEDINGS, JANE'S FIGHTING SHIPS, THE MILITARY BALANCE etc. Endelig har USA ikke gjort noget for at hemmeligholde sin maritime strategi. USAs maritime strategi blev offentliggjort i PROCEEDINGS i 1986, og den har været genstand for livlig debat lige siden.

Hvad Sovjetunionen angår, har det hidtil været vanskeligt at få tilsvarende oplysninger.¹⁴

Når man fremhæver det positive ved informationsudveksling i en CBM sammenhæng, bør man huske, at informationsudveksling også har en minusside. For hver gang detaljerede oplysninger tjener til at fjerne misforståelser og usikkerhed, svækkes den maritime strategis afskrækkelsesværdi. Denne informationsproblematik understreger, hvorfor sømilitær våbenkontrol er en vanskelig proces.

CBMs af en mere formel karakter er dels de bilaterale aftaler, som omhandler hændelser på åbent hav (IaS = Incidents at Sea), og dels de aftaler, som skal forhindre farlige militære aktiviteter (PDMA = Prevention of Dangerous Military Activities). Den amerikansk-sovjetiske PDMA-aftale er interessant fra et baltisk synspunkt, da den introducerer begrebet *Special Caution Areas*. Selvom aftalen er rettet mod situationen i Den persiske Golf, indebærer den i praksis, at regionale CBMs kan være acceptable for begge stormagter. PDMA-aftalen har allerede haft en ensidig CBM-effekt; USA har erklæret, at amerikanske orlogsskibe ikke længere har til hensigt at foretage uskadelig passage af Sovjetunionens territorialfarvand i Sortehavet. Dette er en klar ændring af en flådepolitik, USA hidtil har været bannerfører for.¹⁵

¹⁴ Der er dog noget, der tyder på en ændret sovjetisk holdning på dette punkt. Under krigen i Golfen har Sovjetunionen leveret detaljerede tekniske oplysninger om sovjetiske våbensystemer i Iraks besiddelse (Scud B missiler og SAM systemer). Alt i alt en betydelig CBM gestus.

¹⁵ Se ref. 7 for en detaljeret gennemgang af IaS og PDMA.

Selvom stiltiende maritime CBMs i sagens natur er vanskelige at dokumentere, er der meget der tyder på, at selvpåførte stiltiende CBMs også spiller en daglig rolle i Østersøen. De særdeles restriktive regler for passage af de danske stræder hviler udelukkende på historiske grunde, og dog bliver de stiltiende efterlevet af alle nationer, som i øvrigt påberåber sig retten til uskadelig passage af internationale stræder. Et andet eksempel er den danske anerkendelse af, at Bornholm har en særlig efterkrigsstatus forårsaget af den sovjetiske befrielse og efterfølgende tilbagetrækning. Denne omstændighed har i mange år begrænset anvendelsen af Bornholms territorialfarvand.

Miljøet i Østersøen er det sidste emne af maritim CBM betydning, der skal nævnes. Bevarelsen af Østersøens miljø er af stor betydning for alle kyststaterne. Østersøen er et relativt lille område; den miljømæssige balance er derfor skrøbelig, og tæt samarbejde mellem alle kyststaterne er nødvendigt for at forhindre rovdrift på fiskebestanden og havbundens ressourcer og for at begrænse forureningsniveauet. I tilgift er det nødvendigt med et tæt regionalt samarbejde for at løse problemerne med de omstridte områder skabt af EEZ'en. Dette samarbejde skaber naturligvis grundlaget for større tillid mellem parterne. Der er endog dem, der ser miljøet som et muligt grundlag for et omfattende regionalt sikkerhedssystem, som en mulighed for at etablere en atomvåben-fri-zone i Østersøen *as a matter of both environmental and human welfare*, og som en mulighed for *the Europeanization of European affairs*.¹⁶

Jeg er ikke enig i, at sikkerhed og miljø er to sider af samme sag. Selvom et tættere samarbejde mellem Østersøens kyststater unægteligt er befordrende for tilliden mellem staterne, er det ikke ensbetydende med, at staternes grundlæggende sikkerhedsbehov bliver tilfredsstillet. Et multipolært sikkerhedssystem, som primært er baseret på regionale miljøaspekter, er destabiliserende og dømt til undergang, da det mangler den nødvendige afskrækkelses opbakning fra en supermagt.

Stockholm Dokumentet fra 1986 indeholder som nævnt de

¹⁶ Uddybet i ref. 3.

eneste officielle aftaler af betydning for maritime CBMs. De afsluttede CFE I forhandlinger i Wien omfattede ikke flådestyrker, men i de parallelle CDE-forhandlinger¹⁷ er der mulighed for at diskutere maritime CBMs *in oceans adjoining Europe*.¹⁸ Som følge heraf foreslog nogle af de tidligere WAPA-lande i juli 1989 formelt at etablere et meget detaljeret CBM system. Lad os se på nogle af disse forslag som udgangspunkt for en vurdering af, hvordan fremtidsudsigterne er for et mere officielt CBM system.¹⁹

DET OPNÅELIGE

Med USA som bannerfører har NATO hidtil afvist endog at diskutere forslag om at udvide anvendelsen af tillidsskabende foranstaltninger til at omfatte maritime spørgsmål. Denne holdning er hverken holdbar eller nødvendig i det lange løb. Hvis politikerne kan lade være med at sælge skindet, før bjørnen er skudt, er diskussioner om CBMs til søs ikke ensbetydende med reduktioner i styrkeniveauer.

Notifikation er en hjørnesten i Wien-forslagene; notifikation om større flådeøvelser, store flådeforlægninger og om overførsel fra en stat til en anden af betydelige styrker af marineinfanteri og flådefly. Som tidligere nævnt har Vesten intet at indvende mod princippet om udveksling af informationer; problemet er omfanget af notifikationen. Hvad skal kriterierne være?

De fremsatte forslag er ikke acceptable for Vesten, da de i praksis ville betyde, at alle USAs flådeaktiviteter skulle varsles. Alligevel kan forslagene anvendes som grundlag for videre forhandlinger, og det er indlysende, at der er spillerum for regionale aftaler, herunder også en for Østersøen. I Østersøen kan en relativ lille styrke udgøre en stor trussel, og det er derfor også vigtigt, at den sovjetiske brug af de indre vandveje til Østersøen bliver en del af et evt. regionalt notifikations regime.

¹⁷ 34 nationer deltager i disse forhandlinger. CDE=Conference on Confidence- and Security-building and Disarmament in Europe.

¹⁸ Se ref. 6 side 59.

¹⁹ Forslagene er detaljeret behandlet i ref. 7 (Borawski) og ref. 13 (Grove).

I den forbindelse er det værd at huske, at USA i PDMA-aftalen har accepteret princippet om muligheden for regionale arrangementer. Dette informations regime kunne udvides til at omfatte en vis grad af information om sømilitære evner (flådens størrelse, sammensætning og operative status), om skibsbygningsprogrammer og også om rationalet for styrkerne (strategi/hensigter). Endelig ville det være rimeligt, at også anvendelsen af AGI'ere blev omfattet af et sådant regime.

Ved et notifikations system som dette vil vesten utvivlsomt vinde mere, end der sættes til. Når alt kommer til alt, er det væsentligste afskrækkelsesmoment ved den amerikanske flåde ikke, hvor den evt. måtte befinde sig.

Verifikation er tæt knyttet til notifikation. Som en konsekvens heraf kan u-både ikke omfattes af et formelt system. En måde at løse dette problem på er ved at enes om, på ensidig basis, at erklære hvor mange u-både, der opererer i et givet område. Det siger sig selv, at SSBNs ikke kan omfattes af et sådant system. Invitation af observatører til store flådeøvelser er et andet element i Wien-forslagene. Selv om dette forslag ikke tager hensyn til det tidligere beskrevne asymmetriproblem, er vanskelighederne med at nå en aftale formentlig til at overkomme.²⁰

Forslagene omfatter også et forslag til en multi-lateral IaS-aftale. Selvom en del mindre nationer støtter forslaget om en multi-lateral frem for en bi-lateral aftale, vil det formentlig være problematisk at gennemføre; der er for mange nationale særinteresser på spil. En mulig løsning er derimod at lade tredjelande tilslutte sig en af de allerede eksisterende bi-laterale aftaler, som tilfredsstiller deres specielle behov. Det er næppe muligt eller ønskeligt i længden at afvise at indgå IaS-aftaler. De resterende forslag er alle af en karakter, der sigter mod at begrænse den frie anvendelse af flådestyrker. Set i denne artikels sammenhæng hører alle disse forslag til i gruppen af operative sømilitære våbenkontrolltiltag; ingen af disse forslag har derfor større chance for at blive gennemført.

²⁰ Se ref. 13 (Grove).

KONKLUSION

SAMMENFATNING

Sømiliter våbenkontrol, som defineret i denne artikel, vil det næppe lykkes at nå til enighed om. Det gør kun ringe forskel om problemet betragtes fra en regional eller global synsvinkel, og om man ser på de strukturelle eller de operative aspekter af kontrollen.

Alle hidtidige forsøg på strukturel sømiliter våbenkontrol har slået fejl, og selvom der er lært meget af de fejlslagne forsøg, er det næppe sandsynligt, at størrelsen og sammensætningen af kommende orlogsflåder vil blive bestemt af formelle aftaler.

Selvom målene, for sømiliter våbenkontrol og for sømagt, ingenlunde er uforenelige, så er u-båden velegnet til at illustrere et af problemerne; den hårfine balancegang mellem afskrækkelse og en de-stabiliserende effekt. Af andre vanskelige områder er der problemet med at blive enige om en asymmetrisk flådebalance, og diskussionen om hvorvidt flådestyrker har en stabiliserende eller de-stabiliserende effekt. Endelig er der det meget vigtige problem med verifikation, som tilsyneladende er uløseligt pga. den konstante tekniske udvikling.

Operativ våbenkontrol, aftaler med henblik på at begrænse den frie anvendelse af orlogsskibe, forekommer heller ikke at være lige på trapperne. Dette uanset at CDE-forslagene i Wien er "pakket ind" som tillidsskabende foranstaltninger. Alle sådanne tiltag er et anslag mod princippet om ret til fri sejlads på det åbne håb; dette princip er grundlaget for optimal anvendelse af maritime styrker (fleksibilitet, mobilitet, koncentration), og det er helligt for alle traditionelt søfarende nationer. Operativ våbenkontrol er uforeneligt med NATOs maritime strategi; operativ sømiliter våbenkontrol og sømagt er uforenelige begreber. Dette er også årsagen til, at sømiliter våbenkontrol i Østersøen er lige så umuligt, som det er på den globale skala. Sømagt er i natur verdensomspændende og kan ikke isoleres regionalt uanset en mere eller mindre tilfældig midlertidig maritim balance i et bestemt område.

Det regime, der er gældende for passage af de danske stræder, er et enestående eksempel operativ sømiliter våbenkontrol, som

er lykkedes. Imidlertid har systemet kun været en succes, fordi det ikke på afgørende vis berører skibes ret til fri passage af internationale stræder; fordi det lægger samme restriktioner på alle nationer og fordi, det er baseret på gamle traditioner, som er blevet sædvanemæssig lov.

Endelig skal vi ikke glemme, at hvis vi lader argumenterne for og imod sømilitær våbenkontrol hvile for en stund, så er der intet ændret ved det forhold, at de enkelte nationer altid har været villige til at gå meget vidt for at anskaffe og bruge de maritime styrker, der har været nødvendige for at tilgodese deres grundlæggende nationale maritime interesser.²¹

DET MULIGES KUNST

Selvom udsigterne for sømilitær våbenkontrol er dystre, kan USA og Vesten ikke i det lange løb undgå at diskutere emnet. Vesten vil af politiske og økonomiske årsager blive tvunget til at tage mod denne udfordring, uanset hvor gode de strategiske modargumenter end måtte være.

De afsluttede CFE I forhandlinger vil formentlig også give et skub i denne retning. Selvom CFE forhandlingerne er afsluttet, er der store problemer med at få aftalen ratificeret af USAs Kongres. Årsagen er, at Sovjetunionen i følge amerikanerne har omgået aftalen ved at flytte panserdivisioner til området øst for Ural (som er uden for traktatområdet), og ved at overflytte fly fra flyvevåbnet til den sovjetiske flådes flyvevåben.

Der er næppe tvivl om, at disse dispositioner vil blive brugt som løftestang for forhandlinger om sømilitær våbenkontrol. Eksemplet tjener i øvrigt til at illustrere, at våbenkontrol ikke er klaret alene med initiativ på højt plan og gode politiske hensigter. Processen er så træg, at hele det bureaukratiske system skal kunne indse det fornuftige i dispositionerne for at bidrage med den positive indsats, der er nødvendig, for at

²¹ Uanset at det ikke blev det endelige resultat, erklærede det daværende Vesttyskland på et meget tidligt tidspunkt, at Vesttyskland om nødvendigt var villig til at ændre sin grundlov, hvis det blev nødvendigt at sende vesttyske orlogsskibe til Golfen (Kilde: The Independent 25. august 1990).

våbenkontrol kan blive en succes.

Tillidsskabende foranstaltninger på alle niveauer er det indlysende område at begynde med. Det første emne må være et omfattende informations- og notifikations regime. Som vi har set, er et sådant system i princippet i Vestens interesse. Et notifikations regime må formentlig blive af regional karakter; et princip som USA allerede har accepteret i PDMA-aftalen. Et regime for Østersøen kunne omfatte skibsbesøg, som udviklede sig til simple taktiske øvelser. På det politiske/strategiske niveau er de oplagte emner i Østersøen udveksling af information om maritim strategi og om skibsbygningsprogrammer; udveksling af maritime data; informere om planlagte øvelsesaktiviteter og større flådebevægelser inkluderende den militære anvendelse af de sovjetiske indre vandveje.

Det næste naturlige trin kunne være, at alle 34 CDE-nationer tilsluttede sig en IaS og en PDMA-aftale. Denne proces i realiteten allerede begyndt, og der er ingen holdbar grund for Danmark til fortsat at holde sig uden for dette selskab. Som vi så med den amerikansk-sovjetiske PDMA-aftale, kan en sådan tillidsskabende foranstaltning meget vel resultere i ensidige operative sømilitære våbenkontrolltiltag.

Omend disse bestræbelser forekommer lidet ambitiøse, ville de være milepæle i form af udbygget tillid. Denne øgede indsigt og tillid kunne med årene ændre på den traditionelle trusselsopfattelse og således blive grundlaget for ensidige reduktioner på alle sider. Sådanne frivillige og ensidige reduktioner, baseret på en ny trusselsopfattelse og til en vis grad koordineret indenfor en alliance, er den eneste realistiske måde at garantere sikkerheden på et lavere styrkeniveau uden at kompromittere de nationale maritime sikkerhedsbehov.

Der er ingen fare forbundet ved at diskutere konventionel sømilitær våbenkontrol. Diskussioner bringer ikke rationalet for maritime styrker eller deres anvendelse i fare.

I Østersøen er der imidlertid et andet afledt fænomen, som kræver den yderste opmærksomhed. Alle lande påberåber sig en 200 sm EEZ, og som vi har set, indebærer det i Østersøen en risiko for *creeping jurisdiction*. Hvis den amerikanske flåde qua nedskæring og ensidige CBM-årsager afstår fra at afholde

øvelser i Østersøen, er der på langt sigt en fare for, at *creeping jurisdiction*, fremmet af et voksende regionalt miljøsamarbejde, ved sædvane kan gøre Østersøen til et *de facto* lukket hav. Skulle dette ske, er det tragikomisk, at hvad der har været undgået i århundreder, i krige og i spændingsperioder, ville ske nærmest af sig selv i en periode præget fred og afspænding.

Litteraturliste:

- 1) *Fieldhouse, R.*: "Security at Sea", Oxford University Press 1990.
- 2) *Hill, J.R.*: "Arms Control at Sea", Routledge, London 1989.
- 3) *Westing, A.H.*: "Comprehensive Security for the Baltic", PRIO, Oslo 1989.
- 4) *Tunander, Ola*: "Cold Water Politics", PRIO, Oslo 1989.
- 5) *Espersen, M.*: "The Baltic - Balance and Security", Copenhagen 1982.
- 6) *Eberle, J.*: "Naval Arms Control: Where do we go from here?", Naval Forces, V/1989 pp 58-64, VI/1989 pp 72-76.
- 7) *Borawski, J.*: "Slow Train Coming: Naval Confidence Building Measures Revisited", Naval Forces, IV/1989 pp 10-16.
- 8) *Golightly, Niel L.*: "Beware Naval Arms Control", Proceedings/Naval Review 1990 pp 114-122.
- 9) *Petrov, Victor P.*: "Soviet Canals", Proceedings, July 1967, pp 32-44.
- 10) *Winnefeld, James A.*: "Avoiding the Conventional Arms Control Battle", Proceedings, April 1989.
- 11) *Manthorpe, William H.J.*: "Why is Gorbachev Pushing Naval Arms Control?", Proceedings, January 1989.
- 12) *Borck, N.C.*: "Sømiliter Våbenkontrol - en oversigt", Tidsskrift for Søværnen, 1/1990, pp 12-46.
- 13) *Grove, E.J.*: "På vej mod en Øst-Vest Maritim dialog", Tidsskrift for Søværnen 1/1990, pp 47-69.
- 14) Kongelig Anordning no. 73 af 27. februar 1976: Fremmede orlogsskibes passage af Dansk territorium i fredsstid.
- 15) Danish Defence Intelligence Service "Warsaw Pact Aggression Possibilities Against Denmark", Copenhagen 1986.
- 16) The Danish Commission on Security and Disarmament (SNU) "The Question of the Introduction of Maritime Confidence and Security Building Measures", Copenhagen, August 28, 1989.
- 17) *O'Rourke, Ronald*: "Naval Arms Control", Congressional Research Service Brief, Foreign Affairs and National Defence Division September 25, 1989.
- 18) United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS III) signed in Montego Bay, Jamaica 10 December 1982. Not officially in force.

I ENGELSK TJENESTE 1944-45

Af daværende Kaptajnløjtnant H.U.C.F.Garde

I 50-året for begivenhederne i 1939-40 er disse på mange måder blevet genopfrisket og mindet i skrift, radio og TV bl.a. ved udsendelse af erindringer m.m.. Foranlediget heraf og på anden måde tilskyndet hertil vil jeg på de efterfølgende få sider kort erindre om Royal Navy's (RN's) 137. Minestrygerflotilles mere aktive indsats i krigen, omend denne kun blev af nogle få måneders varighed.

Om aftenen den 29. august 1943 tog Zigler¹ og jeg med motorbåd fra Rungsted havn til Landskrona. De nærmere omstændigheder i forbindelse med overfarten har vist ingen interesse her. Et par dage senere sluttede Haugsted² sig til os, hvorefter vi alle tre tog til Stockholm, hvor vi så hurtigt som muligt kom i kontakt med Captain Denham.³ Vi kom snart på en fortræffelig talefod med ham og hans næstkommanderende,⁴ og han var indstillet på, at vi tre skulle til England så snart som muligt. Allerede 4. oktober modtog jeg brev fra Denham om, at man gerne ville have mig over.

Jeg skal ikke her komme nærmere ind på hændelserne i Sverige indtil 23. oktober, hvor jeg virkelig forlod Stockholm i en *Liberator*, kun nævne - ikke særlig venligt måske - at da jeg

¹ Daværende kaptajnløjtnat Poul Zigler.

² Daværende kaptajnløjtnant Find Haugsted.

³ Engelsk marineattaché i København til 9. april 1940; derefter marineattaché i Stockholm.

⁴ Lieutenant Commander Harris.

sagde farvel til den danske gesandt, kammerherre Kruise, udtalte han kun, at han ikke ville forhindre mig i at rejse, men at han ikke forstod mig. Det måtte jeg jo leve med.

Det var vist første gang, man anvendte bombemaskiner til luftforbindelse Sverige - England sammen med Mosquito-erne. I maskinen var der et par englændere, undertegnede og resten nordmænd, der helt naturligt havde privilegium på de få ledige pladser i flyene til England.

Den 24. oktober kl. 1 om morgenen landede vi på en flyveplads noget udenfor Perth (Skotland). Vi blev indlogeret på jernbanehotellet i Perth, jeg fik en sofa i ventesalen. Ingen i Perth syntes at tænke mere på mig, så jeg tog et tidligt morgentog til London efter forinden at have telegraferet til Lembcke⁵ om at møde mig på Kings Cross St. om aftenen. Captain Denham havde for øvrigt givet mig brev med om assistance om påkrævet samt 10 pund, det var mange penge den gang.

Togrejsen var faktisk lidt af en oplevelse, jeg sad i kupe bl.a. med en ung engelsk soldat, som fortalte meget om dagliglivet i krigens England, som jo var nyt for mig dengang. Omvendt lyttede han gerne til oplysninger om forholdene i Danmark. Jeg fik den opfattelse, at han skulle til uddannelse ved tanktropperne i S-England. Han har nok deltaget i landgangen i Normandiet.

Næste dag informerede Lembcke admiralitetet om min ankomst. Nogen forbavelse, jeg skulle jo have været gennem "Patriotic School"-lejren, nåleøjet alle udlændinge skulle igennem. Nåh - det kom jeg samme eftermiddag, kun et par timer med mange spørgsmål. Normalt var opholdene der af længere varighed, og en del blev afsløret som agenter for aksemagterne med hvad deraf så fulgte.

I begyndelsen af januar 1944 blev jeg så endelig ansat i Royal Navy som Temporary Lieutenant Royal Navy Reserve (RNR). Havde i mellemtiden været til samtaler i forskellige afdelinger i marinen angående miner, minestrygning i danske farvande. Haugsted var nu også kommet over, og sammen deltog vi fra

⁵ Daværende kommandørkaptajn Preben Lembcke.

14. januar i et 3-ugers kursus på Naval College i Greenwich, hvorfra jeg vil nævne et par episoder: En aften var der fine gæster i "The Painted Hall", bl.a. tidligere hærminister Hore-Belisha. Efter middagen blev H. og jeg inviteret over i den fine messe, for Hore-Belisha skulle jo møde nogle af de fremmede. Han skulle naturligvis indlede samtalen, men havde svært ved at komme igang, så sagde han de bevingede ord: "*How is the food-situation in Denmark?*". Da det var mit indtryk at denne var noget ringere i England end hjemme, svarede jeg meget diplomatisk på dette spørgsmål. Resten af samtalen erindrer jeg intet om.

På holdet var også en Polak, meget flink, men vi kunne ikke rigtig se, hvad han havde der at gøre - alle instruktører tog imidlertid særlige hensyn til ham. Efterhånden fandt vi ud af, at han havde foretaget flere rejser via Frankrig, Tyskland til Polen i forskellige ærinder. Nu skulle han have en pause, man turde ikke sende ham afsted igen. Han var styrmand og gjorde senere tjeneste på et koffardiskib, der blev sænket som en del af en havnemole ved Normandiet 6. juni 1944.

Efter tjeneste i forskellige ministrygere med station i Harwich afbrudt af flere kurser (Radar, Asdic, Ministrygning) blev jeg 22. maj 44 CO (Commanding Officer) på MMS (Motor Mine Sweeper) 307 med station i Granton, Firth of Forth.

Af oplevelser i Harwich vil jeg nævne en enkelt: En tidlig morgen under strygning ved østkysten så jeg ca. 700 Flying Fortresses komme tilbage fra fastlandet, 10 grupper a 60-70 maskiner, imponerende, uvægerligt tænkte man på, hvor mange der blev derovre.

Efter denne indledning er vi kommet til artiklens egentlige emne, vores tjeneste i den engelske ministrygning. 4 mindre ministrygere udstyret med strygegrej mod magnetiske og akustiske miner var bemanded med danskere (med enkelte undtagelser) og førte både engelsk og dansk flag, en begivenhed af stor betydning for danske i England. De første orlogsskibe, omend små, under dansk flag i Royal Navy. MMS 307 var den

nyeste af strygerne. Elving⁶ var min næstkommanderende (number one). De øvrige chefer var tidligere officerer fra handelsmarinen med løjtnanter årgang 1939 som næstkommanderende. Alle naturligtvis ansat som RNR officerer i RN.

Granton var base for ret mange minestrygere, der opererede i Firth of Forth og visse områder på Englands og Skotlands østkyst.

Rutinen var 2 døgn i søen, 2 i havn, hvor vi var "stand by" 1 døgn og havde fri 1 døgn. Vi havde et godt og gnidningsfrit samarbejde med såvel besætningerne på de 3 andre strygere som med de engelskbemandede både. Næsten alle officerer ombord og i land var RNR eller RNVR (Royal Navy Volunteer Reserve), især blandt de sejlene mange interessante typer. Men tjenesten var ensformig og miner fik vi ingen af, så vi satte os i forbindelse med både Lembcke og Mørck⁷, der var på besøg fra Sverige, om de ikke gennem Admiralitetet kunne få os flyttet til områder, hvor der skete mere.

Vi havde nok vore tanker om, at skulle der ske noget i skandinaviske farvande, skulle vi vel anvendes i forbindelse hermed. I brev fra Lembcke af 9. september 44 med kopi fra Admiralitetet fik jeg dette bekræftet. Brevet var sålydende:

*Queen Anne's Mansions,
St. Jame's Park,
S.W. 1*

Dear Captain Lembcke.

Events have moved so rapidly since you wrote your letter of 28th August that the Danish crews of the Minesweepers can no longer feel that they are outside the sphere of action as they are most conveniently placed for taking part in any operations which may be undertaken in Scandinavian Wa-

⁶ Daværende søløjtnant I Jens Elving.

⁷ Daværende orlogskaptajn Poul Adam Mørch.

ters and it seems likely that they will not have to wait long for an opportunity of more active service.

.....

*Yours sincerely,
sign. E.L.S.King*

Men tiden gik uden ændringer. Sidst i december eller straks i det nye år fik jeg en idé, som jeg vist nok drøftede med Elving. Al post til og fra os blev censureret, og med den tanke i baghovedet skrev jeg et brev til Lembcke om samme emne, forflyttelse, håbende at det blev censureret og hvad deraf kunne følge.

Et par dage senere så jeg vores øverste chef, Captain RN Base Leith and Granton, på kajen. Han stilede lige hen mod mig, og jeg kunne se på hans ansigt, at han havde fået mit brev forelagt. Han nævnte naturligvis ikke brevet, men spurgte mig ud om tjenesten m.m., var meget venlig og forstående og lovede at se, hvad han kunne gøre.

Faktum var, at ca. 2 uger senere var strygerne forflyttet til Ostende. Det var noget helt andet. Minestrøgne ruter fra England langs Belgiens kyst op ad Schelden til Antwerpen skulle holdes åbne og også tværruter til havnene bl.a. til Ostende, hvor en del engelske strygere var baseret. Der var livlig trafik, næsten alle forsyninger til engelske 2. arme og canadiske 1. arme gik den vej, mest til Antwerpen, men daglig anløb adskillige landingships-tanks Ostende, og der var særlig stærk trafik i perioden op til overgangen over Rhinen. Vi kom hurtigt igang, og en af de første dage blev MMS 307 sendt ud med 2 engelske strygere for strygning af kanalen ind til Ostende. Ved andet gennemløb af ruten fik vi endelig gevinst, en mine sprang lige under kablet 2-300 m agten for os på 8 m vand med en nok så høj vandsøjle.

Virkningen på os alle ombord var fantastisk, der kom humør over skibet, grejet virkede jo. At der ankom en flotille landingships senere på dagen, uskadt, gjorde ikke stemningen ringere.

22. februar 1945 formeredes de 4 minestrygere som 137 flotille

MMS med undertegnede som chef samtidig med udnævnelse til *temporary acting Lieutenant Commander RNR*. Under arbejdet her strøg flotillen ialt 4 miner, desværre måske, alle af MMS 307.

Af oplevelser havde vi mange: En nat lå vi for tøjet i Terneuzen, hvor vi som stjerneskid så V2 raketter fare mod himlen, udsendt fra baser i det besatte Holland for få min. senere at lande i Londonområdet. Man kunne ikke lade være med at tænke på, hvilke lidelser det medførte.

Alle miner blev nu ikke strøget, for den 16. april, hvor alle jo ventede, at krigen i Europa snart var slut, så vi et amerikansk tankskib eksplodere. Der var dog tvivl, om det ikke var blevet torpederet af en midget-submarine. For morskabs skyld skal det nævnes, at rødvin vi drak i Navy Club'en stadig bar etiketten "Wehrmachts Kantine ware", vinen var i øvrigt god og billig. I slutningen af april blev vi beordret til Port Edgar (Skotland) for eftersyn inden afgang til Danmark, og her oplevede jeg 5. maj og V.E. dag, medens det meste af besætningerne havde orlov.

Det var meget tilfredsstillende og opmuntrende dog at have ydet en noget mere offensiv indsats omend kun af kortere varighed og i meget beskedent omfang.

Flotillen anløb København den 25. maj som en del af en mindre engelsk flådestyrke.

Vi forblev i Royal Navy indtil 7. august, hvor vi overgik til den danske marine som 2. Ministryger-flotille med foreløbig 8 fartøjer.

BOGANMELDELSE

Tage Kaarsted: Admiralen. Andreas de Richelieu. Forretningsmand og politiker i Siam og Danmark. Odense 1990. 276 sider. Kr. 227,-.

"Man skal øse vand, mens vandet stiger", siger et siamesisk ordsprog. Vandet steg og "admiralen" Andreas du Plessis de Richelieu (og H. N. Andersen) øste. Herom handler bogen.

Admiralens familie nedstammede fra Frankrig, men havde levet i Danmark og Norge som officerer, statsemedsmænd og præster siden 17. århundrede.

Andreas de Richelieu forlod tidligt skolen, stod til søs, bestod styrmandseksamen og endte som reserveløjtnant i Marinen.

I 1875 drog han til Siam, som han tidligere havde besøgt, med en anbefaling fra Kong Christian IX og blev antaget til tjeneste i Den siamesiske Marine. Han lærte sig siamesisk og blev hurtigt jagtkaptajn for Kong Chulalonghorn. Han fik hurtigt kongens tillid, ligesom Richelieu også fik tætte forbindelser med kongens kvikkeste og mest indflydelsesrige sønner. Prins Devawongse (1858 - 1923), der senere blev udenrigsminister og Prins Damrong (1862 - 1943), der blev indenrigsminister. Gennem disse venskaber havde Richelieu sikret sig en god fremtid. Han deltog i udviklingen af Siams forretningsliv, sammen med indflydelsesrige siamesere, i etableringen af Bangkok Sporveje (1887), der senere blev udvidet til Det siamesiske elektricitets Kompagni (Selskab). I 1893 anlagde han Siams første jernbanelinie mellem Bangkok og Paknam.

Under konflikten i 1893 mellem Frankrig og Siam, blev Marinen og Kystdefensionen sat på en prøve, som ikke blev "bestået".

Dette var ej heller ventet, eftersom Marinens mest betydningsfulde opgave var at være et "Kongeligt Udflugtselskab". Imidlertid gav konflikten anledning til, at Richelieu, bistået af

H. N. Andersen, efter Kong Chulalonghorns anmodning via Kong Christian IX, søgte at få den russiske zar til at påvirke Frankrig. Initiativet gav ikke umiddelbart resultat, men betød for både Richelieu og H. N. Andersen, at de fik etableret nogle kongelige forbindelser, som de senere, i deres videre arbejde, forstod at udnytte til fulde.

I løbet af Richelieus ophold i Siam (indtil 1902), havde han omkring 100 danske tjenestegørende i Siams Marine og på denne baggrund opbyggedes både et politisk og et kommercielt netværk i Danmark. I 1897 grundlagde H. N. Andersen Det østasiatiske Selskab (ØK), i hvilken proces Richelieu spillede en central figur, som H. N. Andersen senere fuldstændig glemte. På baggrund af dagbøger og nyfundne breve fra H. N. Andersen til Richelieu, skildrer Tage Kaarsted, hvorledes H. N. Andersen og Richelieu udnyttede deres kongelige forbindelser, dels i Danmark og dels i Rusland, til at opnå betydelige fordele for ØK.

Det siamesiske netværk havde en ikke uvæsentlig betydning i.f.m. systemskiftet i 1901, hvor samtidige liberale afløste en konservativ (højre) ledet regering. Af helbredsmæssige hensyn forlod Richelieu Siam i 1902. Han var da viceadmiral og flåde-minister.

Tilbage i Danmark forsøgte Richelieu sig i politik og var i en periode medlem af Landstinget, og under den konstitutionelle krise i 1909 var han i en periode på tale som konseilpræsident, men i sidste øjeblik lykkedes det liberale kræfter at opnå enighed om at udpege en anden og på den måde undgå det, som benævntes "den gule fare", og grev Holstein-Ledreborg accepterede at danne regering, hvorved regeringsdannelsen var bragt tilbage i et parlamentarisk spor. Richelieu opnåede ingen politisk indflydelse. Politisk tilhørte han højre (politisk konservativ), hvorimod han forretningsmæssigt havde øjnene åbne for nytænkning, fuld udnyttelse af ny teknologi og kom således til at spille en stor rolle i dansk erhvervsliv. Han var formand i Det forenede Dampskibsselskab (DFDS) fra 1908 til 1922 og vendte en nedgangsperiode. I samme periode var han endvidere formand for B&W (Burmeister og Wain). Overfor stærk modstand støttede han udviklingen af diesel-motoren til skibsbrug.

Han var også formand for bankrådet i Den danske Landmandsbank, men i.f.m. en efterkrigskrise måtte Richelieu forlade hvervet.

Det er en utrolig historie Tage Kaarsted fortæller om den sirlige Richelieu, præstesønnen fra Sønderjylland. Kaarsted kommer med mange nye oplysninger om personer, admiralen privat eller tjenstligt kom i forbindelse med.

(1926)

NEKROLOG

1621 Kommandørkaptajn Otto Westergaard fødtes den 3. september 1921 i København som søn af læge Aage Westergaard og hustru Oda, født Jørgensen.

Westergaard blev i 1941 antaget som søkadetlærling og fulgte søofficersskolens uddannelse indtil juli 1943, hvor han - som andre i søværnet - var modstander af samarbejdspolitikken og derfor undveg til Sverige sammen med to kadetkammerater i marinens hurtiggående motorbåd FANDANGO med henblik på at komme i allieret krigstjeneste. Da dette mislykkedes, indtrådte han i Den Danske Brigade og i 1944 i Den Danske Flotille, hvormed han kom tilbage til Danmark i maj 1945.

Efter officersudnævnelse i 1946 kom Westergaard på grønlandstogt med opmålingsskibet HEIMDAL efterfulgt af togter med torpedobåde af KRIEGER-klassen og kadetskoleskibet HOLGER DANSKE.

I vinteren 1949 gennemgik han et navigations- og kampinformationskursus i England og herefter fulgte tjeneste som operationsofficer i kystjagerne af WILLEMOES-klassen samt stabstjeneste ved Kystflåden og i Søværnskommandoen. Hans første chefsudkommando var i minelæggeren LAALAND udrustet som depot- og ledsageskib for motortorpedobåde.

Hans søofficerskarriere blev afbrudt i årene 1953-54, hvor Westergaard søgte uden for tjeneste og fik en stilling som sælger i automobilbranchen.

I 1955 søgte han og fik genansættelse i Søværnet med tjeneste i korvetter og fregatter afbrudt af tjeneste som chef for kampinformationskolen og i søværnsstabens kommandoafdeling. Under denne landtjeneste var han tillige lærer ved søofficersskolen i søkrigshistorie, -strategi og -taktik.

Fra 1965-70 forrettede han stabstjeneste ved det allierede flådehovedkvarter i Kiel, og efter hjemkomsten blev han chef

på to togter med fregatter af PEDER SKRAM-klassen.

I 1973 søgte Westergaard som kommandørkaptajn afsked fra Søværnet og tog en uddannelse som ejendomsmægler. Han virkede som sådan i Danmark, indtil han i 1980 flyttede til Spanien og bosatte sig i en mindre kystby nær Malaga, hvor andre pensionerede søofficerer havde slået sig ned.

Allerede som gymnasieelev havde Otto Westergaard ønske om en uddannelse som søofficer, men begivenhederne i Danmark i 1940 fik ham i stedet til at påbegynde et lægestudium ved Københavns Universitet. I 1941 søgte han alligevel ind til søværnet og blev antaget. Her skulle han - qua sin medfødte energi, målbevidsthed og sit tag på det praktiske - snart vise sig at være kommet på den rette hylde.

Under tjenesten i Den Danske Brigade og Flotille i Sverige husker hans kadetkammerater og overordnede ham for hans vovemod og villighed til at påtage sig et ansvar for andre, egenskaber der især udfoldede sig under flotillens øvelser i skærgården.

Til trods for at det praktiske, mere end det teoretiske, var hans styrke, blev grundige studier omsat til praktisk virke et særkende for Otto Westergaard som søofficer. Han var således med til at udarbejde nogle af søværnets første lærebøger i kampinformationstjeneste og taktisk navigation efter specialuddannelsen på HMS DRYAD.

I tjenesten til søs som subaltern officer huskes han som den eminente operationsofficer, der altid havde "check" på situationen. Han blev senere i sin karriere en inspirerende og afholdt lærer på Søværnets Officersskole i bl.a. søkrigshistorie, et fag, som han måtte læse sig op til gennem selvstudier i fritiden. Evne til at sætte sig ind i nye krævende opgaver var et karakteristisk træk ved ham.

Gennem hans tilværelses meget varierende vilkår viste Westergaard meget stor tilpasningsevne og altid villighed til en vennetjeneste, når der blev kaldt på ham.

Udadtil var han en fængende talsmand for NATO samarbejdet og skabte i denne sammenhæng agtelse for sit virke udenfor Søværnets rækker.

I tjenesten var han krævende overfor sine undergivne, men de

kunne lide ham og så op til ham. Hans officerskollegaer husker ham med respekt for hans oprigtige og kontante væsen, der også var præget af en god menneskeforståelse, et stovt humør og en ukuelig virketrang. Han var lille af vækst, men i tjenesten "ragede han op" på grund af sin myndighed og høje grad af professionalisme.

Hans ønskeudkommando var hans chefsposter i flådens to store, moderne bevæbnede fregatter PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE. Her fik han rigelig mulighed for at virke som den fødte leder og sømand, egenskaber, han allerede havde slået fast tidligt i sin karriere.

Der er ingen tvivl om, at Westergaard har sat sit præg på mange af de yngre kollegaer, som har været hans elever eller har tjent under ham. En af dem udtrykker som følger: "Selv nu en snes år efter Otto Westergaards afgang fra Søværnet er kølvandet efter ham markant".

Westergaard udnævntes den 29. januar 1968 til Ridder af Dannebrog.

Hans afgang fra tjenesten, så at sige på højdepunktet af en lovende søofficerskarriere, og overgang til civilt erhverv - ligesom hans senere udlandstilværelse - var bl.a. begrundet i hensyn til hustruen, der på grund af en kronisk lidelse havde behov for nær omsorg.

Med hustruen - Inga -, datter af maskinkommandørkaptajn O.S.Lessél, havde han en datter.

Otto Westergaard døde i Spanien den 26. februar 1991. Hans urne er nedsat på Holmens Kirkegaard.

(1617 og 1622)

En sidebemærkning til viceadmiral Gardes artikel:

VOR OMSTILLINGSEVNE

(Tidsskrift for Søværnen nr. 1/1991)

Af Kommandør J.B.Pranov

Viceadmiral Garde nævner i sin artikel, at der i perioden 1976-82 indgik ikke mindre end 16 enheder i flådens tal, at der i 80'erne kun tilgik 2 enheder, og at det derfor er naturligt, at søværnet nu igen oplever en større tilgang til flådens tal.

De skibe, som nu tilgår, er imidlertid erstatning for en del endnu ældre enheder, nemlig fra cost-sharingprogrammet og det sideløbende nationale byggeprogram fra første halvdel af 60'erne. Disse programmer omfattede 34 skibe fordelt på 8 klasser.

Set på den baggrund er 90'ernes tilgang på 18 skibe jo temmelig beskeden.

Bemærkelsesværdig er derimod den indsats, som søværnets tekniske tjenester ydede for 3 årtier siden. Udover ovennævnte nybygninger og almindelige vedligeholdelsesarbejder blev i samme periode TRITON-klassen ombygget og omarmert.

Jo, søværnets tekniske tjenester kunne faktisk gøre et godt stykke arbejde også før de blev slået sammen til SMK!

"DET BLÅ DANMARK"

Af Kommandør C.K.Simonsen

Om Industriministeriets publikation "Det blå Danmark" (ISBN: 87-503-9033-3).

Pjecen, der udsendes i marts, er sprængfyldt med facts og redegør på yderst læsværdig måde for det blå Danmark som bestående af:

- rederierne,
- værfterne og
- øvrige maritime virksomheder, der beskæftiger sig med maritim produktion, handel og servicevirksomhed.

Man får bl.a. et klart indtryk af, at der er gode udsigter for erhvervene efter 1980'ernes trange år med værftslukninger m.v.. Eksempelvis var den svenske og danske handelsflåde af nærliggende samme størrelse for 10 år siden, og i dag er den danske 2½ gange større end den svenske.

Pjecen analyser dokumenterer sammenhængen mellem komponenterne i det blå Danmark - vort maritime kompleks, som det kaldes.

Ganske vist er der på side 54 et par gode betragtninger om Standard Flex-programmet, og ganske vist er det på side 60 understreget, at analysen er rettet mod den private del af erhvervet, men så fortsættes der: "Man kunne med rette tilføje statens store rederier som DSB, Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen og måske også Søværnet". (Min understregning).

Her må man sige, at med den anvendte formulering er der ingen tvivl om, at Søværnet er en del af vort maritime kompleks - ellers får jeg eet!

Pjecen, der udleveres gratis fra Indenrigsministeriet, vil interessere mange i Søværnet.

BILLEDER SØGES

Undertegnede har gennem nogle år forsøgt at skabe en oversigt over de forskellige fiskekuttere, som af Marinen blev lejet som hjælpefartøjer fra 1939 og fremefter.

I den forbindelse har det vist sig, at billedmaterialet i såvel Søværnets som Orlogsmuseets samlinger er uhyre beskedent.

DERFOR DENNE APPEL !

Skulle nogle af bladets læsere være i besiddelse af fotos af disse kuttere og deres aktiviteter, vil jeg være meget taknemlig for evt. at få lov til at låne disse fotos til affotografering (eller hvis negativerne skulle eksistere endnu, da at låne disse til kopiering).

Det drejer sig om de fartøjer, der i marinetjeneste blev betegnet: A, K, L, O, P, R, Y, KBF og ESM ligesom også de kuttere, der blev lejet, men som ikke fik nogen militær betegnelse, har interesse.

Disse kuttere og deres besætninger udførte et stort, ikke altid lige spændende arbejde, som helt sikkert har været påskønnet, men alligevel ikke har sat sig særlige spor i det trykte materiale om flådens historie. Det er hensigten at bringe dette arbejde lidt mere frem i lyset, dels ved at fortælle lidt om selve arbejdet, dels ved at samle en så komplet liste som muligt over fartøjerne.

Det må understreges, at også billeder, som man måske ikke synes er helt teknisk perfekte, har interesse. Det kan måske være det eneste eksisterende billede af det pågældende fartøj! Hvis lånerne giver tilladelse hertil, vil en kopi af billederne indgå i Søværnets historiske billedsamling. Originalerne vil naturligvis blive returneret, hvis dette ønskes - alternativt blive givet videre til Orlogsmuseet.

Jeg håber, at rigtig mange vil have ulejlighed med at kigge i albums og gemmer, og glæder mig til at høre fra Dem.

Jeg træffes:

Marinens Bibliotek
Overgaden o. Vandet 62 B
1415 København K.
Tlf. 31 54 73 82

Med venlig hilsen
Gunnar Olsen

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i januar/februar 1991

ADMINISTRATION

Martini, Sten: Frivillighedsundersøgelse III. Nov. 1990. FCL PUB 128. Kbh. 1990. 12 s. ill.

HISTORIE

Hector, G.: Kystdefensionen m.m. Fotoalbum 1934-1947 og Scrapbog 1936-1940. u.sted u.år. forsk.pag. ill. 4°. Ej til udlån.

Madsen, Børge Holdt: Mod Sund og Bælt. Lodsningen fra det nordlige Kattegat 1800-1945. Fred.havn 1990. 120 s. ill. index.

Neitzel, Sönke: Die deutschen Ubootbunker und Bunkerwerften. Bau, Verwendung und Bedeutung verbunkertes Ubootstützpunkte in beiden Weltkriegen. Koblenz 1991. 232 s. ill. index. bibl.

Nielsen, Jørgen: De to tyske dampere ved Slotø 1945-1948. S/S "Harms Fritzen" af Emden, Hochseerederei Fritzen & Sohn og S/S "Brunau" af Hamburg, Johs. Icks Rederei. Om begivenheder på fjorden og om den tyske småskibsfart på Nakskov under og efter krigen 1939-45. Nakskov 1990. 62 s. ill. maskinskr. 4°.

Protokol over Meldinger april 1973-december 1989. (Chefen/Inspektøren for Søværnet). u.sted u. år. upag. Fol. Ej til udlån.

KRIGSHISTORIE

Barfod, Jørgen H.: Folkets oprør. Modstandskamp på Amager.

Kbh. 1990. 178 s. ill. index.

The Coast Guard at War. Greenland Patrol. II. u.sted 1945. 210 s. bibl. fotokopi. 4°.

Hartmark, Arne: Atlanterhavsslaget og de norske korvettene. Oslo 1990. 144 s. ill. kort.

Holm, Vagn: Brigadens flyvestyrker 1944-45. (Uddrag af: Flyv, nr. 8+9/1990). Kbh. 1990. 6 s. ill. 4°.

Jägerskiöld, Stig: Svensksund. Gustaf III:s krig och Skärgårdsflottan 1788-1790. u.sted 1990. 160 s. ill. index. kort. bibl. 4°.

Kilpatrick, C.W.: The Naval Night Battles in the Solomons. Pompano Beach, Florida 1987. 316 s. ill. kort. index. bibl.

Mason, John T.(red.): The Atlantic War Remembered. An Oral History Collection. Annapolis 1990. 480 s. ill. index. bibl.

Meigs, Montgomery C.: Slide Rules and Submarines. American Scientists and Subsurface Warfare in World War II. Washington 1990. 272 s. ill. index. bibl.

Plummer, Russell: The Ships that Saved an Army. A comprehensive record of the 1,300 "Little Ships" of Dunkirk. Wellingborough 1990. 240 s. ill. index. bibl.

PERSONALHISTORIE

Alvarez, Everett & Anthony S. Pitch: Chained Eagle. New York 1989. 308 s. ill.

Bjerg, H.C.: Tordenskiöld. Glimt af Peder Vessel. Kbh 1990. 120 s. ill.

Gøbel, Erik: Søofficerens hemmelige kode. Tobias Wiegandts optegnelser 1710-1751. (Uddrag af: Siden Saxo nr. 4/1990). Kbh. 1990. 8 s. ill kort. bibl.

Kavli, Guthorm: I Tordenskiolds Kjølvann. Oslo 1990. 142 s. ill. index. bibl. 4°.

Olsen, J.K.: Sømmelig ren på legeme og skjorte. (Uddrag af:

Jul i Frederiksværk 1990, s. 9-19). Fred.værk 1990, 11 s. ill. 4°.

Vause, Jordan: U-Boat Ace. The story of Wolfgang Lüth. Annapolis 1990. 236 s. ill. index. bibl.

POLITIK, EFTERRETNINGSVÆSEN m.v.

Andrew, Christopher & Oleg Gordievskij: KGB, dets agenter og hemmelige virke. Bd. 1-2. Kbh. 1990. 730 s. ill. index. 2 bd.

CFE-Traktaten. (Eng. tekst). SNU Dokumentationsserie 8. Kbh. 1990. 124 s. ill. kort. 4°.

Hoy, Claire & Victor Ostrovsky: Ved hjælp af bedrag. Mossad set indefra. Kbh. 1990. 344 s. ill. index.

Hugemark, Bo (red.): Urladdning, 1940 - Blixtkrigens år. u.sted (Stockholm) 1990. 392 s. ill. bibl.

Kaufman, Robert Gordon: Arms Control During the Pre-Nuclear Era. The United States and Naval Limitation between the two World Wars. New York 1990. 290 s. index. bibl.

Petersen, Nikolaj: EF. Den politiske Union og Danmark. SNU Dokumentationsserie 9. Kbh. 1991. 166 s. 4°.

Skak, Mette: Sovjetunionen og Østeuropa. Fra sovjetisering til europæisering. Kbh. 1990. 100 s. bibl.

KRIGSKUNST

Hector, G.: Flaadelære. Kbh. 1934. 68 s. ill. håndskr. Ej til udlån.

Hector, G.: Kystbefæstningslære. Kbh. 1934. 70 s. ill. håndskr. Ej til udlån.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Binder, Frank & Hans Hermann Schlünz: Schwerer Kreuzer Blücher. Herford 1990. 216 s. ill. index. bibl.

Breyer, Siegfried & Gerhard Koop: Die deutsche Kriegsmarine 1935-1945. Bd. 6: Vor 50 Jahren: Schlachtschiff BISMARCK. Eine technik-geschichtliche Dokumentation. Friedberg 1990.

144 s. ill. bibl. 4°.

Breyer, Siegfried: Die K-Kreuzer (II). Marine-Arsenal Bd. 13. Friedberg 1990. 48 s. ill. 4°.

Koop, Gerhard & Klaus-Peter Schmolke: Die Schlachtschiffe der BISMARCK-Klasse. Bismarck und Tirpitz: Höhepunkt und Ende des deutschen Schlachtschiffbaues. Schiffsklassen und Schiffstypen der deutschen Marine. Bd. 1. Koblenz 1990. 160 s. ill. index. bibl.

Koop, Gerhard & Klaus-Peter Schmolke: Schlachtschiff Tirpitz. (Vom Original zum Modell). Koblenz 1990. 56 s. ill. bibl. 4°.

Köhl, Fritz & Axel Niestlé: Uboottyp IX C. (Vom Original zum Modell). Koblenz 1990. 68 s. ill. 4°.

VÅBENTEKNISKE HÅNDBØGER

Artilleritegninger af Flaadens og Kystdefensionens Haandvaaben og Maskinskyts m.v. Kbh. 1942. 47 planer. ill. 4°.

Mondfeld, Wolfram zu m.fl.: Schiffsgeschütz 1350 bis 1870. Bd. I. Herford 1988. 334 s. ill. 4°.

Kommentarer til nyanskaffelser

Everett Alvarez & Anthony S. Pitch: Chained Eagle. Donald I. Fine, Inc., New York 1989.

Kun een amerikansk pilot blev holdt som krigsfange fra det øjeblik de amerikanske bombardementer af Nord Vietnam blev indledt og indtil krigsfangerne kom hjem 8½ år efter.

Den 5. august 1964 blev den 26-årige løjtnant afsendt fra hangarskibet Constellation som deltager i det første angreb på Nord Vietnam. Efter vellykket angreb på flådebasen Hon Gai blev han ramt af antiluftskyts og måtte springe ud fra lav højde. Assisteret af en professionel skribent har Alvarez leveret et vidnesbyrd om menneskelig - både fysisk og psykisk - udholdenhed, om hvordan et menneske kan udstå slag og tortur, ensomhed og isolation, og om hvordan han - trods disse forhold

- kunne modstå fristelsen til hjemsendelse, hvis han ville gå ind på tilfangetagernationens ønske om samarbejde, om "tilståelse" af krigsforbrydelse og deltagelse i anti-amerikansk propaganda. Men i 8½ år afslog han.

Utroligt hvad mennesker kan klare.

Christopher Andrew & Oleg Gordievskij: KGB, dets agenter og hemmelige virke. 2 bd. Forum Kbh. 1990.

Oberst Gordievskij var gennem 10 år stationeret som KGB officer i København, og det var her, han - under en badmintonkamp - blev kontaktet af det engelske efterretningsvæsen.

Utilfreds med udviklingen i Sovjetunionen gik han ind på englændernes tilbud om at blive dobbeltagent. Flere år efter var han lige ved at blive afsløret, men det lykkedes ham at flygte til Vesten.

På grundlag af sin viden har han sammen med den engelske historiker Christopher Andrew skrevet det hemmelige sovjetiske efterretningsvæsens historie, fra Tjeka'ens tid under Lenin over Stalins GPU til vor tids KGB ("Kontor for Statens Sikkerhed"). Gordievskij havde gennem sit 23 år lange arbejde i KGB adgang til hemmelige informationer fra alle dele af verden og deltog i planlægning og gennemførelse af KGB operationer mod Vesten og specielt Norden som område.

En utrolig spændende bog med et forbløffende persongalleri og med vidtrækkende afsløringer om både succes og fiasko.

Frank Binder & Hans H. Schlünz: Schwere Kreuzer Blücher. Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford 1990.

Endnu 50 år efter ligger den tyske krydser, hvis endeligt var af afgørende betydning for Norge i 2. verdenskrig, på 90 m dybde i Oslofjorden.

Bogen fortæller om Blücher fra stabelafløbning til dens endeligt, idet nok så meget er viet Norgesfelttoget. Den slutter med beskrivelse af de forsøg på bjærgning, der har været foretaget.

Erik Gøbel: Søofficerens hemmelige kode. Tobias Wiegandts optegnelser 1710-1751. (Uddrag af: Siden Saxo, nr. 4/1990). Rigsarkivet, Kbh. 1990.

Den marineinteresserede- og kyndige arkivar i Rigsarkivet har gennemgået søofficeren Tobias Wiegandts personlige optegnelser, som findes i en lille fint indbundet bog.

Den omfatter et par hundrede tæt skrevne sider. Uddrag heraf har været bragt i Tidsskrift for Søvæsen 1900 ("En dagbog ført på en Kinafarer 1730-32 af kadet Tobias Wiegandt").

Gøbel har imidlertid særlig beskæftiget sig med de steder i bogen, hvor den almindelige gotiske håndskrift afbrydes af passager i en hjemmelavet tegnkode. Han har ved logisk tænkning brudt koden, (det er vel tilladt så mange år efter!). Resultatet er ikke afsløring af militære hemmeligheder, men Wiegandts egne oplysninger om amorøse eventyr herhjemme og i udlandet.

Den lille artikel giver et udmærket indblik i en dansk søofficers liv og karriere i første halvdel af 1700-tallet.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1990. Udgivet af Handel- og Søfartsmuseets Venner, Helsingør 1990.

I nærværende 49. bind af museets udmærkede årbøger fortæller den tidligere og den nuværende direktør, Henning Henningsen og Hans Jeppesen om museet gennem 30 år, henholdsvis om fortid, nutid og fremtid. Anledningen til disse artikler er naturligt museets 75- og venneselskabets 50-års jubilæum i 1990.

Museumsinspektør Hanne Poulsen supplerer sin i 1985 udgivne bog "Danske Skibsportrætmalere" med en artikel om en gruppe portrætter af søens folk og skibe fra 1700-årenes slutning fra Åbenrå og Randers. Portrætterne er udført af maleren Jes Jessen fra Åbenrå - Eckersbergs første læremester - som også er kendt for en del afdækningsarbejder i landsdelens kirker.

Den anden inspektør, Kåre Lauring, har med udgangspunkt i den første danske flådes afsejling i 1618, med henblik på at skabe kolonien Trankebar, undersøgt den klassiske litteratur vedrørende Indien og Ceylon, der før 1618 var udkommet i Danmark og ude i Europa, for at konstatere hvilke forestillinger datidens mennesker gjorde sig om Indien, og hvilke oplysninger, der stod til rådighed for dem.

Fregatten HAVFRUEN blev bygget på Orlogsværftet i 1825,

blev ved udrangering i 1865 købt af det Puggaardske rederi, der lod den indrette til koffardisejlads. I en af Hanne Poulsen redigeret artikel, fortælles om Otto Søvtofts erindringer fra en rejse som første styrmand med fregatten fra København til Java og retur i årene 1876-77.

Arne Hartmark: Atlanterhavsslaget og de norske korvettene. Norsk Maritimt Forlag a.s., Oslo 1990.

Allerede i sommeren 1941 fik den norske marine til opgave at bemane og operere fem engelske korvetter i konvojtjeneste i Nordatlanten. I bogen fortælles nøgternt og sagligt om korvetternes beskyttelse af konvojerne, om kamp, forlis og redningsaktioner. At 2. verdenskrig var en åreladning for norsk skibsfart ses bl.a. af, at fra september 1939 til maj 1945 mistede Norge 708 handelsskibe på tilsammen 2,3 mill. ton, hvilket var 47% af flåden. Handelsmarinen mistede 3734 mand og flåden mistede 923 mand.

Bogen, der er rigt illustreret, indeholder til sidst data for korvetterne og personalhistoriske oplysninger om cheferne.

Claire Hoy & Victor Ostrovsky: Ved hjælp af bedrag. Mossad set indefra. Samleren, Kbh. 1990.

Victor Ostrovsky flyttede i 1955 som 6-årig til Israel med sin israelske moder og canadiske fader. Som 18-årig blev han officer i den israelske hær, boede i Canada 1971-77 og blev i 1979 rekrutteret til den israelske efterretningstjeneste, Mossad. I bogen fortæller han om Mossads opbygning og organisation og om sine egne erfaringer fra rekrutteringen og selve arbejdet i Mossad. Den slutter med detaljerede historier om organisationens fantastiske operationer rundt om i verden, såvel triumfer som nederlag.

Ostrovsky er vel typen på enhver efterretningstjenestes frygt: Agenten, der får moralske skrupler og derfor - eller for personlig vindings skyld - begynder at "synges".

Bo Hugemark (red.): Urladning. 1940-Blixtkrigens år. Probus Förlag, u.sted (Stockholm) 1990.

Det er den anden bog i en serie om Sverige og den anden verdenskrig, jvnf. Tidsskriftet 1990, pag. 389.

Vi er i 1940, hvor flere lande var vidne til, at den hævdvundne neutralitetspolitik havde udspillet sin rolle. Hovedtemaet i "Urladdning" er overraskelsesangrebet. I forskellige indlæg belyses, hvordan stormagternes strategiske interesse blev rettet mod Skandinavien, og hvordan de skandinaviske lande, trods de meget tydelige advarselssignaler, faktisk blev taget på sengen. Bogens titel kan yderligere tolkes på en anden måde: I og med, at blitzkrigen fandt sted i nærheden af Sverige i foråret 1940, var spændingsfeltet omkring Sverige delvis udladet. Orkanen blæste omkring Sverige, men snart lidt længere borte, og Sverige kom til at ligge i dens øje.

Stig Jägerskiöld: Svensksund. Gustaf III's krig och Skärgårdsflottan 1788-1790. Bogförlaget Atlantis, u.sted 1990.

200 år efter slaget ved Svensksund den 9.juli 1790 er udkommet denne bog om den svensk/russiske krig, som var en udpræget skærgårdskrig i Finske Bugten fra Hanø til Viborg. Med om bord var den svenske underofficer J.T. Schoultz, som nedfældede den 2 år lange krigs hændelser på oliemalerier, akvareller og tegninger af høj kvalitet. Han forenede maritimt kendskab med kunstnerisk kunnen og skabte derigennem en frontreportage, som er enestående, hvad angår detaljer og nøjagtighed.

Bogen er rigt illustreret, også med mange af Schoultz's arbejder.

Robert Gordon Kaufman: Arms Control during the Pre-Nuclear Era. The United States and Naval Limitation between the two World Wars. Columbia University Press, New York 1990.

I. verdenskrig var ikke - som mange håbede på - "the war to end all wars".

Bogen analyserer de forsøg på nedrustning, der fandt sted i 1920'erne og 30'erne med Washingtontraktaten 1922 og Londontraktaterne 1930 og 1936 og forfatteren fokuserer på, hvad der motiverede USA til at stræbe efter flådenedrustning; hvad håbede og forventede de amerikanske politikere at disse traktater ville resultere i; hvad var indvirkningen på udenrigspolitikken og på de maritime doktriner.

Forfatteren har baseret sin studie på den forudsætning, at et systematisk studium af før-nukleare begreber og begivenheder

kan forbedre vor forståelse af forbindelsen mellem nedrustning og national sikkerhed.

Guthorm Kavli: I Tordenskiolds kjølvann. Schibsted, Oslo 1990.
Forfatteren er arkitekt og tidligere slotsforvalter ved Det kongelige Slot i Oslo. Han har bogstaveligt talt fulgt i Tordenskiolds kølvand og opsøgt de fleste historiske steder i Norden, Nordtyskland og Vestindien med tilknytning til søhelten. Herudover er selvfølgelig Tordenskiolds liv og bedrifter beskrevet, og for at gøre stoffet lettere tilgængeligt, er der medtaget biografier over de mænd, der spillede en rolle i Den Store Nordiske Krig.

Bogen er smukt illustreret med gengivelse af dokumenter, billeder og genstande, som knytter sig til Tordenskiold.

C.W. Kilpatrick: The Naval Night Battles in the Solomons. Exposition Banner Book, Pompano Beach, Florida 1987.

Det er beretningen om de 14 natkampe, der blev udkæmpet ved Solomon øerne i tiden august 1942-november 1943, baseret på skibschefernes *action reports*, radiomeldinger, havarirapporter m.m. Der er således tale om en af de mest nøjagtige og realistiske beretninger om søslag fra den anden verdenskrig.

Børge Holdt Madsen: Mod Sund og Bælt. Lodsningen fra det nordlige Kattegat 1800-1945. Bangsbomuseets forlag, Frederikshavn 1990.

I 1985 udgav skoleinspektør Børge Holdt Madsen "Fisker og Lods. 1700-tallets lodsning fra det nordlige Kattegat". Nærværende bog er en naturlig fortsættelse heraf, medens tiden 1945 til i dag formentlig må afvente lodseriets 250 års jubilæum i 1993.

Udover de kendte historiske data - begyndende med oprettelsen i Fladstrand i 1743 af "Kongelig Lodseri ved Dvalegrundene" - er begge bøger krydret med beretninger om lodsernes farefulde hverv, deres indbyrdes forhold og deres forhold til andre lodserier. Endvidere fortælles om sociale og menneskelige forhold og om organisationsændringer i det særprægede område, der på een gang er privat virksomhed og underlagt statslige organer.

John T. Mason (red.): The Atlantic War Remembered. An Oral History Collection. Naval Institute Press, Annapolis 1990.

Fra de u-bådsplagede konvojer i Nordatlanten til Normandiets kyst og Yalta-konferencen giver 28 mænd og kvinder her deres mening til kende om de allieredes kamp mod Hitler.

I tiden 1960-82 samlede John T. Mason en masse mundtlige beretninger, som aldrig før har været offentliggjort.

Gennem en invasionsdeltagers kikkert og en frømands maske bliver læseren vidne til både alvor og humor i krigen.

En admiral fortæller om landingen i Fransk Marokko, en major og kommandør tilsvarende om landingen på Sicilien. Disse og andre personlige beretninger giver måske mere indblik i de historiske begivenheder end det, man får fra faghistoriske analyser.

Men selve krigen på "slagmarken" er ikke det eneste emne. Hjemmefronten er også med. Bogen indledes med de senere chefer for de 3 kvindekorpss' bestræbelser for at få etableret kvindernes tjeneste i de væbnede styrker.

Også de første forsøg med radar og dens indflydelse på taktikken, og forøgelsen af bygning af luftfartøjer er med i denne facinerende bog.

Montgomery C. Meigs: Slide Rules and Submarines. American Scientists and Subsurface Warfare in World War II. National Defense University Press, Washington 1990.

Den tyske u-bådskrigsførelse medførte som bekendt indtil midten af 1943 store tab for de allierede.

I bogen fortælles om, hvordan ny teknologi og dermed ny taktik lærte de allierede at gå til modangreb, først i Atlanten og senere i det fjerne Østen mod japanske u-både.

Forfatteren understreger den afgørende rolle, som civile videnskabsmænd havde, og fremhæver det gode samarbejde mellem disse, militære stabe og operative søofficerer til søs. Resultaterne blev sonar, radar, akustiske torpedoer m.m.

Wolfram zu Mondfeld m.fl.: Schiffsgeschütze 1350 bis 1870. Band 1. Koehler Verlagsgesellschaft, Koblenz 1988.

En udmærket samling af oplysninger om flådernes kanoner og affutager, arrangeret land for land, med dekorationer, dimensio-

ner og tekniske data. Nærværende første bind dækker Danmark, Hansestæderne, Frankrig, Grækenland, Italien, Malta, Nederlandene og Norge. Over 1500 tegninger i målestok 1:25 fuldender værket.

Sönke Neitzel: Die deutschen Ubootbunker und Bunkerwerften. Bau, Verwendung und Bedeutung verbunkelter Ubootstützpunkte in beiden Weltkriegen. Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1991.

Gennem filmen "Das Boot" og fjernsynsudgaven af samme blev de tyske u-bådsbunkere almindelig kendt.

Allerede i 1. verdenskrig blev de første bunkere bygget på Flanderns kyst for at beskytte u-bådene mod flyangreb. I 2. verdenskrig optog man igen ideen. I slutningen af 1940 blev et større byggearbejde sat i gang for at sikre alle fra krigstogt hjemvendende u-både en bombesikker liggeplads. Kun 8 måneder efter Hitlers anordning var de første bunkere færdige. De tjente ikke blot som bombesikre kajpladser, men anvendtes også ved bygning og reparation af u-både.

En omfangsrig forskning ligger bag denne første store bog om de tyske u-bådsbunkere, ikke blot mod Atlanten fra Trondhjem til Bordeaux, men også i Østersøen (Kiel) og i Middelhavet (Marseille), med mange illustrationer og skitser.

Russell Plummer: The Ships that Saved an Army. A comprehensive record of the 1,300 "Little Ships" of Dunkirk. Patrick Stephens, Ltd., Wellingborough 1990.

Hvor Christian Branns bog: "The Little Ships of Dunkirk" (se Tidsskriftet 1990, pag. 385) beskæftiger sig med små motor- og sejlbåde, behandler nærværende bog alle de skibe, der deltog i evakueringen i maj/juni 1940 - i hvert fald dem, det er lykkedes at identificere. Der er tale om passager-, hospitals- og handelskibe, hjuldampere, færger, slæbebåde, fiskerbåde og krigsskibe m.fl.

Bogen, der er rigt illustreret, slutter med godt 35 siders personlige beskrivelser fra deltagerne i evakueringen.

Mette Skak: Sovjetunionen og Østeuropa. Fra sovjetisering til europæisering. Det sikkerheds- og nedrustningspolitiske Udvalg,

København 1990.

Bogen er et led i udvalgets projekt om Europas fremtidige rolle og placering i sikkerhedspolitikken - med særlig vægt på tendenser og idéer i Europa.

Projektets centrale tema er den proces, hvorigennem Europa og især Vesteuropa søger øget indflydelse på sin sikkerhedspolitiske status. Der er ialt planlagt 15 hæfter til udgivelse, omhandlende emner, der spænder fra tendenser til øget sikkerhedspolitisk samarbejde i Vesteuropa uden for og inden for NATO, over forholdet mellem Vest- og Østeuropa til Europas placering i det globale politiske system.

Forfatteren er adjunkt i freds- og konfliktforskning ved Århus Universitet, Institut for Statskundskab.

Jordan Vause: U-Boat Ace. The Story of Wolfgang Lüth. Naval Institute Press, Annapolis 1990.

Lüth var den tyske u-bådschef, der næst efter Otto Kretschmer, sænkede flest allierede skibe under 2. verdenskrig, nemlig 47. I 1944, efter 16 krigspatroljer, herunder 1, der varede 203 dage, blev han i en alder af 30 år udnævnt til kommandør og chef for den tyske søofficersskole.

Forfatteren fandt kun lidt om Lüth i de tyske arkiver og har derfor udarbejdet bogen på basis af oplysninger fra hans mandskaber. Man får herved et indblik i en mand, der på mange måder var en modsætningernes mand: En brændende nazist, en u-bådschef der kunne behandle overlevende fra hans angreb med mildhed for så med voldsomhed at nedskyde andre ofre med koldt blod. Selv hans bedste venner indrømmer, at Lüth ikke havde samvittighedsnag overfor den elendighed, han påførte besætningerne på sænkede skibe. På den anden side vandt Lüths interesse og omsorg for hans egen besætning dennes hengivenhed, og han var almindelig kendt som en inspirerende chef.

Var denne "helt" en helgen eller en forbryder? Lüth kom en uge efter kapitulationen ulykkeligt af dage ved en vådeskudsulykke i Flensborg.

BOFORS



Kustförsvar

Hamnar och basområden, strategiska farleder och inlopp och särskilt känsliga kuststräckor behöver bästa möjliga försvar.

Förutom artilleri behövs minor, kustrobotar och luftvärn för att stoppa angripande fartyg och flyg. Det primära i invasionsförsvaret är emellertid en blandning av mobilt och stationärt artilleri med lång räck-

vidd och högeffektiv ammunition.

Bofors kustförsvarssystem har

- stor eldkraft
- hög precision
- god uthållighet

De fasta batterierna har extrem överlevnadsförmåga genom avancerad teknik och moderna skyddssystem.

I nära samarbete med Svenska Försvaret – samt eldlednings- och robotillverkare – utvecklar och levererar Bofors kompletta system anpassade till kustförsvarets uppgifter.



BOFORS
NOBEL INDUSTRIER

AB BOFORS, 691 80 BOFORS
Telefon 0586-810 00. Telex 73210

DANSK REPRÆSENTATION:

Arne Hansen ApS, Stationsvej 28, Postbox 54, 2791 Dragør. Tlf. 32 53 79 00. Fax 32 53 79 12

Tidsskrift for Søværnen



UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Kommandørkaptajn N. Friis



Nr. 4 - 1991
162. ÅRGANG

Tactical Data Systems

Surveillance
Navigation
Tracking
Data Link
Radar Design
Unique
on Machine
Interface
Interfaces
to other
Systems

The TERMA Tactical Data System (TDS) is highly modular and very flexible. The TDS is available in many configurations and designed to meet present as well as future requirements. The TERMA TDS is the only fully integrated command, control, communication and information system that will fit into any size vessel (even into the smallest patrol boat). A powerful and yet very cost efficient system.

TERMA Elektronik AS

Marken 4 · DK-8520 Lystrup · Denmark
Phone Intl. + 45 6 22 20 00 · Telex 68109 terma dk · Telefax Intl. + 45 6 22 27 99



Software for:

- Command and Control
- Communication
- Electronic Warfare
- Message Formatting
- Real-time
- Graphic
- Simulation



TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet

REDAKTØR:

Kommandørkaptajn N. Friis

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)

Fr. T. WETHJE

Søe-Lieutenant-Selskabet

Overgaden over Vandet 62 B

1415 København K

Telefon 31 54 05 52

Giro 2 04 77 64

Privat 31 58 00 85

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION:

Terp & Partners

Rønnevej 47

4640 Fakse

Telefon 53 71 44 40

Telefax 53 71 40 30

TRYKKERI:

FairPrint A/S

Københavnsvej 106

4000 Roskilde

Telefon 46 75 75 20

Telefax 46 75 75 22

4

Forsidebillede: Inspektionsskibet THETIS

Eftertryk kun med redaktørens tilladelse.

INDHOLD	SIDE
OM GOLFEN	
DEL II OLFERT FISCHER OG ØRKENSTORMEN.....	179
af Kommandørkaptajn T. B. Nielsen	
HUMANITÆRT SØVÆRN	
I FRED - I KRIG	193
Af Auditør G. Gregersen	
SVERIGES SIKKERHEDSPOLITIK OG DETS ROLLE I ET	
FORANDERLIGT EUROPA	208
Af Statssekretær Jan Nygren	
BOGANMELDELSE	219
NEKROLOG	221
MARINENS BIBLIOTEK	223

DEL II - OLFERT FISCHER OG ØRKENSTORMEN

Af Kommandørkaptajn T.B.Nielsen

(forsat fra nummer 3/1991, side 119)

INDLEDNING

Efter Iraks besættelse af Kuwait vedtog FN's Sikkerhedsråd, med resolution 661, økonomiske sanktioner mod Irak og Kuwait.

Sikkerhedsrådets senere resolution 665 indeholder en opfordring til medlemslandene om at stille maritime styrker til rådighed for håndhævelse af sanktionerne - samt en autorisering til, på FN's vegne, at anvende nødvendige midler til at håndhæve disse.

Det var i medfør af disse resolutioner Folketinget i august 1990 besluttede at udsende en korvet til Den persiske Golf.

Senere vedtog Sikkerhedsrådet en yderligere resolution, nr. 678, som satte en tidsgrænse for Iraks tilbagetrækning fra Kuwait. Og som opfordrede til brug af magt overfor Irak, såfremt denne tidsgrænse ikke blev overholdt.

Samme resolution opfordrede alle stater til at yde støtte til de stater, der i givet fald gennemførte magtanvendelse.

Når dette skrives er Operation FARAWAY stadig igang, og OLFERT FISCHER fortsat deployeret til Den Persiske Golf som deltager i den internationale håndhævelse af FN-sanktioner mod Irak.

Resolutionsgrundlaget er ændret ved *våbenhvile-resolutionen*, resolution nr. 687, der dog grundlæggende erklærer alle tidligere resolutioner for fortsat gældende.

Det er derfor endnu for tidligt at skrive historien om denne

operation.

Golfkrigen, som den foreløbigt er kaldt, er derimod afsluttet. Væsentlige detaljer er dog stadig beskyttet af politiske og sikkerhedsmæssige klassifikationer.

Indenfor disse begrænsninger skal her, mens erindringen endnu er frisk, gives et første indtryk af en meget hektisk periode i flådens nyere historie.

Beretningen vil omhandle perioden fra medio december 1990 til medio marts 1991. Den periode, hvor PETER TORDENSKIOLDS besætning bemandede OLFERT FISCHER.

DEN SØDE JULETID

Kommandoskiftet fandt sted den 11. december.

Efter omskiftningen besøgte Norges forsvarsminister den dansk/norske styrke. Og der var lejlighed til at orientere om situationen samt drøfte norsk opfattelse af mulige roller for styrken, hvis det skulle komme til krig i området.

Besøget udsatte den indledende søtræning at par dage.

De var imidlertid givet godt ud, og de blev udnyttet til at instruere og organisere den skærpede bevogtning af skibet i havn.

På dette tidspunkt var bevogtningen stadig begrænset til bevogtning af selve skibene.

Den lokale politistyrke varetog bevogtningen af kajområderne og havde påbegyndt opbygning af pigtrådsspærringer og vagtstillinger.

Den 18. december afgik OLFERT FISCHER og ANDENES fra Jebel Ali.

Søtræningen var planlagt til at foregå i Omanbugten indtil jul, som skibene ville tilbringe i henholdsvis Dubai og Muscat.

På vej mod Hormuzstrædet opdagede OLFERT FISCHER to iranske søfolk i vandet.

De klamrede sig til drivtømmer og blev bjerget med gummibåden.

Iranerne kunne fortælle, at deres båd seks timer forinden var blevet kløvet af et stort fragtskib, og at deres fem kolleger stadig lå i vandet.

Sammen med ANDENES og USS FIFE's helikopter blev fire af disse lokaliseret og bjerget. Alle var i fin form trods det lange ophold i vandet.

Desværre lykkedes det ikke at finde den sidste før næste dag, hvor han blev fundet druknet.

De seks blev under den iranske kyst overført til et iransk skib, hvis besætning kendte de reddede.

Endeligt kom OLFERT FISCHER og ANDENES så igang med øvelserne.

Udover sømandskab og bording var der lejlighed til at fylde olie fra den italiensk tanker STROMBOLI, øve luftforsvar med amerikanske hangarskibsfly fra USS MIDWAY og især at prøve link 11 systemet, som besætningen så for første gang.

Derefter et pragtfuldt, men alt for kort, besøg i Muscat, hvor en særpræget men vidunderlig jul blev fejret i sol og sommervarme.

Oven i festen var der travl virksomhed på den operative front. Juleaftensdag var der møde i MIDWAY i Abu Dhabi om den planlagte opbygning af Arabian Gulf Battle Force - eller Battleforce ZULU, som den blev benævnt.

Da ANDENES var nærmest, deltog han i mødet. OLFERT FISCHERs personel ville ikke kunne nå frem og tilbage med fly i juledagene.

Juleaften kom der melding om, at "fredsskibet" IBN KHALDOON var på vej fra Aden. Skibet var Irakisk, og det fragtede en last kontrabandeverer samt medierepræsentanter og cirka 30 kvinder, der agtede sig til Kuwait for at demonstrere for fred. Det var åbenbart, at skibet var tænkt som en pressedækket demonstration mod Sikkerhedsrådets sanktioner.

Som et af de nærmeste skibe blev OLFERT FISCHER opfordret til, sammen med andre nationer, at deltage i opbringningen af det klart illegale skib, inden det kom ind i selve Golfen.

Det blev aftalt, at bordingen skulle foregå ud for Ras al Hadd med deltagelse af amerikanske, australske, danske og engelske bordinghold.

OLFERT FISCHER fremrykkede derfor afgang fra Muscat med et døgn og optog 2. Juledags morgen patrulje ved Ras al Hadd. Dog uden at være i radiokontakt med andre end en

fransk destroyer, der senere ankom for at deltage i opbringningen.

Et passerende patruljefly rapporterede, at IBN KHALDOON var blevet opbragt længere sydpå ved Masirah øen.

Med denne melding bekræftet, indledte OLFERT FISCHER forlægning mod Hormuzstrædet, hvor der var aftalt oliefyldning med den franske tanker MARNE.

Stærkt forsinket indløb nu signaler om begivenhedsforløbet ved Masirah samt en anmodning om fortsat deltagelse i overvågningen, indtil KHALDOON kunne anvises lossehavn.

Efter oliefyldning returnerede OLFERT FISCHER derfor til Masirah området. Hvor resten af julen blev tilbragt med bevogtning af det irakiske skib.

Imens nærmede sig en irakisk tanker, AIN ZALAH.

Det blev besluttet at borde tankeren efter samme metode, som havde stoppet IBN KHALDOON. Medens OLFERT FISCHER og andre skibe fortsatte overvågning af denne,

Det var en ret udramatisk bording. Og AIN ZALAH fik tilladelse til at sejle videre. Da den var blevet undersøgt og konstateret i ballast.

Ved denne lejlighed fik OLFERT FISCHER en god demonstration af, hvordan disse bordinger finder sted. Og hvorfor man var interesseret i at foretage dem i nærheden af Masirah.

Masirah er så langt fra Golfen, at der ikke er chance for at undslippe via neutralt territorium.

Desuden var der her en enorm opbakning fra landgangsstyrkens helikoptere, hospitalsfaciliteter, frømand og almindelige forsyningstjeneste. Og det hele var i brug eller beredskab for at dække enhver eventualitet.

Under opholdet ved Masirah fik OLFERT FISCHER afsluttet sit skydeprogram med håndvåben og maskingeværer, så besætningen var vel rustet til krigsmæssig bevogtning, når skibet atter kom i havn.

Nytårsnat fejredes i Hormuzstrædet med eet glas hvidvin, chefens udnævnelse og oliefyldning fra ZUIDERKRUIS.

Nytårsdag ankom OLFERT FISCHER så til Jebel Ali, hvor ANDENES var klar til at udskifte besætningen med folk fra KV NORDKAP - og til at orientere om Battleforce ZULU-mødet.

BATTLEFORCE ZULU

Den amerikanske flådes opbygning i Den persiske Golf (af USA benævnt *Arabian Gulf*) blev fra årsskiftet organiseret under Arabian Gulf Battle Force - benævnt BATTLEFORCE ZULU.

Denne organisation overtog al koordinering af amerikanske flådeaktiviteter i Golfen. Herunder også luftvarsling og luftforsvar, kommunikation og logistik, samt disponering af styrker. Styrkens formål var bl.a. at fortsætte handelsembargoen, samt at være klar til offensive operationer, hvis disse skulle blive beordret.

Styrkens offensive elementer var baseret på tre hangarskibsgrupper samt TOMAHAWK-bevæbnede enheder af IOWA-, TICONDEROGA- og SPRUANCE-klasserne.

De defensive elementer for luftforsvar var opbygget med AEGIS-krydsere som barriere og central koordinator (AAWC) og med jagerpatruljer (CAP) fordelt over hele Golfen.

Intern koordination i de enkelte operationsområder blev varetaget lokalt af egnede enheder (LAAWC).

Dette var bundet sammen af det hidtil største Link-11 netværk. Som via et stort antal luftbårne AWACS-fly præsterede et samlet, totalt luftbillede for hele området mellem Tyrkiet og Arabien.

Overfladeforsvaret omfattede egentlig eskortering af vigtige enheder (HVU) samt faste patruljeområder, der skulle sikre en fuldstændig kontrol med al sø- og luftaktivitet mellem Omanbugten og den øvre Golf.

Denne patruljering tjente som sikring for de enkelte operationsområder og for den logistiske søtrafik, der skulle betjene såvel flådestyrkerne i Golfen som land- og flystyrkerne i Saudi Arabien. Og hvis antal langt overgik antallet af egentlige krigsskibe.

Patruljeringen sikrede endvidere den fortsatte håndhævelse af FN's handelsembargo.

Man havde i planlægningen analyseret de ikke-amerikanske, multinationale enheders individuelle egenskaber og normale opgaver i national-/NATO-sammenhæng, og havde identificeret passende roller for hver enkelt.

De ikke-amerikanske enheder i Golfen ved årsskiftet omfattede:

Argentina	1 destroyer, 1 korvet
Australien	2 destroyere, 1 tanker
Belgien	1 division MCM-enheder
Canada	2 destroyere, 1 tanker
Danmark/Norge	1 korvet, 1 inspektionsskib
Frankrig	2 fregatter, 1 tanker
Holland	2 fregatter, 1 tanker
Italien	3 fregatter, 1 tanker
Spanien	1 destroyer
Storbritannien	2 destroyere, 2 fregatter, 1 tanker samt talrige MCM og støtteenheder.

Det var klart, at OLFERT FISCHER og ANDENES ikke ville kunne fortsætte med at operere i Golfen uden at forholde sig til Battleforce ZULU.

Behov for koordination af varsling, kommunikation og operationsområder og behov for fortsat olieforsyning fra de allierede tankskibe gjorde dette til en indlysende nødvendighed.

TRUSLEN

Trusselsbilledet var under hastig ændring.

Til søs var observeret drivende miner siden juledagene.

Der havde været kraftige storme i den øvre Golf, og de første miner var måske revet løs i minefelterne deroppe. Men der blev også foretaget egentlig udlægning af drivende miner, der var effektive i overfladen.

Med gode oplysninger om de ret stabile strømforhold kunne områder med minefare forudsiges ret nøjagtigt. Og ingen skibe blev skadet af miner udenfor de udlagte felter ved Kuwait.

Sikkerhedsrådets ultimatum ville udløbe den 15. januar. Som denne dato nærmede sig, forekom det sandsynligt, at den Irakiske krigsretorik kunne manifestere sig ved konkrete aktioner - enten i form af et massivt overraskelsesangreb eller udbredt terror eller sabotage.

Fra nytår var der derfor aftalt en plan for kollektive forholdsregler i tilfælde af et overraskelsesangreb.

Bevogtningen i havn var meget omfattende.

Der var en ganske effektiv adgangskontrol til havnen, og der var adskillige kilometer ørken mellem porten og skibene. Ved de kajområder, der benyttedes af krigsskibene, var der udlagt pigtrådsspærringer, og lokale politistyrker varetog en omfattende bevogtning og patruljering af såvel kajområder som adgangs-sluser.

Skibenes egen bevogtning bestod af bevæbnede vagter ved landgang og bemandede maskingeværer i alle lønningsstøtter. Desuden blev der gennemført hyppig fartøjspatruljering og kontroldykning i havneområdet.

FØR KRIGEN

Under disse forhold forberedte OLFERT FISCHER sig til besøg af forsvarsministeren med følge. Samtidig var man travlt beskæftiget med at koordinere bevogtning og operationer med de øvrige skibe i havnen.

Forsvarsministeren, ledsaget af chefen for Søværnets operative Kommando og en delegation fra forsvars- og udenrigsministerierne, ankom til Abu Dhabi den 4. januar. Delegationen besøgte de lokale myndigheder her og i Dubai, inden man den 6. gik ombord i OLFERT FISCHER for at sejle til Bahrein.

Det blev en lidt ubehagelig tur, hvor OLFERT FISCHER i de lyse timer måtte forcere imod en ret hård sø for at kunne anvende moderat fart i de mørke timer.

Der blev dog lejlighed til at orientere delegationen grundigt om planerne for den operative opbygning i Golfen og til at drøfte OLFERT FISCHERs mulige roller i det ændrede miljø.

Inden afsejling fra Bahrein 7. januar blev der lejlighed til at arrangere åbent hus ombord for de cirka 40 danskere i landet, der ikke havde fulgt udenrigsministeriets opfordring til at forlade området.

Tilsvarende arrangementer var tidligere afholdt for danskerne i Muscat, Dubai og Abu Dhabi.

Efter et par dages patrulje til området nord for Bahrein ankom

OLFERT FISCHER den 9. januar til Jebel Ali for at deltage i den sidste multinationale koordineringskonference inden udløbet af Sikkerhedsrådets ultimatum.

I mellemtiden havde ANDENES skiftet besætning og var klar til indledende søtræning.

Konferencen i januar var en særegen begivenhed.

Udover koordinering af operationer og logistik drejede denne konference sig naturligt om forholdsregler omkring FN's ultimatum, der udløb 15. januar.

Amerikanerne fremlagde deres planer for den flådemæssige opbygning i Golfen og Rødehavet. Herunder også hvilke roller man havde tiltænkt de ikke-amerikanske enheder.

Problemerne var de klassiske: Mangel på eskorteenheder til punkt- og områdeforsvar - samt risiko for *mutual interference* når tre hangarskibsgrupper og en multinational armada skulle koncentreres i et område på størrelse med Østersøen.

Naturligvis var man interesseret i at få tilsagn fra andre lande om støtte i tilfælde af fjendtligheder. Kun tre lande var dog klar til at give et sådant tilsagn. De øvrige måtte, som den dansk/norske styrkechef, henvise til, at nuværende status ville fortsætte, indtil der var taget en ny national beslutning.

Truslen blev også drøftet.

Den maritime opbygning og koordinering tilsikrede en rimelig operationssikkerhed til søs.

Situationen i havn var mindre afklaret. Der havde været enkelte terroristaktioner udenfor Mellemøsten. Og der var en enig tvivl om muligheden for at etablere en effektiv beskyttelse mod målbevidste terrorangreb.

Dette understregedes af, at befolkningen i værtslandene omfattede meget store grupper af udlændinge fra folkeslag, hvis stilling var uafklaret, eller som havde erklæret åben sympati for Irak.

Da risikoen ville være stigende, når den 15. januar nærmede sig, aftalte styrkecheferne derfor, at alle skibe ville være til søs senest den 12. januar.

MOD KRIGEN

Den lokale politistyrke i Jebel Ali var udelukkende bemanded med udlændinge. Heriblandt et stort antal yemenitter.

Efter et par tilfælde, hvor de lokale vagter, overfor besætningen, havde udtrykt deres begejstring for Saddam Hussein, blev bevogtningen reorganiseret, så de lokale politistyrker rykkede uden for pigtrådsafspærringen, og kontrollen ved adgangsslusen overgik til dansk/norske søfolk og Royal Marines.

OLFERT FISCHER og ANDENES forlod Jebel Ali 12. januar. Det var planen at optage patrulje i det vanlige område nordøst for Qatar.

De første dage var afsat til søtræning, for at vænne ANDENES' nye besætning til skibet og til Golfmiljøet.

Dette miljø var dog under hastig ændring.

Forsikringsrater og krigsrisikotillæg havde stort set standset den civile skibs- og luftfart.

Til gengæld havde ankomsten af to hangarskibe og transportere til land- og luftstyrkerne i Saudi Arabien medført en drastisk stigning i den militært relaterede trafik på søen og i luften.

Denne trafik omfattede adskillige danske skibe, der var chartret af bl. a. det britiske forsvarsministerium.

Det aftalte patruljemønster gik i nogen grad i opløsning, da flere nationer forlod deres områder for at koordinere med Battleforce ZULU. Dette indebar interferens mellem det danske patruljeområde og MIDWAY-gruppen. Det forhindrede søtræning. Og der gik kaos i koordineringen.

Under disse forhold flyttede OLFERT FISCHER og ANDENES deres patruljeområder til den centrale skibrute i den sydlige Golf, hvor andre multinationale enheder havde etableret en ny koordinering omkring et udlagt "parkerings-område" for forsyningskibe. Pachyderm Palace, som canadierne kaldte det.

Denne koordinering fik efterhånden tilslutning fra øvrige enheder, der ikke indgik i direkte kamp- eller eskorteopgaver for hangarskibene.

Truslen i dette område vurderedes således:

Der var fuld allieret sø- og luftherredømme over den centrale og østlige Golf. En direkte trussel fra regulære styrker ville derfor betyde anvendelse af Iransk territorium.

Sabotage- eller terrorforsøg til søs kunne ikke udelukkes, da der var mange mindre fartøjer (dhower) i området, og mindre civile fly og helikoptere færdedes mellem olieinstallationerne. Allierede og nationale kilder advarede direkte mod denne trussel.

Minerisikoen var acceptabel, da området lå uden for den fremherskende havstrøm fra Nordgolfen. Skjult udlægning fra mindre fartøjer kunne ikke udelukkes.

Af hensyn til enhedernes sikkerhed og operationsfrihed blev der aftalt kollektive forholdsregler i området.

Denne omfattede lokal organisering af overflade- og luftvarsling samt positiv identifikation af alt, hvad der bevægede sig i nærområdet. Fly og skibe, der havde kurs mod området, blev anmodet om at bevæge sig uden om.

Disse forholdsregler var ikke væsentligt forskellige fra den hidtidige skibskontrol. Men i en mere intens målestok og med en bedre direkte koordination.

OLFERT FISCHER varetog i flere perioder den lokale koordinering af luft- og overfladebilledet.

Minerisikoen blev reduceret gennem intens helikopterpatruljering i de lyse timer og anvendelse af meget lav fart i mørke. Der blev rapporteret adskillige miner i området. Men ingen blev bekræftet som andet end flydende affaldssække eller døde får. Da FN's ultimatum udløb 15. januar, modtog OLFERT FISCHER en supplerende forholdsordre, hvis væsentligste indhold var, at skibet, i tilfælde af fjendtligheder, skulle fortsætte opgaven i Golfen og afvente nye direktiver.

KRIGEN

Således var altså situationen tidligt om morgenen lokal tid den 17. januar, da de allierede styrker indledte missil- og flyangreb mod mål i Irak og Kuwait.

OLFERT FISCHER befandt sig i farvandet mellem Qatar og Dubai, omkring 90 sømil fra de amerikanske hangarskibe.

I OLFERT FISCHER observerede man den usædvanlige venlige flyaktivitet og få minutter senere, kl. 2314z, modtog chefen et signal om, at angrebet var igang.

I overensstemmelse med den seneste forholdsordre fortsatte korvetten sin patruljering sammen med de øvrige enheder i området, informerede SOK og ambassaden i Abu Dhabi, og afventede nye instrukser hjemmefra.

Den lokale situation var ikke ændret, men skibet blev sat i RØDT beredskab for at være klar til at imødegå mulige modangreb.

Da linkbilledet i løbet af nogle timer klart viste, at allierede fly beherskede luftrummet over Kuwait og Irak, returnerede man til GULT beredskab, som gav en højere grad af våbensikkerhed. OLFERT FISCHER befandt sig nu i den interessante situation - under FN resolution 661 og 665 - at håndhæve en handelsembargo mod et krigsførende Irak sammen med andre flådestyrker, der samtidigt - under resolution 678 - deltog i væbnede operationer mod dette land.

Det er klart, at korvetten ikke kunne forlade sin og ANDENES' sikkerhed på, at omverdenen erkendte de finere detaljer i denne, folkeretsligt interessante, status.

Det var indlysende, at alle udenforstående måtte opfatte den dansk/norske styrke som deltager i Battleforce ZULU. Og at styrken derfor var udsat for den samme opmærksomhed og de samme risici som de øvrige deltagere i operationerne.

Det var ligeså indlysende, at korvetten gennem sin patruljering ville lette Battleforce ZULU for opgaver, der ellers skulle have været løst af andre enheder.

Dette ville være tilfældet, uanset hvor i Golfområdet skibet befandt sig.

De operative forhold havde hidtil forhindret søtræning for ANDENES' nye besætning. Og også OLFERT FISCHER havde oparbejdet behov for visse materielcheck og kalibreringer.

Det intense miljø forhindrede, at dette kunne foregå inde i Golfen. Medmindre skibene samtidigt ophørte patruljeringen og imens lod sig dække af andre krigsskibe.

Muligheden for at gennemføre øvelser udenfor Golfen opstod, da en canadisk tanker den 19. ville være til rådighed for oliefyldning i Omanbugten.

18 - 20 januar forlagde OLFERT FISCHER og ANDENES derfor, sammen med en fransk destroyer, til Omanbugten, hvor

man fik gennemført enhedsuddannelse og materielcheck.

Det viste sig, at den canadiske tanker var i færd med at oliefylde ROOSEVELT-kampgruppen, som var under italiensk eskortering med en sovjetisk destroyer som skygge.

Det var således en meget international flok, der bevægede sig tilbage mod Hormuzstrædet, hvor russeren takkede farvel med: "*Aircraft carrier number seven and all other United Nations' warships - I wish you best luck in the Gulf!*"

På vej gennem Hormuzstrædet oplevede korvetten for første gang de meget nærgående og generende speedbåde (50 knob), der færdedes i dette farvand.

De Omanske patruljebåde betegnede dem som "normal smugglers". Men nogle af dem var udstyret med videokameraer og kan have været hyret af pressen eller indgået i den iranske farvandsovervågning. Hvilket de iranske patruljebåde dog afviste.

Med erindringen om revolutionsgardisters virksomhed under den forrige Golfkrig var det særdeles ubehageligt at have disse både sværmende omkring. Og korvetten havde derfor altid kanoner og maskingeværer bemandet, ladet og sikret under passage af området.

De fleste orlogsskibe forblev til søs under det meste af krigen. Som den mindste enhed måtte OLFERT FISCHER erkende, at de trange forhold og den intense totørn i 2. beredskabsgrad gjorde det nødvendigt, at skibet tog hensyn til sine designmæssige begrænsninger og foretog regelmæssige havneanløb. Da risikoen i havn fortsat vurderedes som større end på søen blev de dog begrænset til det absolut nødvendige. Og de blev som regel ikke annonceret i forvejen.

Det første todages anløb af Jebel Ali fandt sted den 22. januar. Da OLFERT FISCHER to dage senere vendte tilbage til patruljeområdet måtte man atter i RØDT beredskab. Da et amerikansk hangarskib rapporterede missilangreb kun 80 sømil fra korvetten.

Det viste sig dog at være en panikrapport, der snart blev annulleret.

Tilsvarende virksomhed fortsatte gennem krigen 42 dage. Hvor OLFERT FISCHER, sammen med andre multinationale

enheder, opererede i farvandet mellem Omanbugten og Qatar. I disse dage opretholdt korvetten en operationsrate på 80 procent.

Sideløbende med kontrol af skibsfarten blev patruljeringen koordineret med materieltest i Omanbugten og indpassage af forsyningskibe, der i bytte for gasolie blev orienteret om de operative og trusselsmæssige forhold i Golfen.

Ialt passerede korvetten Hormuzstrædet 12 gange under krigen. Da den civile skibstrafik efterhånden kom igang igen, blev der etableret en form for NCS-tjeneste, som kunne vejlede indkommende skibe om situationen i Golfen.

Systemet omfattede faste patruljer fra Omanbugten og indefter. Således at skibe, der fulgte de normale ruter, altid indenfor VHF afstand ville have et allieret orlogsskib, som kunne oplyse om miner og andre risikoforhold i området.

Medio februar, da den irakiske flåde var elimineret, og minefaren i den øvre Golf var reduceret, rykkede hangarskibene mod vest. Og mange multinationale enheder fulgte efter.

Dette medførte atter problemer for koordineringen i de østlige patruljeområder. Hvorfor OLFERT FISCHER sammen med ANDENES og en spansk fregat koncentrerede sig om området lige indenfor Hormuzstrædet.

Ved fleksibelt samarbejde med de øvrige nationer lykkedes det at arrangere fortsat tankning fra allierede tankere, som enten var på vej ind i Golfen eller som gik forsyningsture til NCS stationen i Omanbugten.

Dette gav anledning til korvettens sidste *RED ALERT* under krigen. Da man 25. februar var på vej for at overgive sin tanker til en canadisk destroyer, der blev overfløjet af et SCUD-missil. Våbenhvilen fandt OLFERT FISCHER i Hormuzstrædet på vej for at afhente gasbeskyttelsesudstyr, der siden 8. februar havde været udlånt til danske handelsskibe.

Udstyret havde været overført mellem flere skibe, der havde været i Al Jubayl med militærudstyr.

9. januar ankom korvetten til Jebel Ali for at gøre klar til besætningsskift og et udsat maskineftersyn.

AFSLUTNING

Jeg har bevidst givet denne artikel karakter af et essay i stedet for en beretning.

Dette vil nok skuffe dem, der havde forventet et indlæg i den politiske debat omkring Danmarks rolle i Golfen.

Et sådant indlæg forhindres dels af klassifikationer - og dels af min opfattelse af det lidet hensigtsmæssige i en sådan debat på nuværende tidspunkt.

Alene debattens sandsynlige niveau virker afskrækkende.

Internt i Søværnet kunne man dog nok have forestillet sig nogle reaktioner.

Søværnets seneste erfaringer fra krigshandlinger er et halvt århundrede gamle. Og de officerer, der kan huske dem, har just rundet pensionsalderen.

I dette lys har den ringe kollegiale interesse for OLFERT FISCHERS erfaringer været en stor skuffelse.

Jeg har fornemmet en udbredt eskapisme overfor erfaringer, der kunne genere tilvante rutiner.

Det kan slås fast, at besætningen til fulde levede op til flådens bedste traditioner.

Frygt veg for nøgtern, professionel koncentration.

OLFERT FISCHER gjorde det, Danmark - nu som før - har løv til at forvente af sin flådes skibe.

Vi gør tingene på en dansk måde, som er baseret på århundreders overleveringer. Og som derfor i international sammenhæng er særdeles effektiv og respekteret.

Vi var stolte over at være danskere og være med.

Det er synd for danskere hjemme, at de ikke har kunnet få del i den stolthed og respekt.

I første artikel *OM GOLFEN* (nr. 3/1991) skal side 123, linie 14 rettes til:

"oliepåfyldning og forberedelse af missilskydning næste dag i øvelsesområderne udfor Plymouth."

HUMANITÆRT SØVÆRN I FRED - I KRIG

Af Auditør G.Gregersen

Det følgende er et forsøg på i en noget sammentrængt form at redegøre for de humanitære regler for så vidt angår søværnets dagligdag til søs. Når der siges "dagligdag", skal det tages som et udtryk for, at søværnet har andet og mere at foretage sig end at føre krig. Heldigvis. Der er i høj grad brug for søværnet, når freden råder. At folks og pressens øjne i øjeblikket hviler på korvetten OLFERT FISCHER i den sydende Golf, skal ikke forklejne den omstændighed, at resten af det danske søværn har masser af opgaver i det daglige.

Principperne i de humanitære regler anvendes sædvanemæssigt i fred.

De internationale humanitære regler er næppe, som man kunne tro, begrænset til alene at have gyldighed, når der opstår en væbnet konflikt mellem to eller flere parter, men kan også tage sigte på en stats magtanvendelse, uden at denne udspringer af noget, der ligner krig. Det synes der at være en klar sædvane for. Sammenholdt med de almindelige regler for afvisning, visitering og anholdelse til søs, synes det også naturligt. Beskyttelse af territorium til lands og i luften og hævdelsen til søs af den lovgivning, som er dansk, er, sammen med beskyttelsen af vore fiskeriinteresser, opgaver, som varetages af søværnet, og til sådanne formål er det udstyret med en kompetence til magtanvendelse, som kan sammenlignes med politiets. Og magt bruges jo normalt ellers kun i krig.

Henset til at Danmark, når Færøerne og Grønland medtages, har

en kyststrækning af næsten astronomisk dimension, kan det måske være mærkeligt, at vi ikke er udstyret med et specielt "søpoliti". Men trods mængden af kystkilometer er Danmark en meget lille nation og klarer sig bravt med en kgl. anordning fra 1940, som udstyrer søværnet med generel politimyndighed, når det gælder opgaver til søs.

Nu er politimyndighed som sådan ikke behandlet i de internationale krigsregler eller konventioner i øvrigt. Men søværnets berøringsflade ud mod fremmede grænser gør det naturligt at kaste et blik på, om søværnet, når der opstår spørgsmål om at anvende magt, i realiteten ikke er underkastet de regler, som egentlig er tænkt som gældende under en væbnet konflikt, bl.a. ved valg af mål og midler, samt beskyttelse af eventuelle ofre. Danmark er en fiskerination, hvis da ikke snart kvotestemmelser sætter en stopper for det, og når Færøerne og Grønland kommer ind i billedet, er der enorme havmasser, hvor dansk suverænitet skal håndhæves og danske fiskeriinteresser beskyttes. Det kan føre til og har ført til konfrontationer og situationer, hvor faren for tab af menneskeliv er indlysende.

Søværnets opgaver kan føre til konfrontation med fremmede langt fra Danmark.

Som nævnt har søværnet en række opgaver, der kan føre til konflikter med fremmede landes skibe. Denne mulighed er i de senere år ikke blevet mindre af, at der er anerkendt staterne en ret til at føre den sædvanlige suverænitetshåndhævelse langt ud over de territoriale grænser. Den økonomiske zone, grænser for kontinentalsoklen, udvidelsen af fiskerigrænser og den tilstødende zone er håndfaste begreber, som er opstået af sædvane og tidernes behov og for en stor del anerkendt på FN's havrets-konference i 1982. Inden for disse grænser har en kyststat retten til, om fornødent med magt, at afvise fremmede krænkelse af national lovgivning og territorium. Danmark har f.eks. en snart kompliceret fiskerilovgivning, en lov om udlændinges adgang til landet, en miljølovgivning (olieudslip), en narkotikalovgivning (smugleri) o.m.m., alle lovområder, hvis håndhævelse kan føre til magtfuld konfrontation. Når dertil kommer den almindelige regel om "varm forfølgelse", d.v.s. retten til "in

continenti" at forfølge en lovbrøder, som inden for det givne territorium er taget på fersk gerning og stikker ud på det åbne hav, så udtrækkes retten til magtanvendelse teoretisk til områder langt fra danske kyster. Og derude har dansk politimyndighed også retten over for skibe, som hører hjemme i Danmark og måske også, hvis et skib tilsyneladende slet ikke er hjemmehørende i noget land (pirater!).

Grænsen for magtanvendelse kan sammenlignes med "nødværge".

Det gælder som et fast udtalt princip i de humanitære regler, at magt kun må anvendes, hvor det er nødvendigt, og som følge heraf også kun den magt, som er nødvendig for at gennemføre en politiaktion. Også i vores regler i straffeloven om "nødværge" og "nødret" hyldes dette anerkendte princip. Men der må føjes noget på, ikke mindst, når søværnets opererer. Magtanvendelsen skal være afvejet. Der skal være proportionalitet (som udtrykt i tillægsprotokol 1 art. 51: selvom et angreb er rettet mod militært mål, ville dette være forbudt, hvis skaderne bliver for omfattende i forhold til den konkrete fordel, som kan forventes ved angrebet). Sagt billedligt betyder det, at man ikke kan sænke (skyde på) et skib, som overtræder nogle fiskeribestemmelser eller dumper nogle få tønder kemisk affald i Nordsøen. Men hvad, hvis der var tale om en hel last heroin til danske aftagere eller en lastfuld raketter til færøske oprørere i Klaksvig eller dumping af en hoben sennepsgas i Lillebælt?. Ja, selv i disse situationer står hensynet til liv så højt, at alt andet må forsøges, før der gribes til den endelige nødløsning: livsfarlig magt.

"Red Crusader".

Måske husker nogen "Red-Crusader"-sagen? Den gode fregat NIELS EBBESEN standsede i maj 1961 den skotske trawler "Red Crusader" inden for færøsk fiskeriterritorium. Skibet blev med dansk prisemandskab om bord beordret til at sejle ind i Thorshavn med henblik på en passende afgørelse af det ulovlige forhold. Men den skotske skipper var ikke tabt bag en vogn. Han lokkede de to prisefolk ind i et rum i skibet og låste døren.

Og så stak han ellers af med NIELS EBBESEN i hælene som "varm forfølgelse". NIELS EBBESEN åbnede ild, først med en 40 mm kanon og så med et maskingevær, men den brave skotte fortsatte ufortrødent, alt mens han råbte om hjælp over radioen. Dette resulterede i, at to engelske orlogsfartøjer dukkede op. Nu blev det danske prisemandskab lokket tilbage til eget fartøj, og "Red Crusader" fortsatte under eskorte til Aberdeen, stadig med NIELS EBBESEN efter sig i overensstemmelse med de folkeretlige regler. Men fregatten holdt sig klogeligt uden for det engelske søterritorium.

Sagen blev herefter behandlet af en kommission i Haag. Det blev statueret, at det ikke kunne bevises, at "Red Crusader" havde fisket (selv om trawlet havde været ude). Det blev mere vigtigt fastslået, at fregatchefen under opbringningen skulle have brugt andre midler end beskydning, da især lette våben er ukontrollable og dermed livsfarlige. Den danske regering tog sagen ad notam, navnlig fordi prisemandskabet ikke var om bord, hvilket det burde, hvis retten skulle være fastholdt.

Reglerne ved "varm forfølgelse".

Af sagen kan i dag udledes, at beviset skal være 100% vandtæt, og at anvendelsen af magt skal stå i rimeligt forhold til den begåede overtrædelse. Dette er vel søværnets i dag opmærksom på. Skal nogen særlig regel her formuleres, kan det være den, at "varm forfølgelse", når det drejer sig om jagt på fiskere, som forser sig, skal være påbegyndt inden for fiskeriterritoriet og bør fortsættes indtil lovbryderens territorialfarvand er nået, men at beskydning ikke må finde sted. Dette betyder så, at de midler, som må tages i brug for at standse eller fange en overtræder, skal indskrænke sig til indhentelse og udmanøvrering m.v.. Det kan også føre til overvejelser, når det gælder andet end fiskeri.

Særligt om afvisning.

I kundgørelse for Forsvaret B.1-3 af 1/7 1989 fastslås det om afvisning af krænkelse, at varselsskud eller lignende advarsel kan anvendes, når danske myndigheders anvisninger ikke følges, og såfremt der ikke reageres herpå, kan krænkelsen

afvises med våbenmagt, idet skuddenes nedslag indledningsvis placeres tæt ved fartøjet, men dette først efter indhentet forholdsordre, hvis da ikke formålet med anvendelse af våbenmagt derved fortabes. Det folkeretlige princip om proportionalitet er på denne måde klart forstået som en humanitær foranstaltning og svarer til den opfattelse, som hersker på vore breddegrader. Man kunne godt forestille sig en noget mere unuanceret adfærd i en fjern araberstat.

Kriminelle handlinger.

Hvis man som tidligere foreslået forestillede sig, at søværnet blev involveret i tilfælde, hvor den aktuelle forbrydelse var "rigtig" kriminalitet som narkosmugling eller livstruende giftudslip, stiller sagen sig nok lidt anderledes. Inden brug af våben skal princippet om, at "alt andet" skal være forsøgt først, iagttages. Det kan være udmanøvrering, vandkanoner, ødelæggelse af skrue og ror ved udlægning af wire m.v.. Hvis dette slår fejl, kan det blive aktuelt med våben, men med størst mulig hensyntagen til liv. Igen skal proportionalitetsprincippet danne grundlag for en beslutning: jo større truede interesser, des mere vidtgående nødvendig magt.

Søredningstjeneste og havretten.

Søværnets dagligdag som overvåger af dansk lovgivning må suppleres med en anden side af det søværts liv: søredningstjenesten. Pligten til at redde skibbrudne strækker sig historisk bagud til tidernes morgen og er nu fastslået i de konventioner, som er resultatet af de gennem årene i FN-regi gennemførte havretskonventioner, senest i perioden 1975-82. I begyndelsen kneb det noget med det humanitære, idet Brussel-konventionerne om skibskollisioner og om assistance til søs fra 1910 udtrykkelig undtog krigsskibe fra pligter her, vel ud fra en antagelse om, at krigsskibe kun førte krig og derfor var omfattet af Røde Kors-konventionerne. Denne mangel gik igen efter den 1.havretskonference fra 1958, idet det her (art.30) siges, at "denne konvention ændrer ikke ved de konventioner, som allerede består mellem de deltagende stater".

Med henvisning hertil fraskrev en amerikansk U-båd GEORGE

WASHINGTON sig ansvaret for de mennesker, som gik tabt, da U-båden stødte sammen med det japanske fragtskib "Nissho Maru". Kollisionen skete, da U-båden om natten den 9. april 1981 sejlede i overfladen på det åbne hav. Efter ulykken sejlede U-båden sin vej uden at yde hjælp. 2 omkom og 13 reddede sig i både. Såvel Japan som USA havde underskrevet Brusselkonventionen og havretskonventionen af 1958, og dermed havde amerikanerne teknisk set ingen pligt til at yde hjælp. En højst aparte slutning, når det tages i betragtning, at pligten havde været til stede i henhold til Genève-konventionen II fra 1949, såfremt det påsejlede skib havde været fjendtlig i en krig. Efter resultatet af havretskonferencen 1982 er dette hul nu lappet, og naturligvis består pligten til at yde hjælp til nødstedte på søen nu. På trods af amerikanerne og tidligere konventioner bestod denne pligt alligevel også før som sædvaneret og ikke mindst p.g.a. humanitære hensyn og almindelig menneskelighed.

Reglerne i krig.

Iraks hersker har længe vist sit forbryderiske sindelag og overtræder, hvad han vil af de regler, som vestlige nationer prøver at efterleve, når konflikter banker på.

Irak og havets frihed.

Golfkrigene er overstået. Det var først den 8-årige periode, hvor parterne Iran-Irak vel i realiteten blot nåede at lemlæste hinanden uden at påvise noget overbevisende resultat. Nu kom en ny Golfkrig.

Iraks militær invaderede Kuwait. Den omstændighed, at det lille Kuwait ikke magtede den store modstand, betyder ikke, at der ikke var krig. Og der var krigstilstand mellem Kuwait og Irak. FN med USA i spidsen raslede meget alvorligt med sablerne, og selv lille fredelige Danmark viste en tand og sendte en krigs-udrustet korvet på togt til Golfen. Formålet var krigerisk, for et af søkrigens kendemærker er en evne og vilje til at afskære fjendens adgang til, og nægte ham brugen af det åbne hav. Uanset hvad politikerne mente.

For en stat, der som Irak er afhængig af forsyninger udefra, vil dette, som verden da også håbede, kunne få alvorlige conse-

kvenser. Som reglerne er nu og for så vidt altid har været, er udgangspunktet den folkeretlige regel om havets frihed. Enhver stat har ubetinget ret til at besejle det åbne hav, og dette indebærer, at der nu i en søkrigssituation kan være skibe på det åbne hav, som tilhører krigsførende parter og neutrale nationer. Da formålet er at hindre Iraks frie brug af havet som kommunikationsvej, vil også neutrale skibe blive involveret, idet Irak derved også afskæres fra at bruge neutrale skibe til transport af forsyninger.

Blokade er det ord, som anvendes om den situation, at fjendens kyst søges spærret for at hindre tilførsler i at nå frem. Blokade er en yderst fjendtlig tilstand, og uanset der ikke affyres et skud, er der en latent trussel, som er langt mere vidtgående end den, søværnet udgør under sine fredelige sysler.

Den proportionalitet, som tidligere er omtalt, har nu fået et andet indhold. I en blokadesituation er kravet at blokaden, for at have folkeretlig gyldighed, skal være effektiv. Derfor har deltagere i en blokade mod en stat et andet vurderingsgrundlag, når det skal beslattes, om magt skal sættes ind. Det er da muligt, at OLFERT FISCHER har ordre til ikke at skyde, før skibschefen har ringet hjem og snakket med sine overordnede og folketinget, men det ændrer ikke ved den kendsgerning, at skibet befinder sig i en zone og en situation, hvor anvendelse af våben er et dagligt spørgsmål, og hvor et inferno kan bryde løs.

Hvad er krig.

I den folkeretlige litteratur er der gjort mange forsøg på at definere "krig". Grunden hertil er, at når "krig" består, træder en række regler i kraft. En gængs definition er: "Strid mellem to eller flere stater ved væbnede styrker med det formål at slå hinanden ud, for derved at opnå fred på vinderens betingelser". Det er næsten et temperamentsspørgsmål at afgøre, om der er krig i Golfen. Der er væbnede styrker, som ønsker (med visse forbehold) at slå hinanden ud, og formålet er fred på nogle betingelser, som tilsyneladende koncentrerer sig om Kuwaits status. Men i skrivende stund (DEC-90) mangler striden. Måske. En egentlig krigstilstand er det nok ikke helt, selv om

blokaden som et middel i krig er en form for strid. Ved strid kræves traditionelt direkte brug af våben mod en fjende. Så hvis OLFERT FISCHER ikke er i krig, så er den i hvert fald så tæt på, at man må gå ud fra, at besætningen kender de regler, som gælder i en krig til søs. Dette skal dog ikke afholde mig fra i oversigtsform for andre eventuelt interesserede at summe lidt op:

Almindelige principper.

Der er nogle få almindelige principper, som må holdes for øje. For det første gælder det princippet om neutrales ret til uhindret færdsel på havet. For det andet er det princippet om human behandling af dem, som deltager i krig - i det omfang en krigstilstand tillader det. For det tredje er der princippet om "den militære nødvendighed", som i korthed går ud på, at folkeretlige regler kan tilsidesættes under visse forudsætninger, som nok klarest kan forstås ved en sammenligning med begreberne "nødværge" og "nødret".

For det fjerde er der princippet om proportionalitet: De krigsførende skal påse, at al tab af liv og skade på ejendom skal stå i rimeligt forhold til den militære fordel, som ønskes opnået.

Det første regelsæt 1856.

De "love", som - foruden sædvaner - regulerer en krig til søs, så nok dagens lys i 1856 efter Krim-krigen, da kongressen i Paris vedtog en deklARATION om, at kaperi er forbudt, at neutralt flag dækker fjendtlig ladning med undtagelse af kontrabande, at neutral ladning ikke må beslaglægges under fjendtligt flag og at blokade skal være effektiv. Bestræbelserne på at formalisere krigslivet til søs fortsatte i en 1868-deklARATION som et tillæg til Røde-Kors-konventionen (1864), og denne gentages stort set i den III Haag-konvention (1907) og i Genèvekonventionen II (1949) om de skadedes vilkår i væbnede styrker på søen.

Om miner.

Nævnes skal også den VII Haag-konvention om udlægning af miner.

Denne konvention skulle beskytte den neutrale skibsfart mod

ukendte minefælder. Vigtigheden heraf og de humanitære hensyn er indlysende, men det må konstateres, at virkningen har været beskeden. I de to verdenskrige har der været talrige overtrædelser med undskyldninger som "repressalier" og fremkomsten af nye våben, som ikke passede med konventionens ord. Disse går kort ud på forbud mod udlægning af ikke-forankrede stødminer og anvendelse af torpedoer, som ikke i løbet af kort tid efter tabt kontrol, ødelægger sig selv. Akustiske miner og magnetiske miner stod der ikke noget om. Dertil kommer, at konventionen efter sine ord kun skal respekteres, når alle krigsførende har ratificeret (art.7). Minering som blokademiddel kan meget vel tænkes og skete f.eks. i 1972, da amerikanerne blokerede adgangsvejen til Haiphong på denne måde, selvom konventionen forbyder mineudlægning ud for en fjendes havne eller kyster, når det gøres for at blokere den kommercielle skibsfart. Og i Iran-Irak konflikten udlagdes forbudte miner på denne måde næsten efter tilfældighedens lov. Selvfølgelig kan en part påberåbe sig, at udlægningen sker af militære grunde, og så er bestemmelsen værdiløs. Skønt det ikke nævnes i konventionen, er det klart, at det er forbudt at minere det åbne hav, fordi det ophøjede princip om havets frihed derved gøres til en illusion. Tyskerne blæste på reglerne under II verdenskrig og brugte fly til at udlægge selvvirkende miner over store åbne havområder. Englænderne gav igen ved at minere Nordsøen, hvilket i dag kan illustreres, når en fisker får en påmindelse fra da i nettet.

Om bombardement fra krigsskibe.

Dengang i Haag vedtog staterne også en konvention (IX) om bombardement fra skibe i krigstid, hvorefter krigsskibe ikke må bombardere uforsvarede byer og havne m.v. (dog med undtagelse af militære mål !). Den lider af samme skavank som den forrige, nemlig, at den kun gælder, når alle deltagere har skrevet under på konventionen, og den udhules af en bestemmelse om, at bombing alligevel gerne må ske, hvis en sådan lokalitet vægrer sig ved at efterkomme begæring om fornødenheder til krigsskibet.

I modsætning kan nævnes et totalforbud mod bombardement til

lands af uforsvarede byer. Til søs ligner det legaliseret røveri. Det kan måske forklares med, at til lands har hæren adgang til at besætte det uforsvarede sted for at disponere i overensstemmelse med et skibs begæring. Det er klart, at dette har givet anledning til diskussion, når talen er faldet på luftkrig, men dette skal ikke berøres her. Dog kunne den omstændighed, at Amerikas hangarskibe i Golfen eller i øvrigt kan bruge fly som våben give anledning til spørgsmål om, hvad der gælder. Kanonkugler og raketter affyres for at gøre skade. Fly afsendes for efter endt skadevirkning at returnere, styret af en pilot. Der er næppe tvivl om, at reglerne for luftkrig gælder, uanset om et fly starter fra en landbase eller et skib.

OLFERT FISCHERs opgave er bl.a. at udøve kontrol med sejladsen i Golfen af hensyn til den blokade, som er besluttet.

Om postkorrespondance.

Tilbage i 1907 besluttedes det også, at krigsførendes postkorrespondance, både officielt og privat, der findes til søs på fjendtligt eller neutralt skib, er ukrænkelig. Selv om det antages, at der ikke består nogen krigssituation, er det klart, at de operationer, korvetten foretager, må respektere denne bestemmelse. Dette gælder så meget mere, når det siges, at bestemmelsen bortfalder ved, at blokadebrud konstateres. Desuden må huskes, at mindre lokale både og fiskefartøjer ikke må opbringes, medmindre de er aktivt fjendtlige. Her huskes de iranske speedbåde, som i sin tid rettede våben mod neutrale tankere.

Tilbage er, foruden nogle i øvrigt ikke uvæsentlige konventioner om U-bådskrig, om hospitalsskibe, om behandlingen af fjendtlige handelsskibe, om handelsskibes ændring til krigsskibe, og om neutrale, de kendte Genève-konventioner fra 1949. Og her har den maritime konvention (II) om "forbedring af såredes, syges og skibbrudnes vilkår i de væbnede styrker på søen" nok den væsentligste betydning. Den skal sammenholdes med nogle artikler i tillægsprotokol til Genèvekonventionerne I fra 1977 om beskyttelse af ofre i internationale væbnede konflikter.

Genèvekonventioner og tillægsprotokol.

Dette regelsæt regulerer militære operationer til søs og anordner beskyttelse for syge, sårede, skibbrudne, foruden at de indeholder forbud mod angreb på hospitalsskibe og andre lægelige indretninger til vands og til lands.

De øvrige tre konventioner (om landkrig, om krigsfanger og om civile) har naturligvis også adresse til søværet, f.eks. de generelle forbud mod drab, grusomhed og rå behandling samt mod unødvendig ødelæggelse, der ikke er retfærdiggjort af militær nødvendighed.

Den omtalte tillægsprotokol er en modernisering af konventionerne fra 1949, men det kniber noget med at få alle stater til at ratificere. Danmark gjorde det i juni 1982, men har af uransagelige grunde ikke derudover ofret konventionerne nogen særlig opmærksomhed, navnlig ikke hvad angår almindelig information om reglernes indhold. Og det endda i modsætning til lande, som endnu ikke har ratificeret. Den amerikanske marine f.eks., lægger helt klart alvorlig vægt på at gøre reglernes efterleven til en del af hverdagen, og det er ikke langt fra, at man kan betragte reglerne som inkorporeret i amerikansk ret.

Søkrigens hovedregler.

For søkrigens vedkommende kan man forsvare, når der nu skal ske en beskrivelse på nogle få sider, at dele regelsættet op i nogle kategorier:

1) Hvem er krigsførende?

Reglen er, at kun et krigsskib (ikke personer) kan være lovlig stridende. Personerne om bord på et krigsskib er en del af krigsskibet, som betragtes som et hele. Et krigsskib er et fartøj, der a) tilhører en stats sømagt, b) bærer kendetegn som krigsskib, c) står under kommando af en officer, d) har et disciplinært system og e) selv følger krigens regler.

2) Hvilke angrebsmål er lovlige?

Det er svært at give noget udtømmende her, for der kan være nuancer, men bredt formuleret kan angives: a) alle fjendtlige skibe (skønt der er forskel på, hvordan et angreb må udføres), b) fjendtlige personer, som deltager i krigen, c) fjendtlig ejendom under transport til søs, uanset om det sker på neutralt

skib, d) fjendens kyst og mål på land, cfr. dog, hvad der gælder vedr. bombing af uforsvarede byer m.v., e) neutrale skibe, som forsøger blokadebrud eller fører krigskontrabande, f) neutrale skibe i fjendens tjeneste.

Særligt om handelsskibe.

Fjendtlige handelsskibe er således tilladt som angrebsmål. Til lands er det som hovedregel forbudt at angribe civile genstande, men til søs er det noget andet. Men der gælder særlige regler herom, og disse regler er taget fra konventionen om U-bådskrig fra 1936, som nu antages at gælde, også når angrebet sker fra overfladeskibe. Angreb må kun ske, når skipper ikke vil stoppe eller gør modstand mod visitering eller bruger radiosignaler for at hidkalde egne styrker.

Det fjendtlige handelsskib kan tages som prise, d.v.s. alle rettigheder over skibet overtages af erobreren.

Konvoj.

Et handelsskib, som sejler i konvoj, d.v.s. en gruppe af skibe, som sejler under beskyttelse af krigsskib, kan også angribes. Men den begrænsede beskyttelse, som ellers tilkommer et handelsskib, jfr. ovenfor, er så iflg. antagelser helt tilbage til I verdenskrig ikke til stede. Argumentet er, at et handelsskib, som deltager i en konvoj med eskorte af en fjendtlig krigsmagt, identificerer sig med denne og må anses som en del af denne. Desuden kan en angriber ikke umiddelbart afgøre, om et skib er i en konvoj eller er et støtteskib for krigsskibe. Og en egentlig opbringelse af et handelsskib i konvoj er heller ikke logisk. Så berettigelsen af et direkte angreb synes indlysende. Der er nogle skibe, som er beskyttet mod angreb eller for den sags skyld overgreb, selv om det tilhører fjendens krigsmagt. Det drejer sig om hospitalsskibe som omhandlet i G II art. 22-26, d.s.v. stridende. Men beskyttelse gælder nu (P I art. 22) også skibe, som alene tager sig af civile.

Redningsskibe.

Også redningsfartøjer er helt undtaget fra krigshandlinger, selv om der er et forbehold om, at beskyttelsen kun gælder "for så

vidt hensynet til militære operationer tillader dette" (G II art. 27). Grunden til denne begrænsning i opbringelsesretten er frygten for, at små fartøjer, som påstås anvendt til redning, nemt kan misbruges f.eks. til opklaring.

I 1940 nægtede englænderne beskyttelse for 64 småbåde, som tyskerne hævdede at bruge til redning af nedskudte piloter.

Fiskeskibe.

Iflg. Haag-konv. XI om visse begrænsninger i opbringelsesretten er fartøjer, som anvendes til kystfiskeri og lokal sejlads, fritaget for fjendtlige anslag. Hvilke kriterier, der her skal skelne beskyttet fra ubeskyttet, er ikke klart. Under anden verdenskrig angreb tyskerne gerne både danske og andre fiskefartøjer. Det må anses for klart, at beskyttelsen mistes, hvis et sådant skib antræffes langt fra hjemstedets kyst.

Det gælder naturligvis for de nævnte kategorier af beskyttelsesfartøjer, at beskyttelsen falder væk, når og hvis et fartøj engagerer sig i fjendtligheder.

Boreplatforme.

Energitilførsel er en væsentlig betingelse for, at en part kan føre en krig. Olieudvinding til havs er nu almindelig, og der befinder sig boreplatforme, som det for en angriber kan have militær betydning at afskære fjenden fra. Der er ingen beskyttelsesregler, men når det tages i betragtning, at et angreb på en sådan installation kan udløse en naturkatastrofe i form af "blow out", må selv en angriber fortrinsvis være forsigtig. Men grundet oliens krigsvigtige betydning kommer der næppe noget forbud mod ødelæggelse her. I P I art. 55 findes en bestemmelse om beskyttelse af naturmiljøet, men bestemmelsen tager nok mere sigte på forbud mod anvendelse af plantegift og deslige og kan næppe bruges til at fastslå noget angrebsforbud. De brændende oliebrønde i Kuwait er en anden historie.

Generelt.

Der er nu givet en kort og som følge heraf ufuldendt redegørelse for de vigtigste humanitære regler for flådeoperation. Man kunne stille sig det spørgsmål, om reglerne er tilstrækkeligt

udarbejdet og således også, om f.eks. besætningen på OLFERT FISCHER er forberedt, også i denne henseende.

P I art. 82 fastslår staternes pligt til at etablere et korps af juridiske rådgivere for militære chefer allerede i fredstid. En dansk chef skulle nu nok kunne klare sig uden regelekspert i sit brød, for det må da antages, at danske søofficerer er humane i deres menneskelige indstilling, og at de er i stand til at træffe fornuftige beslutninger, hvis galt skulle være. Men to ser bedre end een, og en militær chef går ikke med en lovsamling, hverken i hovedet eller lommen, så man kan undre sig over, at Danmark ikke til nu har efterkommet pligten efter art. 82.

Rules of Engagement.

Engang i 60'erne opstod i den engelske flåde et begreb: Rules of Engagement, forkortet til ROE. ROE-begrebet dukkede igen op under Vietnam-konflikten og bruges nu i NATO som et regelsæt i forbindelse med flådeoperationer. "Rules of Engagement" kan oversættes til noget i retning af "regler for kamp", men det er misvisende, da ROE omfatter mere i forbindelse med sømilitære operationer, end det har at gøre med direkte kamp, ROE kan for den sags skyld teoretisk betegnes som et krisestyringsværktøj, der angiver regler for optræden, når egne enheder er i kontakt med potentielle modstandere. Muligheden for at anvende sådanne regler, som kan være forskellig fra stat til stat, hænger sammen med, at kommunikationsmidlerne med tiden er blevet så avancerede, at f.eks. korvetten i Golfen kan komme i hurtig og direkte kontakt med de højeste myndigheder herhjemme.

FN-pagtens art. 51.

FN-pagten indeholder i art. 51 en regel om en naturlig ret til selvforsvar i tilfælde af et væbnet angreb mod et medlem af FN. I dag vil et angreb kunne finde sted på en sådan måde, at en angriber ikke umiddelbart kan erkendes. Det kan f.eks. finde sted med missiler over stor afstand, og teknisk kan selvforsvar i gængs betydning ikke komme på tale, som den er anført i art. 51: "... i tilfælde af et væbnet angreb". Adgangen til og tilstedeværelsen af ROE vil her kunne føre til fortolkning og

udbygning i trit med tidens faktiske og tekniske muligheder. ROE omfatter som nævnt foruden reglerne om brug af våben, alle de regler, som regulerer en operation til søs. Afgørende er, at de humanitære regler såvel som den kongelige forholdsordre er en del af ROE. ROE er dels en "bog", dels regler, som kan udtrykkes spontant fra ledelsen under en "her og nu-situation". Som et eksempel på det sidste kan nævnes tilfældet, hvor det argentinske krigsskib GENERAL BELGRANO under Falklandskrigen blev sænket af en engelsk U-båd i 1982, efter at U-bådschefen havde anmodet sit hovedkvarter om og fået tilladelse i form af en ROE. Således vil OLFERT FISCHER i særlige situationer telefonisk kunne anmode om ROE, f.eks. hos SOK.

En væbnet konflikt kan hurtigt eskalere, og der kan i trusselsbilledet indgå våbensystemer, der rummer en fare, ikke alene for de militært udsatte, men for hele menneskeheden eller dele heraf. Atomvåben f.eks..

For at undgå, at misforståelser eller fejlfortolkning under en væbnet konflikt - eller forinden en sådan - skal udløse en katastrofe, er det i dag vigtigt med detaljerede, skrevne regler og kolde hoveder i chefstolene. Enhver stats interesse er at placere sig i omverdenens bevidsthed som den forudrettede forsvarer, hvis en spændt situation i forhold til staten skulle opstå, og FN's sigte i Golfen er naturligvis at overbevise verden om, at lov, ret og moral er båret af fællesskabet mod en eskalerende aggressor. Et middel til at overbevise er tilstedeværelsen og anvendelsen af de humanitære regler. Den del af Søværnets ROE, som ikke er speciel og måske klassificeret, burde måske være kendt i videre kredse. Den i den givne situation truede parts potentielle overtrædelser af de samme regler, kan da forklares klart og bedre til en forståelse af, at der måske gribes til anvendelse af repressalier.

Hvis ROE er kendt til bunds af de enheder, som skal anvende ROE, så er det en god ballast ved en evt. væbnet konfrontation. De humanitære folkeretslige regler er og bør være en naturlig del af ROE.

SVERIGES SIKKERHEDS- POLITIK OG DETS ROLLE I ET FORANDERLIGT EUROPA

Af Statssekretære Jan Nygren

Forfatteren er statssekretære (departementschef) ved Forsvarsdepartementet i Sverige. Artiklen er affattet på baggrund af et foredrag holdt ved det finske forsvarsakademi den 6. maj 1991.

Få har vel kunnet undgå iagttagelsen, at vi i Sverige netop nu fører en meget åben debat om vor rolle i Europa. Udgangspunktet er naturligvis EF-spørgsmålet, hvor Sverige stræber efter et fuldt medlemskab. En klog håndtering af dette spørgsmål forudsætter naturligvis, at vi nøje gransker vore nationale interesser for at klarlægge, hvad der er uundværligt i det Europa, vi nu kan forudse, og hvad der bliver overskygget af de seneste årtiers politiske og økonomiske udvikling.

Overfladisk set kan man af debatten i Sverige få indtrykket, at hele havet stormer.

Der findes således enkelte debattører, som betvivler behovet for en traditionel svensk sikkerhedspolitik i det fremtidige Europa. Der findes også den opfattelse, at neutralitetspolitikken med svensk indhold er så vanskelig at forklare i Europa, at man af pædagogiske grunde, uden at fravige neutralitetens dybeste hensigt, bør benytte et andet begreb.

På denne baggrund har jeg ikke særskilt vanskeligt ved at forstå de personer i vore nabolande, som nu - ud fra en ganske

voldsom svensk offentlig debat - stiller foruroligende spørgsmål om, hvorhen vi er på vej.

Mit hovedformål er nu at bevise, at disse vigtige forandringer *ikke* indebærer tvivl om kernen i Sveriges sikkerhedspolitik.

Med udgangspunkt i det forandrede Europa, vi ser i dag respektivt kan forudse i en *overskuelig* fremtid, vil vi uden reservation fortsætte en politik, som gør det muligt for os at stå neutrale i en eventuel fremtidig storkrig i vort nærområde. Vi vil altså fortsætte vor politik sigtende mod neutralitet i krig og kommer til at opretholde et stærkt forsvar.

UDVIKLINGEN

Inden jeg kommer ind på Sveriges sikkerhedsinteresser og sikkerhedspolitik, vil jeg iagttagende den sikkerhedspolitiske udvikling i omverdenen. Jeg vil derved betragte den i tre perspektiver:

- * Globalt.
- * Europa/Atlanten/Nordamerika.
- * Det nordvesteuropæiske område.

Globalt lever vi jo alle i en verden med øget afhængighed. Dette gælder handel, kommunikation og kulturudbytte. Stabiliteten i en del af verden er allerede af denne grund et spørgsmål, som berører hele verdenssamfundet.

Hvad gælder sikkerhedens militære dimensioner har det forbedrede stormagtsklima derimod indebåret mindskede risici for, at en væbnet konflikt udenfor Europa skulle spredes til vort nærområde.

Den såkaldte horisontale eskalation synes mere fjern, og sikkerheden i Europa er i den militære betydning blevet mindre afhængig af forholdene i andre verdensdele.

Europa har jo i de seneste to år gennemgået gennemgribende forandringer. Det er rammende sagt, at mere har hændt sikkerhedspolitisk under denne korte periode end under hele 40-årsperioden forinden da.

De vigtigste politisk/strategiske forandringer i Centraleuropa er

efter svensk opfattelse uafhjælpelige:

- * Sovjet vil om nogle år have mistet sin militære magt og hovedparten af dets økonomiske og politiske indflydelse vest for Polens, Tjekkoslovakiets og Ungarns østgrænser. I virkeligheden er dette nok allerede et politisk faktum.
- * Truslen mod disse staters fremtid kommer i første række til at stamme fra deres eventuelle manglende evne til fælles økonomisk udvikling i kombination med ustabilitet i Sovjetunionen.
- * Selvkært savner Sovjetunionen enhver politisk-ideologisk attraktion for disse stater.

Dette har helt afgørende konsekvenser for den militærstrategiske situation i Centraleuropa:

- * Situationen var tidligere uheldig for NATO, når det gjaldt hærenheder, til en vis grad balanceret af stærke flybårne enheder, men alligevel.
- * Dertil kommer, at NATO på det europæiske kontinent havde en meget uheldig militærgeografi med en næsten ikke eksisterende strategisk dybde.
- * Den kendte sikkerhedspolitiske opskrift for denne situation var jo det fremskudte forsvar - *forward defence* - samt en kapacitet for tidlig anvendelse af kernevåben.

På samme måde kunne Sovjetunionen basere sin sikkerhed på at kunne true med offensive, massive og hurtige operationer ind i Vesteuropa i de tilfælde, hvor en krig var udbrudt eller blev opfattet som uundgåelig.

Alt dette er nu ændret:

- * "Grænsen" for Sovjetunionens reelle indflydelse i Centraleuropa er flyttet 800 km (!) mod øst.
- * De såkaldte gamle satellitstater - og specielt de nye demokratier Polen, Tjekkoslovakiet og Ungarn søger en så nær tilknytning til de vestlige sikkerhedssystemer, som vestmagterne er villige til at give dem.

- * Truslen om et storangreb mod Vesteuropa med et kort militært varsel - d.v.s. det som tidligere var et af NATOs hovedscenarier - er ifølge ren militær opfattelse fjernet.
- * NATOs afhængighed af tidlig anvendelse af kernevåben i en storkrig er dermed også fjernet - et forhold, som naturligvis øger mulighederne for en ordnet håndtering af konflikten, hvis en storkrig mod alle forventninger ville blive et faktum.

Rent politisk er dette naturligvis en gunstig udvikling for hele Europa - inklusive *Norden*. Militærstrategisk har udviklingen i Centraleuropa derimod en begrænset - og ikke engang helt entydig - indflydelse på det nordvestlige Europa.

- * Her kan man dog se en vis forskel mellem Finlands og Sveriges situationer.
- * Fra et militærstrategisk synspunkt er Finland helt klart en del af Nordvesteuropa.
- * Sveriges sydlige del strækker sig derimod ned mod det centraleuropæiske område.
- * Vort lands militærstrategiske beliggenhed er således stærkt knyttet til såvel de nordlige forhold som den centraleuropæiske situation.

Vi anser, at de sovjetiske muligheder for omfattende maritime operationer i den sydlige del af Østersøen er begrænset af en række såvel politiske som militære årsager.

Det sydlige Sveriges beliggenhed er i militærstrategisk henseende forandret på en afgørende måde til det bedre som følge af den centraleuropæiske udvikling.

STABILITETEN

Under disse vidtrækkende forandringer er de vestlige systemer forblevet stabile. Det gælder NATO, EF og WEU.

Efter vores bedømmelse vil NATO i lang tid fremover forblive den vestlige sikkerhedspolitikens tyngdepunkt:

- * NATO er værktøjet for den amerikanske kernevåbengaranti

til Vesteuropa - sikkert opfattet som nødvendig, så længe Sovjetunionen forbliver en nuklear supermagt.

- * NATO er - i modsætning til EF og WEU - en kontinuerlig fungerende militær organisation:

- man har en ledelsesorganisation og en kommandostruktur,
- man udfører øvelser til lands, til søs og i luften.

Integning af dette kan skabes over en nat - eller i løbet af et par år. En eventuel udvikling i denne retning for nogle af de andre organisationer ville allerede af disse fysiske - for ikke at tale om politiske - årsager blive et spørgsmål på meget lang sigt.

Vor overbevisning er derfor, at NATO vil fortsætte med at eksistere i mange år fremover, men vil naturligvis indenfor sin politiske ramme komme til at gennemgå vigtige militære forandringer:

- * *Forward defence* er ikke længere hensigtsmæssig.
- * Afhængigheden af kernevåben mindsker.
- * Den amerikanske tilstedeværelse af tropper i Centraleuropa mindskes kraftigt, måske til mindre end 100.000 mand (mod i dag op mod 300.000).
- * Det amerikanske engagement i Europa får en større relativ tyngde på flankerne, d.v.s. mod Tyrkiet og Norge.

EF gennemgår i øjeblikket en dynamisk udvikling. Drivkraften har i årtier for det meste været indenfor det vestlige. Det er dog vigtigt at huske, at EF *indenfor denne ramme* altid har haft et vigtigt - ja til og med et grundlæggende - sikkerhedspolitisk formål.

Dette har jo været at sammenknytte Vesteuropas stater i et så tæt net at økonomiske, industrielle og kulturelle forbindelser, at en ny krig, som 1870-71, 1914-18 eller 1939-45, ville stride *mod* alle staters grundlæggende og åbenbare interesser.

Det findes derfor ingen grund til at benægte, at EF er en vigtig sikkerhedspolitisk faktor i Europa - noget som man jo selv nøje understreger. Ligeledes er det åbenbart, at EF's sikkerhedspolitiske rolle allerede i dag udvides til at berøre de nye

demokratier og til en vis grad også Sovjetunionen.

Samtidig skal forskellen mellem denne sikkerhedspolitiske rolle og NATOs imidlertid understreges. NATO er i sidste instans en forsvarsorganisation. Dets grundliggende opgave er at afskrække fra militært angreb mod Vesteuropa og USA. Eftersom Sovjetunionen er den eneste nation som indenfor en overskuelig tid har militær mulighed for at true Vesteuropa er det uundgåeligt, at NATO har et vågent øje til Sovjetunionen. Denne strukturelle modsætning forhindrer dog ikke, at relationerne kan være gode, hvilket er tilfældet i øjeblikket.

EF's sikkerhedspolitiske dimension har en anden karakter, noget som jo iøvrigt kommer til udtryk i Sovjetunionens anstrengelser for nære kontakter. I virkeligheden er jo selve grundideen den fælles sikkerhed, som ikke mindst Olof Palme senere blev talsmand for.

Sådanne anstrengelser har Sverige længe sagt ja til.

Så længe EF's sikkerhedspolitiske dimension har denne karakter - og vi tror, at det vil den blive ved med i lang tid - er et svensk medlemskab muligt med bibeholdelse af kernen i den sikkerhedspolitik, som vi længe har ført - at afstå fra at deltage i militæralliancer i fred med sigte på neutralitet i krig i vort nærområde.

Lad mig i denne forbindelse understrege den vægt, Sverige tilskriver det aleuropæiske arbejde, med CSCE som den vigtigste eksponent. Efter CSCE-topmødet i Paris i fjor aftegner sig således konturerne til en ny aleuropæisk samarbejdsordning. Det er imidlertid nødvendigt, at den fortsatte udvikling af en sådan ordning bliver en langtrukken proces, hvor mange vanskeligheder kan opstå.

Lad mig nu berøre **Sovjetunionen** og dets rolle i den europæiske sikkerhedspolitik. Fra svensk side har vi således konstateret, at Sovjetunionens udvikling er det største usikkerhedselement, når det gælder sikkerheden i vort nærområde.

Med dette mener vi ikke, at et aggressivt og ekspansivt Sovjetunionen er et sandsynligt fremtidsscenario. Tværtimod er vi overbeviste om, at alle objektive forhold taler for en stærk sovjetisk interesse i langsigtet fred og samarbejde med omverdenen. I virkeligheden må dette ses som en absolut forud-

sætning for en fremgangsrig reformpolitik i Sovjetunionen.

Men vi noterer samtidig antallet, vidden og den langsigtede, strukturelle karakter ved de problemer, som konfronterer Sovjetunionen.

Vi må derfor i svensk sikkerhedspolitik gå ud fra, at Sovjetunionen i lang tid - lad os sige de nærmeste 5, 10 eller 20 år, ja måske endnu længere - kan udvikles langs et flertal veje - og sikkert også kommer til at skifte bane.

Et idealscenario for alle parter er naturligvis en kontinuerlig udvikling i vestlig demokratisk retning, efterfulgt af en gradvis forbedring af økonomien, øget velstand og nedtonede interne modsætninger. Et sådan Sovjetunionen skulle blive en udmærket samarbejdspartner for dets omverden.

Men der findes desværre også andre scenarier. Et af dem er en mere eller mindre kaotisk politisk udvikling med destruktions-tendenser, mangel på evne til at løse de økonomiske problemer etc. Og fra dette behøver skridtet ikke at være langt til krav på lov og orden, konservative vurderinger, og en stærkere stilling for sikkerhedsorgan og militæretablissementer.

Der findes ingen anledning til her at spekulere i sandsynligheden for det ene eller det andet. Det bør her være tilstrækkeligt at konstatere, at vi ikke er i den situation, at *some baggrund for Sveriges sikkerhedspolitik* at kunne udelukke de mere sinistre alternativer.

NORDVESTEUROPA

Lad mig med denne baggrund komme ind på de specielle forhold i det nordvestlige Europa og de omgivende havområder, d.v.s. et område omtrent på størrelse med Finland, størstedelen af Sverige, Norge, den nordvestlige del af Sovjetunionen, Barentshavet, Norskehavet og Østersøen inklusive Bottenhavet og Bottenvigen.

Mit indtryk er, at de norske, finske og svenske bedømmelser af de strategiske forhold samt udviklingen stemmer overens i al væsentlighed.

Vort billede er under alle omstændigheder, at de grundlæggende stormagtsinteresser i området består - og indenfor en over-

skuelig tid vil bestå - hovedsageligt uforandret.

For et i de fleste andre henseende successivt svagere Sovjetunionen får de strategiske kernevåben en endnu vigtigere sikkerhedspolitisk rolle. I denne ressource er og forbliver de strategiske ubåde et hovedelement med alt, hvad dette indebærer for Kolas og de nordlige havområders betydning.

Herudover har vi naturligvis hele den strategiske problematik, som er forbundet med NATOs Atlantrtransporter. Blandt andet af denne grund kan vi regne med, at USA's interesse for først og fremmest Norges sikkerhed vil bestå i en overskuelig fremtid.

Norden har også i luftoperativt henseende en betydning. Såvel Sovjetunionen som USA/NATO vil selv i fremtiden have defensive såvel som offensive luftoperative interesser, som berører det neutrale luftrum i Norden. Disse interesser har selv en permanent karakter, som udgår fra militærgeografiske og militærtekniske forhold.

Dertil - som følge af Centraleuropas udvikling - har Østersøen antagelig fået en mere selvstændig forsvarsbetydning for Sovjetunionen.

Konsekvenserne heraf må vi vente med at se. De burde iøvrigt blive en del af den almene sovjetiske gennemgang af militærstrategien, som er meddelt ved adskillige tilfælde, men endnu ikke offentliggjort.

Under alle omstændigheder vil vi fra svensk side nøje følge Sovjetunionens militære udvikling i Østersø-området og særligt eventuelle indikationer på, at de sovjetiske enheder i området får flere offensive indslag end de nuværende.

Lad os heller ikke glemme Baltikum. Foruden udviklingen af de demokratiske, folkeretlige og humanitære aspekter findes sikkerhedspolitiske og militærstrategiske interesser, som man må afveje i et samlet billede.

Det er væsentligt, at Sverige agerer sikkerhedspolitisk, så at vi ikke skaber påskud for yderligere sovjetiske overgreb på det baltiske folk.

Sammenfattende består Nordvesteuropa med tilstødende havområder som et område af stor militærstrategisk betydning for begge såkaldte supermagter - og dermed også for NATO

som helhed.

Vi regner således med, at Norden bliver ved med at være et område, som supermagterne selv i fremtiden nøje vil overvåge. Specielt vil de være opmærksomme på enhver indikation på forandrede politiske hensigter eller en forandret militær evne relativt betragtet i en krigssituation i Europa.

Jeg vil endnu engang understrege, at det er dette aspekt, at særligt de neutrale nordiske landes sikkerhedspolitik - deres hensigter respektive deres militære evne ved en stormagtskrig i Europa - som er kernen i stormagternes opmærksomhed mod os og i deres eventuelle frygt eller forventninger.

For svensk sikkerhedspolitik er det med den baggrund en vigtig opgave at agere således, at nogen usikkerhed i dette henseende ikke opstår i vor omverden.

Dermed fokuseres der på den sikkerhedspolitiske kerne i Sveriges neutralitetspolitik - hensigten at gøre, hvad der står i vores magt for at undgå at blive involveret i krig og for at forhindre fremmede magter fra at udnytte vort territorium i en krig mellem dem.

Denne ambition må, for at den skal være troværdig, grundlægges allerede i fred. Hovedelementerne er de klassiske:

- * Alliancefrihed.
- * Det stærke og alsidige totalforsvar.

I en verden, hvor afhængigheden øges, er det nødvendigt at præcisere begrebet alliancefrihed yderligere.

Naturligvis er vi åbne overfor et bredt samarbejde på de fleste områder indenfor EF.

Hvad vi derimod udelukker selv i fremtiden, er enhver form for forberedelser, forhandlinger eller alliancearrangementer med andre stater, som sigter på militært operativt samarbejde med disse i krig.

I denne forbindelse vil jeg naturligvis understrege, at dette princip ikke hindrer deltagelse i internationale militære aktioner, som besluttes af FN's sikkerhedsråd.

NEUTRALITETEN

Jeg vil gerne indrømme, at vi fra tid til anden fra svensk side har bevæget os med et betydeligt bredere neutralitets- og alliancefrihedsbegreb. Af og til er dette blevet opfattet som et synonym for udenrigspolitisk uafhængighed i almindelighed.

Vi indser naturligvis, at en fuldstændig udenrigspolitisk uafhængighed ikke er forenelig med et medlemskab i EF i fremtiden, et faktum som i dagens verden af øget internationalt samarbejde iøvrigt også gælder *uden* EF-medlemskab.

Vi accepterer og bekræfter det, eftersom internationalt samarbejde i alt højere grad er svaret på mange af de svære problemer, vort samfund står overfor.

Men desto vigtigere bliver det da at fastholde den kerne, som er sikkerhedspolitisk uundværlig for os. Og vort udgangspunkt er naturligvis, at der skal være basis for at kunne skabe forståelse for denne.

Det er således svensk overbevisning, at det ligger selv i vore nordiske nabolandes, i Sovjetunionens og USA's, og i hele Europas interesse, at denne linie består.

Det modsatte ville betyde et politisk/militærstrategisk usikkerhedsmoment i et område, som måske har større strategisk betydning i det nye Europa end nogen anden af disse dele.

Hvilke er da de forsvarspolitiske grunde for at realisere denne ambition?

Mit svar præges - trods visse ubestridelige problemer i fremtiden - af en vis optimisme.

Først vil jeg understrege, at Sveriges situation i øjeblikket i det hele taget er god.

- * For det første begunstiges Sverige af en fordelagtig militærgeografi. Vi er omringet af havet, bjergkæder og et utilgængeligt terræn.
- * For det andet er det organisatoriske og materielle indhold i forsvaret i det store hele acceptabelt, for eksempel 15-20 flydivisioner - det modsvarer ca. 300 kampfly, store dele af flåden, inklusive 12 ubåde, og ca. 15 af vore brigader udrustet med moderne materiel.
- * Vi har således et stærkt luftforsvar, en høj evne til sømåls-

bekæmpelse, og ikke mindst i det nordlige Sverige har vi en moderne og slagkraftig hær.

Naturligvis findes der for os, ligesom for andre lande, store problemer for fremtiden.

- * Vi må sikre en nødvendig, men samtidig alt dyrere teknisk fornyelse.
- * Vi må derfor fortsætte reformarbejdet indenfor forsvarssektoren, i stort og småt. I sidste instans handler det om kritisk at granske forsvarets opgaver. Det daglige arbejde kommer til at betyde fortsatte nedlæggelser af uddannelsespladser og mindskning af krigsorganisationen i den hensigt at øge kvaliteten af uddannelse og materiel.

Det findes trods alt et betydeligt helhedssyn i det politiske system og i den militære organisation om, hvordan forsvaret skal udformes.

Denne omstændighed gør mig optimistisk for fremtiden.

Jeg indser, at hvis man lytter til svensk debat, kan man få det indtryk, at ingenting i sikkerhedspolitikken længere er helligt for os.

Min hensigt med dette har været at vise, at kernen i svensk sikkerhedspolitik ligger fast:

- * Indretningen mod neutralitet i krig.
- * Udelukkelse af enhver forberedelse eller forhandling, som stiler mod militært operativt samarbejde med andre lande i krig.
- * Bevarelse af et stærkt forsvar.

BOGANMELDELSE

Lars Stevnsborg: En allerhøjeste Paaskønnelse. Den kongelige Belønningsmedaille 1865-1990. Ordenshistorisk Selskab. Kbh. 1991. 139 s., ill., engelsk resume.

Den første samlede fremstilling om Den kongelige Belønningsmedaille, dens oprindelse og anvendelse er blevet skrevet af Lars Stevnsborg, en af vore ypperste kendere af danske ordner og medailler. Viceadmiral S.S.Thostrup skrev om "Den kgl. Belønningsmedaille i søværnet" i Ordenshistorisk Selskabs Årsskrift 1985/86, men Lars Stevnsborg når videre ud i sin bog. Han får bl.a. rettet op på tidligere litteraturs sporadiske omtale og får rettet åbenlyse fejl og mangler.

Igennem 125 år er Belønningsmedaillen blevet tildelt over 10.000 personer, såvel danskere som udlændinge. Medaillens anvendelsesområde som Majestætens egen anerkendelse er udførligt behandlet, lige fra stifteren kong Christian IX til dronning Margrethe II. Medaillen er blevet tildelt som en dekoration for kunst og videnskab, som en lakajmedaille, som minde- og erindringsmedaille samt som tapperhedsdekoration. Mange socialgrupper er således repræsenteret. Forfatteren kunne nøjes med at skrive om de øverste, men fornuftigvis har han valgt at give sine læsere et bredt udvalg, der samtidig er interessant.

Den franske skuespillerinde Sarah Bernhardt er nævnt, og der bringes et pragtfuldt fotografi af denne smukke kvinde. En anden markant kvinde er den i øjeblikket så omtalte forfatterinde Thit Jensen. Af særlig interesse for nærværende tidskrifts læsere er omtalen af medailletildelinger i forbindelse med Grønlandstogterne med kongeskibet DANNEBROG samt redningsaktioner i grønlandske og færøske farvande.

Tjenere, lodser, skovfogeder, bude, underofficerer, lærerinder, pianistinder, sangerinder m.fl. modtog medaillen. En liste over

indehavere af Belønningsmedaillen 1865-1912 gør bogen læseværdig også for slægtsforskere.

Bogen er rigt illustreret, bl.a. med en lang række dejlige portrætter fra 1860'erne og op til i dag. Den numismatiske del er ligeledes illustreret, f.eks. med en båndtavle i farver og en lang række fotos af de forskellige typer medailler.

Desværre står illustrationerne i den numismatiske del af bogen ikke mål med de mange portrætter. Farverne på båndtavlen er ikke helt korrekte - måske af økonomiske årsager, da det som bekendt er dyrt at gengive farver på tryk? Samtidig er mange fotos af de forskellige medailletyper alt for lyse og udflydende. Derimod fremtræder diplomerne til Belønningsmedaillen klare og tydelige. Det samme gælder en række regninger.

Rent teknisk er der nogle "horeunger", der burde have været undgået. Det samme gør sig gældende for placeringen af en tekst oven i fotoet af et diplom. Teksten har intet at gøre med det pågældende diplom.

Disse tekniske indvendinger skal ikke overskygge bogens indholdsmæssige kvaliteter. Forfatteren har som sædvanlig ydet et solidt og grundigt arbejde, der er absolut læseværdigt.

Cand. mag. J.R. Westh

NEKROLOG

1471 Orlogskaptajn Poul Vilhelm Christian Thobo Larsen blev født den 9. marts 1901 på Frederiksberg som søn af fuldmægtig, løjtnant Vilhelm L. (1875-1937) og hustru Gertha Nielsine Sophie f. Sørensen (1872-1933).

Efter studentereksamen i 1920 blev Thobo Larsen kadet samme år. I 1924 udnævntes han til søløjtnant af anden grad og året efter til søløjtnant af første grad. Kaptajnløjtnant i 1933 og orlogskaptajn i 1939. De første to officersår sejlede han som næstkommanderende i torpedobåde som indledning til et varieret tjenesteforløb. I 1926 var han med inspektionsskibet FYLLA til Island, hvorefter han i vinteren 1926-27 gennemgik undervandsbådsskolen for søofficerer. Derpå fulgte tjeneste ved undervandsbådsdivisionen samt i 1928-29 og 1929-30 gennemgang af søværnets officersskole (stabskursus). I 1930 med orlogsskibet HERLUF TROLLE på artilleriskoletogt som elev og derefter med inspektionsskibet ISLANDS FALK i danske farvande, Nordsøen og ved Færøerne. Med inspektionsskibet BESKYTTEREN 1932 på togt i kadetdeling og derefter på fiskeriinspektion i Nordsøen. Til tjeneste ved søartilleriet 1934-36 og gennemgik herunder artillerikursus 1934-35. Var i 1935 desuden med artilleriskibet PEDER SKRAM i eskorte af kongeskibet DANNEBROG til og fra Stockholm i anledning af kronprins Frederiks bryllup med prinsesse Ingrid af Sverige. Samme år var han endvidere næstkommanderende i torpedobåden DRAGEN i T-flotille på selvstændigt togt og i øvelsesdeling. Tjeneste ved kystdefensionen i årene 1937 og 1938 og i 1938 derefter chef for ministrygeren SØRIDDEREN (ex SØLØVEN). Fra maj 1939 til september 1940 med artilleriskibet PEDER SKRAM som 2. artilleriofficer i øvelseseskadre (beredskabsstyrke), i sikringsstyrke og fra 15. april til 21. september under oplægning i Horsens. Chef for bevogtnings-

fartøjet HVALROSSEN og gruppechef i skoledeling for mathelever april-juni 1941. Med artilleriskibet PEDER SKRAM på skoletogt med mathelever april-september 1942. Chef for ministrygeren SØHESTEN fra 6. juli til 29. august 1943. Efter krigen var han i 1946 chef for opmålingsskibet HEIMDAL, først i skolegruppe for mathelever og fra juni til september som stationsskib ved Grønland. Den 4. oktober 1946 blev han dekoreret med ridderkorset af Dannebrogordenen. Fra november 1946 og til februar 1950 var han chef for Flakfortet, og den 31. marts 1951 modtog han efter ansøgning afsked af linien.

Fra 1. april 1950 var han blevet ansat som sekretær i Sø-Lieutenant-Selskabet og udførte en højt værdsat virksomhed for dette frem til 30. juni 1969, hvorved han også blev kendt og afholdt af selskabets yngre medlemmer. I årene efter sin afgang fra linien var han endvidere arkivar i Det Kjøbenhavnske Reassurance-Compagni til 1958, og derefter om sommeren guide på Carlsbergbryggerierne og om vinteren matematiklærer på Teknisk Skole på Drejervej til 1965. Fra 1965 til 1968 var han matematiklærer hele året, hvorefter han ansattes i Landmandsbankens hovedafdeling til 1978.

Thobo Larsen var en hyggelig og fornøjelig messekammerat, altid venlig og hjælpsom ikke mindst overfor yngre officerskammerater. Han interesserede sig meget for uddannelsen af såvel værnepligtigt personel som af stammandskabet, og bl.a. under beredskabstjenesten i artilleriskibet PEDER SKRAM virkede han som idrætsofficer inspirerende på det genindkaldte personel i skibet og ansporede det til gode præstationer. Dette medvirkede utvivlsomt til, at denne noget blandede beredskabsbesætning også på andre områder nåede tilfredsstillende resultater.

Thobo Larsen blev gift den 24. juli 1928 i Frederiksberg Kirke med Magna Esther Jensen (1901-84), datter af rentier Hans Christian J. (1866-1947) og hustru Christine Charlotte f. Corfitzen (1874-1953).

Han døde den 14. december 1990 og bisattes fra Vangede Kirke den 20. samme måned. Urnen er nedsat på Hellerup kirkegård.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i marts/april 1991

ADMINISTRATION

Christensen, Jens Ole: Registrant over tyske befæstningsanlæg i Skagen kommune. Fred.havn 1990. 158 s. ill. kort. 4°.

HISTORIE

Clausen, B: Fotoalbum. 4 Bd.: Bd. 1: 1921-30. Bd. 2: 1930-39. Bd. 3: 1939-45. Bd. 4: 1945. u.sted u.år. upag. ill. Ej til udlån.

Holgersson, C.G.: Sjöunderofficerssällskapet i Karlskrona 1883-1933. Historik över Sällskapetets 50-åriga Verksamhet. Karlskrona 1933. 304 s. ill. index.

Jensen, Børge: Søværnets Stampersonel. Fra Holmens faste stok til chefsergent, marinespecialist og mekaniker. Kbh. 1991. 272 s. ill. index. bibl.

København før og nu - og aldrig. Bd. 11: *Dahl, Bjørn Westerbeek og Helge Gamrath*: Bykort, prospekter og byens historie. Kbh. 1991, 324 s. ill. kort. index. bibl.

Oversigt over de vigtigste i Udlandet rejste Spørgsmaal (fra Udgangen af 1890 til Begyndelsen af 1892) vedr. Artilleriets Udvikling. Kbh. 1899. 42 s.

Protokol over Meldinger okt. 1963 - dec. 1977. (Chefen for Søværnet). u.sted u.år. upag. håndskr. Folio. Ej til udlån.

Stevnsborg, Lars: En allerhøjeste Paaskønnelse. Den kongelige Belønningsmedaille 1865-1990. Kbh. 1991. 140 s. ill. index. bibl.

KRIGSHISTORIE

Bishop, Eleanor C.: Prints in the Sand. The U.S. Coast Guard

Beach Patrol during World War II. Missoula 1989. 82 s ill. kort. index. bibl. 4°.

Dorr, Robert F.: Desert Shield. The Build-Up: The Complete Story. Osceola 1991. 128 s. ill. 4°.

Lagvall, Bertil: Flottans Neutralitetsvakt 1939-1945. (Marinlitteraturföreningen nr. 71). Karlskrona 1991. 212 s. ill. bibl. bilag.

Malcomson, Robert & Thomas: HMS Detroit. The Battle for Lake Erie. Annapolis 1990. 152 s. ill. kort. index. bibl. 4°.

Micheletti, Eric & Yves Debay: Operation "Desert Shield". The First 90 Days. London 1991. 66 s. ill. 4°.

Miller, Francis Trevelyan (ed.): The Navies. The Photographic History of the Civil War. New York 1957. 322. ill. index.

Smith, Peter C.: HMS Wild Swan. One Destroyer's War 1939-42. London 1985. 254 s. ill. index. bibl.

Thostrup, S.: Marinen i Sverige 1943-45. Foredrag holdt i Marinehist. Selskab d. 13/2 1991. u.sted 1991. 16 s. manuskript. 4°.

POLITIK m.v.

Dam, H.R.: Den europæiske søjle. (Hovedopgave fra FAK 1989-90). Kbh. 1990. 52 s. bibl. 4°.

Due-Nielsen, Carsten m.fl. (red.): Danmark, Norden og NATO 1948-1962. Kbh. 1991. 224 s.

Europæisering. Nye sikkerhedspolitiske udfordringer. Kbh. 1991. 86 s.

Hansen, Jens Claus: Tillidsskabende foranstaltninger. (Hovedopgave fra FAK 1989-90). Kbh. 1990. 73 s. ill. kort. bibl. 4°.

Murphy, Edward R.: Second in Command. The Uncensored Account of the Capture of the Spy Ship PUEBLO. New York 1971. 452 s. ill.

Olsen, Gorm Rye: Golfkrisen og den nye verdensorden. Kbh. 1991. 96 s. kort. bibl.

Organisationsloven 1990. Lov nr. 252 af 25. april 1990 om ændring af Lov om forsvarrets organisation m.v. Vedbæk 1991. 20 s. 4°.

Simpson, Michael (ed.): Anglo-American Naval Relations 1917-1919. Navy Records Society Vol. 130. Aldershot 1991. 648 s. kort. index. bibl.

STRATEGI & TAKTIK

Tunstall, Brian: Naval Warfare in the Age of Sail. The Evolution of Fighting Tactics 1650-1815. Annapolis 1990. 278 s. ill. kort. index. bibl. 4°.

SKIBE & SKIBBYGNING

Ekman, P.O.: *Avrora - Revolutionens fartyg*. (Uddrag af: Sveriges Flotta, nr. 12/1977 + nr. 1 & 2/1978). u.sted u.år. forsk. pag. (13 s.). 4°.

Ikonnikos-Tsipulin, Evgeni: *The Training Barque Kruzenshtern*. Tallinn 1983. 76 s. ill.

Layman, R.D. & Stephen McLaughlin: *The Hybrid Warship. The Amalgamation of Big Guns and Aircraft*. Annapolis 1991. 224 s. ill. index. bibl. 4°.

Olsen, Gunnar: *MS-bådene. 50 år i tjeneste*. (Uddrag af: Marinehist. Tidsskrift nr. 1/1991). Kbh. 1991. 12 s. ill. bibl.

Schultz, Willi: *Linieneschiff Schleswig-Holstein. Flottendienst in drei Marinen*. Herford 1991. 246 s. ill. index. bibl.

Sieche, Erwin F.: *Die Schlachtschiffe der K.u.K. Marine. MARINE-ARSENAL 14*. Friedberg 1991. 50 s. ill. 4°.

Tarrant, V.E.: *Battleship Warspite*. Annapolis 1990. 160 s. ill. kort. index.

Wetterholm, Claes-Göran: *TITANIC*. Kbh. u.år (1991). 32 s. ill.

NAVIGATION, BJÆRGNINGSVÆSEN m.v.

Gates, Edward T.: Maritime Accidents. What Went Wrong? Houston 1989. 134 s. ill. index. bibl.

Inspektionsskibet Ingolfs deltagelse i bjærgning af forulykket helikopter fra Grønlandsfly jan/feb 1975. (Rapporter og billeder). u.sted u.år (1975). upag. ill. Ej til udlån.

HÅNDBØGER m.v.

Atlas over Miljøministeriets marineundersøgelser. Danmark. I:2.000.000. Kbh. 1990. 88 s. kort. Folio.

Orlogsmuseet. (Uddrag af "Arkitektur" nr. 7/1990). Kbh. 1990. 8 s. ill. 4°.

Søfartsstyrelsen, Årsberetning 1990. Kbh. 1991. 28 s. ill. 4°.

GRØNLAND

Stamp, Tom & Cordelia: Greenland Voyager. Whitby (Engl.) 1983. 192 s. ill. kort. index.

Et tiår. Grønlands Radio 1958-1968. (Div. artikler). Dansk og grønlandsk tekst. Godthåb 1968. 50 s. ill. 4°.

Kommentarer til nyanskaffelser

Eleanor C. Bishop: *Prints in the Sand. The U.S. Coast Guard Beach Patrol During World War II. Pictorial Histories Publ. Co., Missoula 1989.*

I sommeren 1942 landsattes tyske agenter og sabotører på stranden ved Long Island og i Florida. Dette var årsagen til, at der en måned senere, den 25. juli 1942, blev etableret en national "Beach Patrol Division" under Coast Guard (som i 1941 var blevet underlagt den amerikanske flåde). Efterhånden kom organisationen til at bestå af godt 24.000 officerer og menige, de fleste på deltid og ulønnet, men også nogle til fuld tjeneste.

I jeeps og trucks, på hesteryg og i små fartøjer holdt de kysten

fra Maine til Key West og fra Texas til Seattle under kontrol, d.v.s. 50.000 miles i to kystdistrikter.

Carsten Due-Nielsen m.fl. (red.): Danmark, Norden og NATO 1948-1962. (Dansk Udenrigspolitisk Instituts Skrifter nr. 17). Jurist- og Økonomforbundets Forlag, Kbh. 1991.

I maj 1990 afholdt Dansk Udenrigspolitisk Institut og Forskningsinitiativet Dansk Politik et seminar om "Danmark og NATO 1948-61". Konferencens sigte var at stimulere forskningen af den centrale fase af dansk udenrigspolitik fra indledningen af de nordiske forsvarsforhandlinger i 1948 til oprettelsen af Enhedskommandoen i 1961/62.

Bogen indeholder indlæg fra fire danske og to norske forskere og en svensk forsker, samt resumeer af de efterfølgende diskussioner.

Emnerne er de nordiske landes og Tysklands rolle i dansk sikkerhedspolitik, de danske reaktioner på NATOs atomstrategi og de økonomiske konsekvenser af forsvarspolitikken.

Edward T. Gates: Maritime Accidents. What Went Wrong? Gulf Publ. Co., Houston 1989.

Forfatteren, der er civilingeniør og professor, har medvirket som konsulent ved undersøgelse og opklaring af søulykker og havarisager.

Bogen behandler en række søulykker ved flod- og kanalsejlads, hvor havarierne har relation til skibets sætning, sugeeffekten, skibes indbyrdes påvirkning, bølgeeffekt og skibets stoppe-distance.

Hvert havari er behandlet som en Case, hvor forfatteren ved en beskrivelse af ulykken og en teoretisk behandling af manøvre-fænomenet relateret dertil; til slut gives en fyldig og objektiv beskrivelse af årsagen til søulykken. Bogen behandler i det afsluttende kapitel, hvad skibskonstruktører og vandbygningsingeniører kan gøre for at lette skibes manøvremligheder under sejlads på floder og kanaler.

R.D. Layman & Stephen McLaughlin: The Hybrid Warship. The Amalgamation of Big Guns and Aircraft. Naval Institute Press, Annapolis 1991.

Som titlen antyder ("hybrid = bastard") omhandler bogen de gennem de sidste 70 år anstillede forsøg på at nå et flygtigt og måske uopnåeligt mål: Kombinationen af svært artilleri og luftfartøjer i et enkelt skib, som ville være både mere magtfuldt og billigere end enkelte slagskibe og hangarskibe.

Mange forslag - fremsat både af professionelle og af amatører - var knap nok realisable, men incitamentet var alvorligt nok, og få skibe blev virkeligt bygget.

Robert & Thomas Malcomson: HMS Detroit. The Battle for Lake Erie. Naval Institue Press, Annapolis 1990.

Den 10. september 1813 udspandt der sig et større slag på Erieseøen nord for Ohio mellem den amerikanske kommandør Perry's 9 skibe og den engelske kommandør Barclay's 6 skibe. Englænderne led et stort nederlag og gav Amerika fuld kontrol over Lake Erie og dermed muligheden for general Harrison til at indlede en offensiv for at genvinde Detroit.

Bogen indeholder ikke kun beskrivelse af selve slaget (det behandles først i kapitel 9), men giver en god orientering om baggrunden, en fyldig omtale af de 2 søofficerer, og en påvisning af, hvordan dårlige forsyningslinier og svag kommandoføring førte til det engelske nederlag.

Gorm Rye Olsen: Golfkrisen og den nye verdensorden. Det sikker- og nedrustningspolitiske Udvalg, Kbh. 1991.

Der er ikke tale om en beskrivelse og analyse af Iraks overfald på Kuwait den 2. august 1990 og det efterfølgende udbrud af krigshandlinger den 17. januar 1991, men derimod en historisk redegørelse for Iraks særlige problemer, og her peger forfatteren på, at indenrigspolitiske forhold i selve Irak primært var årsagen til invasionen af Kuwait.

Bogen slutter med en omtale af den splittede arabiske verden og med en diskussion af perspektiverne og mulighederne for at skabe en "ny verdensorden", som den amerikanske præsident har gjort sig til talsmand for.

Forfatteren er dr.scient.pol. og siden 1989 ansat ved Center for Udviklingsforskning.

Gunnar Olsen: MS-bådene. 50 år i tjeneste.

Biblioteket medarbejder, assistent Gunnar Olsen, har i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 1/1991 fået optaget en artikel om de 10 danske minestrygere. Han redegør på udmærket måde for bådene generelt i de forløbne 50 år - de 7 af dem er fortsat operative, nu i Marinehjemmeværnet - og slutter med en omtale af hver enkelt båd med data om byggested- og år, kommandohejsninger- og strygninger, navne og skrognumre og flotilletilhørsforhold.

Willi Schultz: Linienschiff Schleswig-Holstein. Flottendienst in drei Marinen. Koehlers Verlagsgesellschaft, Koblenz 1991.

En nøje gennemgang af det tyske lineskibs tjeneste i den kejserlige marine, statsmarinen og krigsmarinen.

Lineskibet indledte faktisk 2. verdenskrig, da det under ophold ved Westerplatte affyrede de første skud fra et tysk krigsskib. Det endte også - delvis - sine dage samme sted, da det i marts 1945 blev ramt af flyvebomber. Angiveligt blev det efter krigen af Sovjetunionen slæbt til den Finske Bugt for at blive anvendt som målfartøj. Det skulle være sunket i bugten i midten af 1950'erne.

Lars Stevnsborg: En allerhøjeste Paaskønnelse. Den kongelige Belønningsmedaille 1865-1990. Ordenshistorisk Selskab, Kbh. 1991.

I forbindelse med Ordenshistorisk Selskabs 25-års jubilæum i april i år har selskabet udgivet nærværende fine bog om Den kongelige Belønningsmedaille, som gennem årene er tildelt mere end 10.000 personer.

Der gives selvfølgelig ikke biografiske oplysninger om modtagerne, men et billede af medaljens anvendelsesområde i de forløbne 125 år. Af særlig interesse for tidsskriftets læsere er omtalen af de (sø)militære personer, der i de seneste 25 år har modtaget medaljen som påskønnelse for tapper dåd, navnlig ved redningstilfælde. Disse medaljer er indgraveret med navnet på det sted, hvor handlingen er udført og datoen for denne.

De første fra Søværnet, der modtog denne medalje, var daværende kaptajnltjtnant N.-V. Sørensen, oversergent P.G. Rüdiger og konstabel F. Foget for deres indsats ved bjærgning af en A/S Grønlandsfly tilhørende helikopter ved Agpanguit i

efteråret 1973.

V.E. Tarrant: Battleship Warspite. Naval Institute Press, Annapolis 1990.

Endnu en bog om et enkelt skib, det engelske slagskib af Queen Elizabeth-klassen fra 1913. Det tjente Royal Navy trofast i over 50 år og kom igennem de 2 verdenskrige med kun mindre skader, selv om det deltog i snart sagt alle større krigshandlinger.

I Royal Navy sagde man, at hvor der overhovedet udkæmpes en kamp, vil Warspite helt sikkert være med. Det får man et levende indtryk af ved gennemlæsning af denne velskrevne bog om et "happy ship with a happy crew".

At Warspite var en "old lady" med sin egen vilje, beviste den til sidst, da den i 1947 under bugsering fra Portsmouth til Clyde for ophugning, strandede og ophugningen, der måtte finde sted på strandingsstedet, blev først afsluttet i 1956.

Navnet Warspite bæres nu af een af Royal Navy's atom- ubåde. Bogen er rigt illustreret og med mange skitser af forskellig slags.

Brian Tunstall: Naval Warfare in the Age of Sail. The Evolution of Fighting Tactics 1650-1815. Naval Institute Press, Annapolis 1990.

Bogen gennemgår udviklingen i flådetaktikken fra de engelsk/hollandske krige i midten af 1600-tallet til den amerikanske frihedskrig og nedkæmpelsen af det franske imperium i 1815, d.v.s. den periode hvor sejlskibene var det fornemste udtryk for sømagt.

Forfatteren understreger betydningen af god signaltjeneste og klare instrukser som forudsætning for anvendelse af flådestyrker og giver eksempler på såvel engelsk som hollandsk, fransk og spansk taktisk tænkemåde.

Der er portrætter af ledende taktikere og skitser af søslag som supplement til teksten.

Forfatteren er historiker og var i mange år lærer ved Royal Naval College i Greenwich.



A/S EM. Z. SVITZER

PARK ALLÉ 350B
2605 BRØNDBY

Telefon: 43 43 43 71 (døgnvagt)
Telex: 15983 SVITZER DK
Telefax: 43 43 60 22
Telegramadr.: SVITZERSALVAGE



ANSCHÜTZ



THOMSON-CSF

HANS BUCH + CO

INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

Svanevej 6 2400 København NV 31 83 12 12

BOFORS



Kustförsvaret

Hamnar och basområden, strategiska farleder och inlopp och särskilt känsliga kuststräckor behöver bästa möjliga försvar.

Förutom artilleri behövs minor, kustrobotar och luftvärn för att stoppa angräpande fartyg och flyg. Det primära i invasionsförsvaret är emellertid en blandning av mobilt och stationärt artilleri med lång räck-

vidd och högeffektiv ammunition.

Bofors kustförsvartssystem har

- stor eldkraft
- hög precision
- god uthållighet

De fasta batterierna har extrem överlevnadsförmåga genom avancerad teknik och moderna skyddssystem.

I nära samarbete med Svenska Försvaret – samt eldlednings- och robotillverkare – utvecklar och levererar Bofors kompletta system anpassade till kustförsvarets uppgifter.



BOFORS
NOBEL INDUSTRIER

AB BOFORS, 691 80 BOFORS
Telefon 0586-810 00. Telex 73210

DANSK REPRÆSENTATION:

Arne Hansen ApS, Stationsvej 28, Postbox 54, 2791 Dragør. Tlf. 32 53 79 00. Fax 32 53 79 12

Tidsskrift for Søværnen



UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn L. Rosendahl Christophersen



Nr. 5 - 1991

162. ÅRGANG



A/S EM. Z. SVITZER

PARK ALLÉ 350B
2605 BRØNDBY

Telefon: 43 43 43 71 (døgnvagt)
Telex: 15983 SVITZER DK
Telefax: 43 43 60 22
Telegramadr.: SVITZERSALVAGE



ANSCHÜTZ



THOMSON-CSF

HANS BUCH + CO

INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

Svanevej 6 2400 København NV 31 83 12 12

Tactical Data Systems



Surveillance
Navigation
Tracking
Data Link
Modular Design
Unique
Man Machine
Interface
Interfaces
to other
Systems

The TERMA Tactical Data System (TDS) is highly modular and very flexible. The TDS is available in many configurations and designed to meet present as well as future requirements. The TERMA TDS is the only fully integrated command, control, communication and information system that will fit into any size vessel (even into the smallest patrol boat). A powerful and yet very cost efficient system.

TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4 · DK-8520 Lystrup · Denmark
Telephone Intl. + 45 6 22 20 00 · Telex 68109 terma dk · Telefax Intl. + 45 6 22 27 99



SYSTEMATIC

software engineering a/s

Software for:

- Command and Control
- Communication
- Electronic Warfare
- Message Formatting
- Real-time
- Graphic
- Simulation



```
package AIR_TRACK_PACKAGE is
  type ALTITUDE_TYPE is range 0.0 .. 120.000;
  type DISTANCE_TYPE is range 0.0 .. 90.000.0;
  type AIR_TRACK_DATA is
    array of GET_SMOOTHED_ALTITUDE(ALTITUDE : alt
    entry GET_DISTANCE(DISTANCE : distance);
  entry SYNCHRONIZE;
  end AIR_TRACK_DATA;

with SENSOR_ID_SERVICE, INTERRUPT_MANAGER, UNSIGN
...
separate AIR_TRACK_PACKAGE;
track body AIR_TRACK_DATA is records
  sensor SENSOR_DATA_TYPE in RECORDS;
  keyword;
  sensor ID_SERVICE;
  CODE;
  SMOOTHED SENSOR_DATA
  return SENSOR_DATA) return
  SENSOR UTILITI
```

Systematic Software Engineering A/S
Serren Frichs Vej 42K
8230 Åbymej
TF 88 15 18 66

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR:

Orlogskaptajn
L. Rosendahl Christophersen
Forsvarsakademiet
Østerbrogades Kaserne
Ved Idrætsparken 4
2100 København Ø
Telefon 39 27 22 33 - 5278

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)

Fr. T. WETHJE
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden over Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 31 54 05 52
Giro 2 04 77 64
Privat: 31 58 00 85

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Tørp & Partners
Rønnedevej 47
4640 Fakse
Telefon 53 71 44 40
Telefax 53 71 40 30

TRYKKERI:

FairPrint A/S
Københavnsvej 108
4000 Roskilde
Telefon 46 75 75 20
Telefax 46 75 75 22

5

Forsidebillede: Inspektionskutteren AGPA i grønlandske farvande

Eftertryk kun med redaktørens tilladelse.

INDHOLD	SIDE
DANSKEREN VITUS BERING OG HANS INDSATS SOM SØOFFICER FOR DEN RUSSISKE ZAR	231
Af Jørgen Taagholt	
BOGANMELDELSE	247
NEKROLOGER	251
MARINENS BIBLIOTEK	255

Velkendt navn indgår i nyt navn på gammel velkendt virksomhed.

Bofors Electronics skifter navn. Fra og med 1. juli 1991 hedder vi NobelTech Systems AB, hvilket tydeligt fremhæver vort tilhørsforhold til Nobelkoncernen.

NobelTech Systems AB har sine rødder i Philips Elektronikindustrier og Ericsson Radar Electronics, Kommando- og Kontrolsystem division.

NobelTech Systems AB har 2 000 medarbejdere, hvoraf ca. halvdelen arbejder med udvikling. Rygraden i virksomheden er elektronik til forsvaret, men vi har også projekter inden for den civile sektor, bl.a. systemer til flytrafikledelse.

Siste år var fremgangsrigt. I international konkurrence vandt vi ordren på elektroniksystemer til Australiens og New Zealands 10 nye fregatter. Vi blev også betroet at udvikle og levere StriC, det svenske flyvevåbens nye førings- og luftovervågningssystem.

Disse to ordrer er godt 5 milliarder svenske kroner værd.

Vi byder såvel vore nuværende som nye kunder velkommen under det nye navn.

 **NobelTech**
Nobel Industries

Dansk repræsentation: NobelTech Systems AB, Philipshuset, Prags Boulevard 80, 2300 København S
Telefon: 32882214. Telefax: 31571270

DANSKEREN VITUS BERING OG HANS INDSATS SOM SØOFFI- CER FOR DEN RUSSISKE ZAR

Af Jørgen Taagholt

Forfatteren er dansk videnskabelig forbindelsesofficer for Grønland og tilknyttet Dansk Polarcenter

En af Danmarks store opdagelsesrejsende Vitus Bering døde den 19. december 1741, altså for netop 250 år siden¹. Vitus Bering var ikke alene en fremragende sømand og navigatør. Han havde tillige store evner som logistisk planlægger. Dette var en forudsætning for, at han kunne gennemføre de meget store kortlægningsopgaver, han gennem en årrække udførte for den russiske Zar i de østsibiriske og arktiske områder, herunder en første kortlægning af Alaskas sydkyst.

Fra Horsens til St. Petersborg

Vitus Jonassen er født i Horsens sommeren 1681. I hans mors slægt Bering fandtes flere jurister og præster, og hans mor

¹ Ifølge de gamle russiske beretninger døde Vitus Bering efter den julianske kalender den 8. december 1741. I denne artikel er alle datoer ændret med 11 dage til vor nuværende gregorianske kalender, der blev indført i Danmark i år 1700, men først i 1918 i Rusland. Ifølge vor kalender døde Vitus Bering den 19. december 1741. J.T.

havde en farbror med navnet Vitus Pedersen Bering, der var en kendt og anset kongelig histogram.

Som ganske ung stak den unge knøs til søs, idet han antog navnet Vitus Jonassen Bering, og efter langvejstogter blandt andet til Indien gjorde han blot 22 år gammel i Amsterdam bekendtskab med en anden skandinav, den russiske viceadmiral Cornelius Cruys, der var norsk født i Stavanger. Cruys var stærkt involveret i opbygningen af en russisk flåde, og bekendtskabet medførte, at Vitus Bering i 1703 indtrådte i den nyetablerede russiske marine. Her gjorde han hurtigt karriere, i 1707 udnævnt til løjtnant, i 1710 til kaptajnløjtnant, i 1714 til kaptajn af 4. og i 1720 af 2. grad. Men der var mange intriger ved hoffet, og Bering fik også - som fremmedarbejder - mange fjender i admiralitetet.



Admiralitetet i St. Petersburg. St. Petersburg blev grundlagt i 1703, og straks påbegyndtes opførelsen af Admiralitetet ved siden af Vinterpaladset ved Nevafloden. Gennem adskillige år har Vitus Bering således haft sin gang her. Den nuværende hovedbygning stammer fra 1806. (Foto J. Taagholt)

Under en rundrejse i Europa besøgte den russiske Zar Peter den Store i 1715 det Franske Akademi, der fremførte forslag om en ekspedition til det østligste Sibirien bl.a. for at få undersøgt om Asien og Amerika var landfaste.

Hjemme i Rusland igen gik Zaren igang med at "europæisere" Rusland, han flyttede hovedstaden fra Moskva til St. Petersborg (Leningrad), gjorde forberedelse til at oprette Det russiske Videnskabernes Akademi, og udtænkte planer for en ekspedition til Sibirien for at få fastlagt, evt. udvidet grænserne for sit store rige. Den 12. september 1724 formulerede han denne kortlægningsopgave således: Man skulle finde folk, der var vendt tilbage fra Sibirien, der med deres informationer kunne bidrage til kortlægningen. Man skulle finde officerer i flåden, der ville egne sig til ekspeditioner til Sibirien og Kamchatka. Man skulle finde skibskonstruktører, der i Østsibirien kunne bygge ekspeditionsskibe. Nødvendigt skibsudstyr, våben og ammunition skulle sendes med mandskabet til Sibirien.

Vitus Bering, der havde gjort en hæderfuld indsats under Den store nordiske Krig (1700 - 1721) og i august 1724 var udnævnt til kaptajn af første grad, blev nu af Zar Peter den Store udnævnt til chef for denne første Kamchatkaekspedition, der havde til opgave at undersøge, om Asien og Amerika var landfaste nord for Stillehavet.

8.000 km rejse tværs gennem Rusland

Første etape 1725

Med beslutningen truffet i St. Petersborg ved nytårstide 1724/25 forestod der nu Vitus Bering en vanskelig opgave. Han skulle først med mandskab og udstyr foretage en ca. 8.000 km lang færd over land fra Østersøen tværs gennem Europa og Asien til det Okhotske Hav ved Stillehavet.

Som næstkommanderende valgtes danskeren Martin Spanberg, født 1698 i Jerne ved Esbjerg og russeren Aleksej Chirikov begge som løjtnanter, og russeren Peter Chaplin som underløjtnant.

Den 4. februar 1725 startede fortroppen omfattende 26 mand og 24 belæssede hestetrukne slæder rejsen fra St. Petersborg mod

Østsibirien, men først den 16. februar modtog Vitus Bering selve rejseordren, hvorefter han samme dag sammen med Spanberg og nogle få andre rejste af sted for at indhente fortroppen.

Rejseruten fulgte, når det var muligt, de store vandveje som udgøres af de mægtige russiske floder og bifloder. Ruten gik ifølge admiralitetets ordre fra St. Petersborg ad en velkendt rejserute til Solkamsk ved Uralbjergene. Denne bjergkæde danner over en strækning på ca. 2.400 km den geografiske skillelinie mellem Europa og Asien. Bjergene er stærkt eroderede, så bjergryggen på nær enkelte bjergtoppe på op mod 2.000 m blot er omkring 7-800 m høj. Efter passage af Ural nåede Bering og hans mandskab ned på den Vestsibiriske slette ved Verkhoturje, der ligger ved floden Tura og videre ned ad denne til Tyumen og derefter videre langs floden Tobol til Tobolsk, hvor Bering og Spanberg blev forenet med fortroppen under ledelse af Chirikov og Chaplin den 27. marts 1725. Denne del af turen, ialt ca. 2.300 km i luftlinie, blev altså gennemført som en vinterrejse på under 6 uger.

Den Vestsibiriske slette udgør jordklodens største sammenhængende lavlandsområde. Det strækker sig fra Ural i vest til Jenisejfloden i øst, og fra de Kazahske bakker i syd til Polhavet i nord, et areal på ca. 2.6 mio km², altså noget større end Grønland, men med højder i de sydligste områder på blot 200 m over havet, og med terrænet svagt faldende over den ca. 2.000 km strækning ud til havet. Det var dette uhyre lavlandsområde med store stepper, sumpet tundra gennemstrømmet af nogle af jordens største floder, frosset fra oktober til hen i maj, Vitus Bering og hans mandskab nu skulle gennemrejse med alt deres tunge gods.

Først afventede man i Tobolsk forårets komme og dermed isens opbrud. Den 26. maj forlod holdet Tobolsk ombord på 4 tømmerflåder og 7 både. Turen gik nedad bifloden Irtysj nordpå til Samarovsk ved Ob og herfra østpå op ad Ob til Surgut og Narym. Floden Ob har en længde på ca. 5.400 km, og er på sit løb gennem steppe og tundra mange kilometer bred omgivet af våde enge, der i sommerperioden hærges af store myggesværme. Ved bifloden Ket ændredes kursen, så rejsen derefter gik

stik østpå ad floden Ket, så langt den var sejlbar, og derefter over land ned til Jenisej, en anden af Sibiriens store floder, omkring 4.100 km lang.

Den store vestsibiriske slette var nu passeret, og forude lå det 8-900 m høje centralsibiriske plateau, der optager landområdet mellem floderne Jenisej og Lena.

Berings færd fortsatte herefter ned ad Jenisej nordpå til bifloden Angara, også benævnt Øvre Tunguska. Turen op ad den klippefyldte Angara flod, snart med rivende strøm, snart med lavvandede bredninger, var meget krævende, men fortsættelsen op ad bifloden Ilim østpå op til byen Ilimsk var endnu værre. Ja, man måtte opgive at få de store tunge både op ad den rivende, klippefyldte flod. Bering måtte fra Ilimsk rekvirere mindre både, hvormed han kun med besvær nåede frem til Ilimsk, inden vinteren satte ind og tvang ham til at overvintre, ca. 4.500 km i luftlinie fra St. Petersborg.

Vitus Bering, danskeren fra Horsens, havde nu i løbet af året 1725 med sit mandskab og tungt gods omfattende skibsudstyr incl. kanoner og ammunition gennemrejst en strækning på over 5.000 km af europæisk og asiatisk Rusland, en bedrift, der nødvendigvis måtte stå respekt om.

I vinterens løb foretog han med Spanberg en rejse med hest og slæde til det nærliggende Irkutsk ved Angara floden, nær dennes udspring fra Baykal søen, der med sine 31.500 km er en af verdens største søer (med et areal på ca. 3/4 af Danmarks). Guvernøren i Irkutsk Mikhaelo Izmailov havde tidligere været guvernør i Sibiriens provinshovedstad Jakutsk ved Lenafloten, og Bering håbede hos ham at kunne samle information om mulighederne for den videre rejse østpå fra Jakutsk ud i det ret ukendte Østsibirien.

Anden etape. De resterende 2.500 km rejse i 1726-27.

Var rejsen i 1725 gået rimelig let, forestod der nu Bering og hans mandskab en streng tur de resterende ca. 2.500 km til Stillehavet.

Spanberg blev med håndværkere og soldater afsendt som fortrop over land til Ust-Kut, hvor bifloden Kut løber ud i Lena. Her blev nu fældet tømmer og bygget 15 pramme (ca. 15 m

lange og 4 m brede) og 14 både. Den 19. maj 1726 afsejlede første gruppe ad den store Lenaflod (ialt 4.400 km lang), og i slutningen af juni var hele ekspeditionen samlet i den østsibiriske hovedstad Jakutsk, en by der talte ialt ca. 300 huse.

Det østsibiriske højland, der strækker sig fra Lenafloeden i vest til Stillehavet i øst, er overvejende uvejsomt vildt bjerglandskab med op til 3.000 m høje tinder, enkelte højlandsplateauer og kun lavland og tundra i nord mellem floderne Jana og Kolyma.

Her i Jakutsk gik Bering og hans officerer så i gang med at forberede den sidste og vanskeligste etape af rejsen tværs over det store kontinent. Frem til slutningen af august var man travlt optaget af forberedelserne, bl.a. at skaffe 600 heste, få syet 2.000 lædersække til mel, og meget andet udstyr nødvendigt for den videre færd.

Den 18. juli startede løjtnant Spanberg flodtransporten med 13 tømmerflåder, 204 mand og det tungeste materiel nedad floden Lena nordpå til bifloeden Aldan, for at fortsætte østpå op ad denne til bifloederne Maja og Øvre Judoma, og derfra over en vild bjergryg ned til floden Urak, der løber ud i Okhotskehavet/Stillehavet.

Landtransporten omfattende mere end 800 heste afsendtes i flere hold. Bering selv brød op den 27. august med 200 heste og nåede efter en farlig og anstrengende færd frem til Okhotsk på blot 45 dage, men først i slutningen af oktober samledes landtransporterne i Okhotsk. Den ca. 800 km lange rejse blev gennemført med heste- eller mandskabstrukne tunge slæder, dels i kamp med dyb sne i det bjergrige terræn, der var gennemskåret af dybe kløfter med rivende strømme, dels gennem store uvejsomme skove eller sumpede tundrastrækninger, der kostede mange af hestene livet. De omkom af sult og overanstrengelse. Men Berings hold gennemførte trods de barske naturforhold turen og nåede frem til Okhotsk, en meget lille by med blot 11 huse og ingen faciliteter til Bering og hans mandskab. Derimod havde fortroppen under ledelse af løjtnant Peter Chaplin nået at fælde træer, skære tømmer og igangsætte byggeriet af det første ekspeditionsskib, der allerede stod på stabelen.

Udover fortsættelse af skibsbyggeriet kom der nu gang i det strengt nødvendige byggeri for at skaffe indkvartering til det udslidte, sultne og forfrosne mandskab. Først midt i december lykkedes det at få alle mand i hus.

Meget værre stod det imidlertid til med Spanberg og hans folk. De overraskedes af tidlig vinter højt oppe ad floden Judoma med ekstrem streng frost. Man måtte efterlade det meste af udstyret med et lille vagtmandskab på 6 mand under en styrmands kommando. Til fods og med håndtrukne slæder søgte man at kæmpe sig vej frem og over bjergkæden. Grundet voldsomt snefald måtte man den 15. november efterlade slæderne, og gennem de følgende uger kæmpede mandskabet mod døden, overnattede svøbt i skind i snedriverne, og undgik antagelig kun sultedøden, da man tilfældigt stødte på spor efter Berings landholds færd, og fandt føde i kadaverne fra de omkomne heste og efterladte laster indeholdende spiseligt gods. Den 17. januar 1727 nåede Spanberg langt om længe Okhotsk takket være en hjælpeekspedition udsendt af Bering. Flere gange i løbet af vinteren måtte udsendte ekspeditioner afhente efterladt gods og personel, og først i løbet af sommeren 1727 var hele gruppen samlet i Okhotsk, der på den tid var provinshovedstad i Kamchatka.

Ekspeditionsskibene FORTUNA og ST. GABRIEL

Det ekspeditionsskib man var i gang med at bygge, blev nu med det ankomne gods udstyret som en galease, og den 19. juni 1727 blev skibet navngivet FORTUNA og søsat. Man startede nu overførsel af mandskab og gods til den store østsibiriske halvø, vi i dag benævner Kamchatka, hvor Berings mål var Bolshajaflodens munding. Herfra ville Bering i overensstemmelse med sin rejseordre via floden Bolshaja (den store) og dens biflod Byistraja (den rivende) over land trænge frem til Kamchatkafloden, ved hvis munding ved Stillehavet, Berings endelige ekspeditionsvirksomhed langt om længe kunne tage sin begyndelse.

Den 12. juli og den 30. august 1727 afsejlede Spanberg med FORTUNA med mandskab og gods fra Okhotsk til Bolshaja, og

den 15. september påbegyndtes sidste rejseetape tværs over Kamchatka til Stillehavet, hvor gruppen endelig blev samlet i marts 1728 efter mere end 3 års rejse.

Vitus Bering fik nu atter sat gang i skibsbyggeriet, denne gang af skibet ST. GABRIEL. Samtidig måtte man i gang med at skaffe lokal proviant i form af fiskeolie, tørret fisk, destillering af plantesaft til spiritus, alt til et års skibstogt. Det var således et alsidigt arbejde, Bering måtte forestå, og i litteraturen (Dr. Campbell i "Harris Collection of Voyages", London 1748) anføres *"at en mere egnet Personlighed ikke let kunne være fundet, ingen Møje og ingen Fare skræmmede ham, med uendelig Flid og næsten utrolig Tålmodighed overvandt han de Vanskeligheder, som for enhver anden vilde have syntes uovervindelige"*. Sømanden Vitus Bering fik nu endelig atter kommandoen over et skib. Den 24. juli 1728 satte ST. GABRIEL sejl og kurs nordover. Ombord var 44 mand: 1 kaptajn, 6 officerer, 8 matroser, 7 håndværkere, 2 tolke og 20 soldater. ST. GABRIEL fulgte under det meste af togtet kysten, sædvanligvis med land i sigte. Den 7. august passeredes i ca. 3 mils afstand Kap St. Thadæus, og der rapporteredes, at havet syntes levende af hvaler, sæler, søløver og delfiner. Efter passage af Anadyrflorens munding gik ruten mod nord over Anadyrbugten på ca. 64°N til Hellig Kors Bugten, og derefter langs kysten stik øst på. Baseret på oplysninger fra lokale stammer fortsatte Bering sin færd med ST. GABRIEL nordpå og den 20. august passeredes forbjergene Tschukotskoj.

Den 22. august øst for forbjergene observeredes den store ø, der mellem 63° og 64°N ligger på tværs af Beringsstrædet. Han navngav øen efter sin skytshelgen St. Laurentius. I dag bærer den amerikanske ø navnet St. Lawrence Island.

Den 24. august logføres frisk vind og overskyet, den 25. august stille vejr, overskyet, den 26. august svag vind, overskyet, man sejler fortsat med landsigte og ser mange hvaler. Den 27. august fortsat stille vejr og overskyet, kysten viger mod vest, mens Bering uden landkending sejler mod nordøst og kl. 3 eftermiddag, beslutter Vitus Bering at vende om fra denne rejsens nordligste position, som bestemtes til ca. 67°15 N. Han mente, han hermed havde fastslået, at Asien og Nordamerika ikke var

landfaste, men han opnåede ikke på denne tur at få det nordamerikanske fastland - Alaska - i sigte. Var hans positionsbestemmelse korrekt, var han med 67°15 N i Chukchi-Havet nord for Beringsstrædet, på en bredde der svarer til Holsteinsborg i Grønland. Den 28. august passeredes for sydgående - i stærk vind og med stor fart - strædets smalleste passage, men sigtbarheden gav ikke Bering mulighed for at iagttage Alaskas fjelde blot ca. 40 km borte, men derimod en lille ø i strædet, som de efter dagens helgen kaldte St. Diomedede, en af Diomedeerne, der ligger lige midt i strædet.

Den 31. august kom Bering i kontakt med ca. 40 folk fra Chukchi, der sejlede ud til ST. GABRIEL i 4 kanoer. De bragte de søfarende fersk vand, kød, fisk, ræveskind og hvalrostand, som Bering købte for flint, nåle og jern. De oplyste, at de over land på rensdyrjagt ofte kom helt til Kolyma Floden. Dette bestyrkede Vitus Bering i hans antagelse, at han, hvis han fortsatte langs kysten, ville kunne nå Kolymas munding ud i Polarhavet. Grundet tidspunktet foretrak Vitus Bering at sejle sydpå, inden vinterens is ville forhindre ham, og den 13. september mødtes ST. GABRIEL og FORTUNA ved Kamchatkaflodens munding med rimeligt gode naturlige forankringsmuligheder.

Her overvintrede Bering fra september 1728 til juni 1729, beskæftiget med udarbejdelse af rapporter og kort fra det gennemførte togt. Han gav havet, han havde besejlet, navnet La Mer Dormante (Det sovende Hav). Et hav Bering 13 år senere skulle lære at kende fra en helt anden og uvenlig side. Den 17. juni 1729 sejlede Bering igen ud østpå med ST. GABRIEL, men grundet vejrforholdene returnerede skibet og kortlagde Kamchatkas sydlige kyststrækninger, de nordlige Kuriller og Kamchatka-strækningen nordpå til Bolsjeretsk.

Hjemrejsen til St. Petersburg

Den 25. juli 1729 efterlod Bering skibet FORTUNA med besætning og udstyr og begav sig selv via Okhotsk på den lange rejse tværs gennem Sibirien og Rusland tilbage til St. Petersburg, som han nåede den 12. marts 1730. Men på trods

af Vitus Berings imponerende indsats blev hans resultater ikke anerkendt af Videnskabernes Akademi og de administrative autoriteter i St. Petersborg.

Information om Vitus Berings opdagelser nåede også Danmark. I Kjøbenhavns Nye Tidende fra den 20. april 1730 står således at læse: "*Bering har befundet, at der virkelig befindes en Nord-ost-Passage, saa at ud af Lena-floden, saafremt man ej maatte blive forhindret af Isen i Norden, kan man komme til Skibs til Kamtschatka og derfra til Japan, China og Øst-Indien*".

Den store nordiske ekspedition 1733-43

Blot to måneder efter sin tilbagekomst til familien indgav Bering et oplæg til Admiralitetet, dels et forslag til forbedring af den administrative forvaltning i Østsibirien, dels et ideoplæg til en ny ekspedition for kortlægning af det nordøstlige Asien, men træt af de evindelige intriger tog Bering i januar 1732 orlov, men hans oplæg var ikke glemt.

Den 28. april 1732 udnævntes Vitus Bering til kommandørkaptajn og Chirikov og danskeren Spanberg begge til kaptajner af 3. grad, og Bering blev nu udnævnt til chef for en ny stor ekspedition til Østsibirien, den mest omfattende og ærgerrige ekspedition, der hidtil var planlagt.

Den 8. januar 1733 udstedte det russiske statsråd den endelige instruks for denne ekspedition, og allerede den 12. februar 1733 afrejste første hold under ledelse af danskeren Martin Spanberg fra St. Petersborg. Den 29. marts fulgte Bering ledsaget af kone og datter efter med sidste hold, og nåede Jakutsk i oktober 1733. Her lykkedes det Bering i løbet af de kommende 6 vintermåneder at etablere en egentlig logistisk base for den videre udforskning af Nordøstasien, herunder at opbygge lagerbygninger, mandskabsboliger, rebslageri, jernstøberi og flodbåde, der kunne sejle ad Lena helt til Polarhavet for kortlægning af kyststrækningen østover.

I løbet af foråret 1735 ankom ikke alene Chirikov med nødvendige forsyninger og stort mandskab, men tillige begyndte medlemmer fra Videnskabernes Akademi at indfinde sig med ledsagere og udstyr omfattende bibliotek, instrumenter og

forsyning til særforplejning, thi slige fine folk kunne ikke leve i den østsibiriske ødemark uden f.eks. specielle vine til maden. Ekspeditionsmanden Bering blev mere og mere administratoren af dette kæmpemæssige foretagende. Forholdene blev værre og værre og år efter år spildte Bering sin tid og sine kræfter på kamp mod såvel bureaukraterne som akademikerne, så det var en umådelig lettelse for Bering, da han langt om længe i vinteren 1739-40 kunne hellige sig bygning af nye ekspeditions-skibe i Okhotsk.

De to skibe ST. PETER og ST. PAUL (24 m lange og ca. 6,5 m brede og knap 3 m dybgående) blev søsat i juni 1740 og skulle efter planen afgå under Berings og Chirikovs kommando til Nordamerika for overvintring, hvorfor Bering sendte sin kone og datter hjem til St. Petersborg. Men atter grundet mange vanskeligheder, som f.eks. forvirring i ordrene fra St. Petersborg, nåede skibene i 1740 ikke længere end til Kamchatkas østkyst, hvor de den 17. oktober fandt en glimrende naturhavn ved Avacha Zaliv, hvor de overvintrede. Her byggede Bering og hans folk en hel lille by med egen kirke, og opkaldte byen Petropavlovsk efter skibene. Petropavlovsk er i dag hovedbyen på Kamchatka med ca. 300.000 indbyggere.

Vitus Berings sidste ekspedition 1741

Som et led i den store østsibiriske ekspedition og efter den lange periode med belastende administrativt arbejde stak Vitus Bering - nu 60 år gammel - endelig den 13. juni 1741 til søs fra overvintringshavnen. Vitus Bering havde selv kommandoen over flagskibet ST. PETER med svenskeren Sven Waxell som næstkommanderende. Skibet havde ialt 77 mand ombord, heriblandt den tyske forsker Georg Wilhelm Steller (1709-46) repræsenterende Videnskabernes Akademi. Steller var en klassisk polyhistor, der havde studeret teologi, medicin og botanik. På færdens skulle han tillige varetage hvervet som mineralog, når man nåede frem til Amerika.

Aleksej Chirikov blev udpeget til chef for ST. PAUL, der havde ialt 76 mand ombord. Bering, der var træt og syg, antagelig plaget af skørbug, overlod den daglige ledelse til Sven Waxell,

og de to skibe fulgtes ad, indtil de under dårlige vejrforhold blev adskilt den 1. juli.

Efter i flere døgn at have søgt kontakt med ST. PAUL fortsatte ST. PETER østover og den 27. juli observeredes endelig land, verdens højeste kystbjergkæde med den 5.951 m høje sneklædte vulkan, som Bering navngav efter dagens helgen St. Elias. Den 31. juli ankrede skibet op ud for Mount St. Elias, der ligger ca. 600 km østsydøst for Anchorage, ved en lille ø man også kaldte St. Elias, nu kendt under navnet Kajakøen. Mens et hold roede rundt om øen for at finde bedst egnet ankerplads, blev Steller landsat på øen sammen med det mandskab, der skulle skaffe frisk vandforsyning til skibet. På de få timer han havde til rådighed, indsamlede Steller planter og viden om de naturhistoriske forhold på øen. De traditionelle konflikter mellem de ansvarlige officerer med deres nautiske og naturgeografiske baggrund og den videbegærlige biologisk orienterede videnskabsmand gav idelige konflikter mellem parterne, og var medvirkende til, at besætningen ikke fulgte Stellers råd om at spise de frisk indsamlede planter fra øen, hvilket antagelig ville have hjulpet mange af de af skørbug medtagne folk.

Grundet de alt for små madforsyninger ombord på skibet, og besætningens dårlige tilstand besluttede Bering, trods protester fra Steller, at påbegynde hjemturen allerede den 1. august, skønt man endnu ikke havde skaffet tilstrækkeligt drikkevand ombord, og slet ikke udforsket området. Med den helbredsmæssigt svage besætning og med en syg svækket leder startede nu den katastrofale hjemtur, plaget af tåge i et ukendt arkipelag. Efter 6 ugers sejlads var ST. PETER blot nået til Shumaginøerne lige syd for den Aleutiske halvø, kun ca. 900 km fra Kajakøen.

Øgruppen er opkaldt efter matrosen Shumagin, der som en af de første bukkede under og blev begravet på øen. Her gik man nu igang med at skaffe frisk vandforsyning, og forståelseskløften mellem officererne og Steller fik atter uheldige følger, idet vandtankene blev fyldt med brakvand, og ingen af besætningen fulgte Stellers råd om at spise friske grønne planter fra øen. Den 17. september fortsattes sejladsen vestover, snart var man plaget af storm, snart af stille vejr. I perioder drev de nærmest hjælpeløst rundt i storm, sne- eller haglbyger syd for

Aleutterne, som de passerede for nordgående omkring den 10. november og først omkring den 15. november iagttog man atter land. I magsvejr og med fulde sejl drev skibet med dets syge og udmarvede besætning ind imod kysten uden kommando og uden nogen ved roret. Natten til den 17. november kunne man som ved et mirakel kaste anker blot 300 favne fra en strandbred på en ellers klippefyldt ø. På stranden søgte besætningen at bygge beskyttende boliger i jordhuler. Den 9. december kastede stormen ST. PETER med dens resterende forsyninger af proviant, mest mel og gryn, op på stranden. Her døde Vitus Bering den 19. december 1741, 60 år gammel, træt, syg og udslidt i en primitiv træhytte.

Vitus Bering var en af Danmarks store internationalt kendte polarforskere. Hans navn lever videre printet på ethvert kort over polarområderne. Han var ikke alene en dygtig søfarer, men også en fremragende planlægger og administrator, der kunne forestå og gennemføre en så imponerende ekspeditionsaktivitet under de vilkår og på de betingelser, der var gældende i 1700-tallet. Ekspeditionerne rakte fra Østersøen til Mount St. Elias i Alaska, omkring 186° fra St. Petersborg eller mere end halvdelen af vejen rundt om jordkloden.

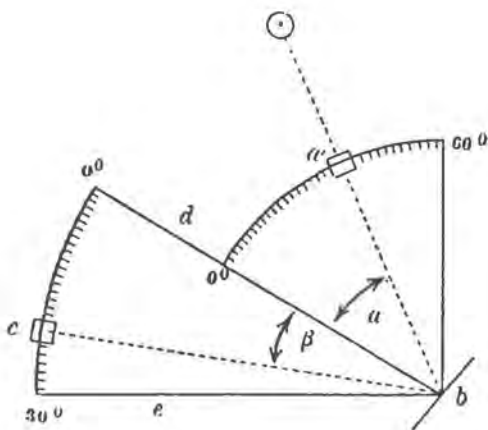
Af ST. PETERs 77 mands store besætning gik de der overlevede vinteren i foråret 1742 under Sven Waxells ledelse i gang med at bygge en mindre båd af vragele fra ST. PETER. Imens gennemførte Wilhelm Steller omfattende naturhistoriske studier, med beskrivelse af vegetation og dyreliv. Hans videnskabelige beskrivelse af den sjældne og nu helt uddøde søko er således den eneste eksisterende (G.W.Steller: "Reise von Kamchatka nach Amerika", St. Petersborg 1793).

Den nybyggede båd - en eenmastet huggert 11 m lang med en dæksbredde på 3,5 m - blev med besvær søsat den 19. august 1742, og den 23. august var man klar til afsejling, efter at have rejst et trækors på Vitus Berings grav. Den 6. september ankom båden med de 46 overlevende til Petropavlovsk på Kamchatka.

Navigationshjælpemidler i 1700-tallet

Under vanskelige vilkår havde Vitus Bering berejst og kortlagt

ukendte egne på jordkloden, men hans samtid, specielt kritikere i St. Petersburg i Videnskabernes Akademi og i Admiralitetet stillede sig tvivlende over for Vitus Berings resultater. Det er imidlertid væsentligt at have i tankerne, hvilke navigationsmidler man havde til rådighed i første halvdel af 1700-tallet. Det primære astronomiske instrument Vitus Bering havde ombord på ST. GABRIEL var en Davis Kvadrant, i hvilken solens højde blev registreret uden anvendelse af kikkertsigte som solens skygge fra een projektion i instrumentet på en anden. Det eneste alternativ til Davis Kvadrant var det endnu mere primitive, ældre Astrolabium.



Davis Kvadrant

Det var John Davis der i "The Seamens Secrets" i 1594 under betegnelsen Back-Staff beskrev det vigtigste instrument til måling af solhøjden. Det blev benyttet frem til midten af 1700-tallet, da det blev afløst af sekstanten. Det er også vigtigt at erindre at Bering ikke havde noget kronometer eller anden form for pålideligt ur, og hans kompas var tilsvarende primitivt, og beregninger af astronomen Halley i 1731 viser, at måneobserva-

tioner til bestemmelse af længden var behæftet med endog meget stor fejlmargen, dels grundet observationsmetoden, dels grundet de mange fejl i månetabellerne.

Den engelske opdagelsesrejsende og forsker kaptajn James Cook (1728-79), anerkender i bogen "Voyage to the Pacific Ocean", London 1784, Berings arbejde, idet han skriver: *"Jeg skylder Berings minde det vidnesbyrd, at han har kortlagt kysten meget godt og bestemt de forskellige forbjerges bredde og længde rigtigere, end det kunne forventes af ham med de hjælpemidler, der stod til hans rådighed"*.

De internationale konsekvenser af Berings ekspeditioner

Først efter Vitus Berings død blev hans navn knyttet til området mellem Asien og Amerika, først af Rob. de Vaugondie på et kort fra 1774 og senere fastslået med udgivelsen af kaptajn James Cooks rejsebeskrivelser og kortet "Chart of Norton Sound and Bhering Strait made by the East Cape of Asia and the west point of America", hvor strædet mellem Asien og Amerika er benævnt Beringstrædet. Det sovende Hav, som Bering under ekspeditionen i 1729 havde benævnt havet syd for Beringstrædet, har siden fået det officielle navn Bering-Havet. Efter Berings opdagelse af Alaska begyndte horder af russiske pelsjægere og handelsmænd fra det østlige Sibirien at hjem søge Alaskas kyststrækninger og fortrænge de lokale indianer- og eskimostammer.

I 1783 grundlagdes den første russiske handelsstation på Kodiakøen, og i 1804 erobrede russerne indianerbyen Sitka, som man gjorde til russisk provinshovedstad under navnet Ny Archangelsk. Efter den engelske kaptajn James Cooks grundige kortlægning af Alaskas vestkyst steg i 1800-tallet den engelske interesse for området, og Rusland frygtede, at England ville erobre de russiske besiddelser i Nordamerika. Rusland afsluttede derfor i 1867 salg af Alaska til USA for ialt 7,2 mio dollars. Først i 1959 blev Alaska optaget som den 49. selvstændige stat i Amerikas Forenede Stater.

Litteratur.

P.Lauridsen: Vitus J. Bering og De Russiske Opdagelsesrejser fra 1725-43. Gyldendalske Boghandels Forlag, Kjøbenhavn 1885.

William Healey Dall: Review of Bering First Expeditions, 1725-30. National Geographic Magazine, Vol 2.p.111-169, Washington DC 1890.

Robert Murphy: The Haunted Journey, New York 1961, på dansk: Vitus Berings Opdagelsesrejser, København 1968.

BOGANMELDELSER

Hans Christian Gulløv: "Syv skinnende hvide rener".
Udgivet af Dansk Polarcenter, Grønlands Kommando og
Arktisk Institut. 159 s. Ill. Kr. 150,- excl. MOMS.

Grønlands Kommando kunne den 1. august 1991 fejre sit 40 års jubilæum. 1991 er imidlertid også 100 året for Marineministeriets udsendelse af "Den østgrønlandske Expedition 1891 - 92", og man kan glæde sig over, at Dansk Polarcenter, Grønlands Kommando og Arktisk Institut har valgt at bidrage til markeringen af jubilæet i Grønnedal med udgivelsen af Helge Vedels dagbøger ført under Østgrønlandsekspeditionen og redigeret og kommenteret af mag.scient. Hans Christian Gulløv. Denne udgivelse er tillige en smuk markering af det traditionsrige samarbejde mellem forsvaret og den videnskabelige forskning i Grønland.

Premierløjtnant Helge Vedel (1863-1931, søofficersnummer 1260) var næstkommanderende på den af premierløjtnant Carl Hartvig Ryder (1858-1923, søofficersnummer 1217) ledede skibsekspedition, og han havde bl.a. ansvaret for en del af opmålingen og for de arkæologiske undersøgelser. Så sent som for ca. 100 år siden var størstedelen af Østgrønland endnu ukendt område. Kaptajn i flåden C.O.E. Normann kunne således i 1880 i en udtalelse til Kommissionen for Ledelsen af de geologiske og geographiske Undersøgelser i Grønland - i dag Kommissionen for Videnskabelige undersøgelser i Grønland - skrive: "*Om faa Lande paa den nordlige Del af vor Klode vide vi saa lidet som om Grønlands Østkyst*". Kort derefter fremsatte Kommissionen forslag om udsendelse af en konebådsekspedition, der fra Kap Farvel skulle arbejde sig nordpå langs østkysten til ca. 66°N, og en skibsekspedition, der skulle landsættes på ca. 70°N (Scoresby Sund) for at undersøge den ukendte kyststrækning sydefter. Konebådsekspeditionen blev gennemført 1883-85 under ledelse af premierløjtnant Gustav Frederik Holm (1849-1940, søofficersnummer 1174); men først i 1890 lykkedes det at få bevilliget midler til skibsekspeditio-

nen, Sælfangerdamperen HEKLA lejes med besætning i Norge, og i 1891 kunne den 11 mand store ekspedition sejle fra København.

Den 20. juli foretoges en kortvarig landsætning af ekspeditionen ved Kap Broer Ruys nord for Franz Joseph Fjord for jagt på moskusokser, idet det zoologiske museum meget ønskede at komme i besiddelse af nogle eksemplarer af disse dyr. Derefter fortsattes sejladsen til Scoresby Sund, hvis ydre dele i 1822 var blevet kortlagt af den engelske hvalfanger og forsker William Scoresby. Han opkaldte fjorden efter sin fader og navngav iøvrigt f.eks. Kap Tobin, Kap Brewster og Constable Pynt efter bekendte og fremtrædende briter. Under det videre kortlægningsarbejde navngav også Ryder og Vedel en lang række lokaliteter; men de valgte mere beskedne navne såsom Grise-pynt, Snesund og Røde Ø, navne der også stadig benyttes. Den danske station etableredes i land inde i bunden af hovedfjorden på en ø, der fik navnet Danmarks Ø. Det besluttedes at lade HEKLA overvintre i Hekla Havn på Danmarks Ø i stedet for som planlagt at lade den gå hjem for vinteren. I august-september gennemførtes med ekspeditionens nyttige dampbarkasse en omfattende udforskning og opmåling af det indre, ikke før besøgte fjordsystem. Denne virksomhed fortsattes ved slæderejser i forårsmånederne 1892. Den planlagte bådtur sydpå langs kysten måtte opgives på grund af isforholdene, og i august forlod ekspeditionen Scoresby Sund om bord i HEKLA. Efter et 14 dages ophold i Ammassalikområdet returneredes til København.

Selve ekspeditionens forløb og dens resultater er naturligvis forlængst beskrevet i rapporter og redegørelser, som offentliggjordes i Meddelelser om Grønland 1895-96; men Vedels dagbøger, der først nu udgives, udmærker sig ved også at indeholde personlige iagttagelser og en beskrivelse af dagligdagens hændelser og genvordigheder. Han udtrykker sig præcist, knapt og beskedent med lune og med sans for naturen. Læseren får et levende indtryk af vilkårene for datidens arktiske opdagelsesrejsende og et godt billede af en rejse i storslåede og hidtil ukendte egne. Ganske karakteristisk er nok den disciplinerede søofficers irritation over ekspeditionens tre studenter,

som han konsekvent omtaler som "videnskaben". Retfærdigvis må det anføres, at disse tre, Bay, Hartz og Deichmann faktisk fik samlet og udgivet et betydeligt videnskabeligt materiale.

Hans Christian Gulløv, der selv har erfaring fra forskningen i Grønland, har fra de ialt 688 håndskrevne dagbogsider foretaget et fyldigt udvalg af sammenhængende passager og forbundet disse med resume, således at helheden ikke brydes. Afslutningsvis kommenterer Gulløv ekspeditionens resultater og henviser i en litteraturfortegnelse til værker omhandlende forskningen i Østgrønland.

Bogens titel er et citat fra dagbogen 10. maj 1892, hvor Vedel om en jagttur skriver: "Saa syv skinnende, hvide Rener. De fem var kullede, en havde 3 tommers lodne Horn og en enkelt blanke Horn". Dette var ikke den eneste gang, der observeredes renflokkede. Ekspeditionsdeltagerne må imidlertid være blandt de sidste, der har set rener på Grønlands østkyst. I løbet af det følgende tiår menes de at være uddøde.

Denne meget læseværdige bog foreligger i smuk udførelse og er vel illustreret. Specielt skal fremhæves de mange gode af Ryder og Vedel tagne fotografier, der er stillet til rådighed af Arktisk Institut.

(1643)

**Anders Odsbjerg: "Nordøstgrønlands Slædepatrulje 1941-45 -Besættelsestidens militære forsvarspatrulje".
Forlaget KOMMA, 120 sider. Pris kr. 138,-**

Begivenhederne under 2. verdenskrig i Grønland. Oprettelsen af den militære slædepatrulje i Nordøstgrønland, baseret på de danske og norske fangstfolk, der levede i landet er beskrevet af mange og mange steder. Det meste, der er skrevet, baserer sig

på samme kilder. Det er en spændende del af historien, fordi her træder enkeltpersonerne frem. Det er en krig, hvor begge sider beklager de tab, de tilføjer fjenden. En krig, hvor Nordøstgrønlands natur og dens love er overordnet begivenhederne.

Krigen i Grønland var en kamp om at få de nødvendige vejrmeddelinger fra den del af verden, hvor Europas vejr fødes. Men det var også begivenheder, der i et videre perspektiv skulle blive afgørende for Grønlands fremtid. Grønlands nuværende status blev grundlagt i Washington. I Nordøstgrønland stod amerikanske og tyske soldater for første gang i 2. verdenskrig direkte overfor hinanden som fjender. Endda før USA var officielt inddraget i krigen.

Denne bog er anderledes. Anders Odsbjerg tager sit udgangspunkt i begivenhederne, men samtidig er han i et meget grundigt researcharbejde gået bag om begivenhederne for at fortælle den del af historien, der danner den egentlige baggrund. Det er beslutningerne truffet i Washington, i England og i Grønland. Han sætter det videre perspektiv.

Han har opsøgt og interviewet de nulevende personer, der tog del. Han har vejet de foreliggende oplysninger og sat dem i relation til hinanden. Dette historiske materiale er enestående. Med sin journalistiske sans har han kunnet flette denne baggrund ind i begivenhedernes forløb, så både de og deres baggrund er spændende læsning.

Bag bogen ligger et stort forskningsarbejde. Bogen er dettes konklusioner og umiddelbare resultater. Man må ønske, at Anders Odsbjerg en dag får mulighed for at præsentere det samlede kildemateriale.

Bogen skal varmt anbefales enhver, der interesserer sig for Grønland og dets nyere historie. Her er nyt, vigtigt, ikke tidligere offentliggjort materiale.

"Nordøstgrønlands Slædepatrulje 1941-45" er vel illustreret, og fremtræder som et smukt og fint opsat arbejde.

Leif Vanggaard
stabslæge

NEKROLOGER

1623. *Orlogskaptajn Christian Bøje Ingeman-Nielsen* fødtes den 5. december 1920 i Sct.Thomas, tidligere Dansk Vestindien, som søn af ingeniør Ludvig Nielsen og hustru Anna Marie f. Andersen.

I 1941 påbegyndte han søofficersuddannelsen og var bl.a. den 29. august 1943 ombord i HVIDBJØRNEN, som blev sænket i Store Bælt af egen besætning. Efter interneringen deltog han i "Det civile Navigationskursus" indtil det blev opløst i september 1944; men var fra dette års begyndelse blevet involveret i søværnets del af modstandsbevægelsen, bl.a. som en af sikkerhedsvagterne for viceadmiral Vedel. Da hans årgangs uddannelse var blevet forsinket under krigen, udkommanderedes han efter befrielsen som søkadet af klasse A med ministrygeren ME 1044 (engelsk type) og frem til marts 1947 med andre typer, afbrudt af et halvt år ved Søværnets Eksercerskole i Arresødalvej og på Søofficersskolen. Den 20. juni 1946 blev han udnævnt til søløjtnant II.

I sommerhalvåret 1947 og -48 var han med opmålingsskibet HEJMDAL til Grønland. Søkortarkivet havde i 1946 overtaget udgivelsen af alle søkort over grønlandske farvande, og med anskaffelsen af en transportabel Decca-kæde til pladsbestemmelse i 1947, var han med, da der for alvor kom gang i søopmålingen. Det skærpede hans interesse for anvendelse af elektronisk materiel til navigationsbrug i en grad, der kom til at præge hans karriere i mange år.

Imellem opmålingstogterne var han i vinteren 1948 i New Orleans (US), hvor han deltog i overtagelse, fortræning og hjemsejling af det senere danske inspektionsskib VITUS BERING.

Efter i 1949 at have gennemgået navigations- og kampinformationskursus i England blev han de følgende næste to år udkommanderet med de dengang nye torpedobåde af KRIEGER- og WILLEMOES-kl.. Fra december 1950 indtil juni 1955 var han beskæftiget med teleteknisk virksomhed og oplevede oprettelsen af Søværnets Televæsen den 1. august 1951, hvor-

ved han kom til at deltage i denne institutions rivende udvikling og store moderniseringsopgaver, der dengang omfattede opførelse af flådestationer landet over, indførelse af radar i søværnet og en gennemgribende modernisering af sonar- og ekkolodsmateriel. Kutymemæssigt for officerer, der var tjenstgørende ved tekniske institutioner, var han endvidere lærer ved Søværnets Officersskole m.fl. i radarlære, elektrisk materiel og meddelelsetjeneste. I samme periode gennemgik han flere kurser i US, bl.a. i elektronisk krigsførelse.

Den 1. februar 1955 blev han udnævnt til orlogskaptajn og fik ved hjemkomsten fra US sin første chefsudkommando til søs i ministrygere af SØLØVEN-kl. indtil oktober 1957. Herefter fulgte tre år som stabsofficer ved SHAPE i Paris, hvor han kom ud for et færdselsuheld med påfølgende længere hospital-sophold. Tilbage i Danmark gjorde han et halvt år tjeneste i forsvarsstabens O-afdeling og sluttede sin karriere i søværnet med 4 1/2 år ved Søværnets Sergentskole, hvorfra han med udgangen af januar 1967 fik sin afsked af linien i nåde og med pension på grund af svagelighed. I en tid derefter arbejdede han for et arkitektfirma.

Som kadet havde han den 10. november 1944 indgået ægteskab med den ungarsk fødte Ilma Amalie Goldberger de Buda; men ægteskabet blev opløst i 1969, hvorefter han i maj 1971 giftede sig med Ina Tove Thomsen, f. Nielsen.

Yngre kammerater oplevede ham som en af de mere menneskelige kadetter, og kolleger fra de unge år huskede ham som en stillfærdig, samarbejdsvillig og god officerskammerat, der aldrig gik til yderligheder.

Men det forekommer, at den påførte svagelighed alt for tidligt stoppede hans lovende karriere. Han døde den 20. oktober 1983.

(1653)

1627. Orlogskaptajn Per Aasberg-Jacobsen fødtes den 28. maj 1922 i Nysted på Lolland som søn af læge Aage Jacobsen og hustru Hansigne, født Rasmussen.

Aasberg-Jacobsen var student fra gymnasiet i Nykøbing på

Falster og blev i 1941 antaget som søkadetlærling. Han fulgte søofficersskolens uddannelse indtil 29. august 1943, hvor han var tjenstgørende i kadetskoleskibet INGOLF. Efter frigivelsen fra den tyske internering gennemgik han det af marineministeriet oprettede civile navigationskursus på Handelshøjskolen i København. I 1944 var han udmønstret som jungmand på skonnerterne GLORY og INGEBORG, som fragtede "illegal" kurerpost til Sverige og bragte våben tilbage herfra til den danske modstandsbevægelse, som han var tilknyttet indtil befrielsen i 1945.

Efter officersudnævnelse i 1946 fulgte søtjeneste i ministrygere og ubåde. I 1950 var han som elev på togt med den af chefen for søartilleriet oprettede skolegruppe, en specialuddannelse, der senere fulgtes op af et "Long Gunnery Course" på HMS EXCELLENT i England. I årene deromkring gjorde han søtjeneste som artilleriofficer i kystjagere og fregatter.

I 1954 gennemgik han et kursus i USA i flådeforsyningstjeneste og blev med denne baggrund efter hjemkomst sat til at reorganisere søartilleriets beholdningstjeneste efter moderne principper. Herefter fulgte ny tjeneste til søs og en tre års turnus som søværnets repræsentant hos den overordnede luftværnsartilleriofficer med tjenestested ved flyverkommandoen i Vedbæk, hvorefter han blev chef for Flådestation Grønnedal i Grønland. I årene 1965-70 gjorde han tjeneste som chef for inspektions-skibe af HVIDBJØRNEN-klassen på togter til Færøerne og Grønland, afbrudt af mellemliggende tjeneste ved Flådestation Københavns ekvipageafdeling.

Aasberg-Jacobsen søgte afsked fra linien i 1970 og ansattes derpå som orlogskaptajn af reserven med afsked herfra i 1982. Allerede inden Per Aasberg-Jacobsen kom i søværnet var hans store interesse for søen vakt gennem sejlsport. I tjenesten var han respekteret som en dygtig og dristig sømand, evner der især kom ham tilgode under hans hyppige skibschefsudkommandoer til Grønland og Færøerne.

Han var en mand med selvsikre meninger og rask beslutsomhed. Hans omgangstone overfor såvel under- som overordnede var meget ligefrem - ja undertiden skarp, men dette forhindrede ham ikke i at udføre en agtet og pligtopfyldende indsats på de

poster, som han bestred under hans meget varierede karriere til søs og i land. I muntert lag var "Jacob" - så kaldet mellem venner - både gemytlig og forslagen.

Aasberg-Jacobsens kærlighed til sølivet fortabte sig ikke efter hans afsked, hvor han sammen med sin hustru Inge, født Nielsen, tilbragte størsteparten af tiden ombord i eget sejlfartøj, indtil han i 1978 blev ramt af alvorlig sygdom, der til sidst medførte svær invaliditet. Ægteparret var i de seneste år bosat i Ølstykke på Sjælland. De havde to døtre.

Per Aasberg-Jacobsen afgik ved døden den 6. juli 1991. Hans urne er nedsat på kirkegården i Ølstykke.

(1617 og 1628)

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i maj/juni 1991

ADMINISTRATION & ORGANISATION

Ansæt ved Søværnets Materielkommando, Centralledelsen.
Kbh. 1991. 28 s. ill.

Rasmussen, O.L.: Danske Inspektionsskibe i Nordatlanten siden 1918 og deres opgaver. (Hovedopg. fra SOS) Kbh. 1991. 29 s. ill. maskinskr. 4°.

HISTORIE

Gotschalk, F.L.F.: Vulkankatastrofen den 8. Mai 1902 Christi Himmelfartsdag - paa Martinique. (Dagbogsoptegnelser). u.sted. u.år. 6 s. maskinskr. 4°.

Koburger, Charles W.: The Cyrano Fleet. France and Its Navy, 1940-1942. New York 1989. 152 s. ill. kort. index. bibl.

Madsen, Otto: P&Ts historie til 1711. Bd. 1: Et nyttigt og gavnligt Postværk. Kbh. 1991. 438 s. ill. kort. index. bibl.

Marinemaleren C.F. Sørensen. Helsingør 1991. 184 s. ill. index. 4°.

Mengel, Pierre: Hvor fører kablerne hen? Kbh. 1991. 200 s. ill. kort. index. bibl.

NATO flådedepoter i Danmark i 25 år 1 APR 1966 - 1 APR 1991. u.sted 1991. 16 s. ill. dansk & engelsk tekst.

Rapport fra Militærhistorisk Konference i Frederikshavn juni

1989. Fred.havn. u.år. 96 s. ill. kort. 4°.

KRIGSHISTORIE

D'Este, Carlo: World War II in the Mediterranean 1942-1945. Chapel Hill, N.Carolina 1990. 218 s. ill. kort. index. bibl.

Hickey, Donald R.: The War of 1812. A Forgotten Conflict. Chicago 1989. 458 s. ill. kort. index. bibl.

Koburger, Charles W.: Steel Ships, Iron Crosses and Refugees. The German Navy in the Baltic, 1939-1945. New York 1989. 134 s. ill. kort. index. bibl.

Kurzman, Dan: Fatal Voyage. The Sinking of the USS Indianapolis. New York 1990. 332 s. ill. kort. index. bibl.

Meddelelse fra Marineafdelingen til en modtager i København og Kaptajnøjntant S. Thostrups Dagbogsreferater 1/5 - 4/5 1945. u.sted u.år. forsk.pag. (120 s.) maskinskr. 4°.

Müller, Klaus: Tegetthoffs Marsch in die Nordsee. Oeversee, Düppeler Schanzen, Helgoland im deutsch-dänischen Krieg 1864. Graz 1991. 152 s. ill. bibl.

Nielsen, Johs.: Kampen om Amerika. Odense 1991. 148 s. ill. kort. index. bibl.

PERSONALHISTORIE

Christiansen, Lilli: Familien Nielsen. Fred.berg 1990. 392 s. ill. maskinskr. 4°. 2 bd.

POLITIK

Grove, Eric & Graham Thompson: Battle for the Fjords. NATO's Forward Maritime Strategy in Action.

London 1991. 128 s. ill. kort. index.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Breyer, Siegfried: Enzyklopädie des sowjetischen Kriegsschiffbaus: Bd. 3: Flottenbau und Plansoll.

Herford 1991. 162 s. ill. index. 4°.

Breyer, Siegfried: Schlachtschiff BISMARCK.

MARINE-ARSENAL 15. Friedberg 1991. 50 s. ill. 4°.

Holmes, Tony & Jean-Pierre Montbazet: World Super Carriers.

Naval air power today. London 1988. 128 s. ill.

Kinzey, Bert: USS Forrestal in detail & scale. The World's First Super Carrier. Blue Ridge Summit, Pa. 1990. 72 s. ill. 4°.

Peterkin, Ernest W.: Drawings of the U.S.S. Monitor. A Catalog and Technical Analysis. Washington 1985. 588 s. ill. index. bibl.

Preston, Antony: Modern Air Power Carriers.

London 1990. 80 s. ill. index. 4°.

Watson, D.G.M. & A.M. Friis: A New Danish Fishery Inspection Ship Type. (The Royal Institution of Naval Architects, Paper No. 7). u.sted 1991. 16 s. ill. 4°.

BJÆRGNINGSVÆSEN

Bartholomew, C.A.: Mud, Muscle, and Miracles. Marine Salvage in the United States Navy. Washington 1990. 506 s. ill. index. bibl.

Schmidt, Peter: Jagten på de grå ulve. Myter og beretninger om tyske u-både i danske farvande siden 1945. Munkebo 1991.

168 s. ill.

GRØNLAND

Poulsen, Charles: Yngstemandens dagbøger fra Danmark-Ekspeditionen 1906-1908. Kbh. 1991. 286 s. ill. kort.

Kommentarer til nyanskaffelser maj/juni 1991

C.A. Bartholomew: Mud, Muscle and Miracles. Marine Salvage in the United States Navy. Department of the Navy, Washington, D.C. 1990.

En fylldig beskrivelse af den amerikanske marines bjærgningstjeneste fra slagskibet Maine i Havannas havn (selv om denne nu blev udført af hærens ingeniørkorps) til Challenger i 1986.

Denne sidstnævnte, den største eftersøgnings- og bjærgningsoperation til dato, involverede mere end 1000 personer, en flåde af overfladeskibe, en atomubåd og mange bemandede og ubemandede undervandsfartøjer.

Bogen har mange udmærkede beskrivelser af forskellige bjærgningsoperationer, bl.a. den sunkne ubåd *Sqaelus* i 1939, rydning af havnene i Middelhavet i forbindelse med invasionsforetagender under 2. verdenskrig, slagskibet *Missouri* i 1950, Suezkanalen i 1974. Et af tillæggene indholder en oversigt over flådens bjærgningsskibe.

Lilli Christiansen (f. Selchau-Hansen): Familien Nielsen. Privat udg., Frederiksberg 1990.

1158 Kommandør Knud Christian Julius Nielsen og 1322 Premierløjtnant Aage Nielsen er de for Søværnet interessante medlemmer af familien Nielsen, som kommandørens datterdatter har redegjort for i dette 2-binds værk. Kommandøren blev allerede i 1874 i en alder af 29 år konstitueret underdirektør

ved Orlogsværftet, i 1883 direktør for skibbygning og maskinvæsen ved Orlogsværftet. I tiden 1895-1907 var han direktør for Burmeister & Wains skibsbyggeri og maskinvæsen. Hans søn Aage Nielsen, stiftede i 1904 sammen med ingeniør Frits Rudolf Christiani det senere verdensomspændende firma Christiani & Nielsen.

Kommandørens datter-datter har dels selv fortalt om sine oplevelser i familien, dels genfortalt, hvad hun har fået berettet, dels gengivet uddrag af bøger om Orlogsværftet, B & W m.fl. og dels gengivet breve fra bl.a B & W. Alt sammen giver det et godt indtryk af disse 2 søofficerers enestående position i datidens Danmark.

Carlo D'Este: World War II in the Mediterranean 1942-1945. Algonquin Books, Chapel Hill 1990.

En bog i serien "Major Battles and Campaigns", der omhandler invasionerne i Nordafrika og Italien for at drive tyskerne væk fra Middelhavet og for at angribe det, Churchill kaldte "aksemagternes bløde underliv".

Nok er de forskellige invasionsfortagender - Nordafrika, Sicilien, Salerno og Anzio - beskrevet, men bogen omhandler mest, hvad der skete derefter med den anvendte strategi og taktik på begge sider.

Eric Grove & Graham Thompson: Battle of the Fjords. Forward Maritime Strategy in Action. Ian Allan, Ltd., London 1991.

I 1980'erne diskuteredes i NATO en "ny" maritim strategi, der understregede fremskudte operationer i Norskehavet. Bogen beskriver sådanne operationer, som da blev udført i øvelsen "Teamwork" i september 1988 og er iøvrigt forsynet med mere end 160 fotografier af de deltagende enheder fra alle 3 værn, suppleret med civile skibe i konvojer.

Donald R. Hickey: The War of 1812. A Forgotten Conflict.

University of Illinois Press, Urbana 1989.

Bogen redegør for den militære, politiske, diplomatiske, økonomiske og sociale side af "den anden uafhængighedskrig", krigen mellem Amerika og England 1812-15.

Undertitlen er vel nok korrekt, idet krigen i USA mest kendes, fordi T.S. Key blev inspireret til at skrive "The Star Sprangled Banner", som dog først i 1931 blev den amerikanske nationalsang.

Charles W. Koburger: The Cyrano Fleet. France and Its Navy, 1940-1942. Praeger, New York 1989.

Efter Frankrigs fald i sommeren 1940 kunne vel både Tyskland og England tolerere en "neutral" fransk flåde, medens ingen af dem med sindsro kunne se på muligheden af, at denne potentielle styrke kunne falde i fjendens hænder. Af hensyn til sine forsyningslinier og overherredømmet i Middelhavet bemægtigede da også England sig først enkelte franske skibe og ødelagde derefter den tidligere allierede flotille i Oran, hvorefter en stor del af den resterende franske flåde sænkede sig selv i Toulon i efteråret 1942.

Den franske tidligere viceminister i Vichy-regeringen og i 1942 flådechef, Jean Darlon, har altid været anset for at have været pro-nazist og samarbejdsvillig, men nærværende bog forsøger at tegne et andet billede af admiralen som tro mod Vichy-regeringen og kæmpende for at holde livslinierne åbne til det vidtstrakte franske imperium.

Charles W. Koburger: Steel Ships, Iron Crosses, and Refugees. The German Navy in the Baltic, 1939-1945. Praeger, New York 1989.

En bog, der dels omhandler Østersøens geografiske og politiske betydning og dels - og navnlig den tyske flådes optræden her under 2. verdenskrig med særlig vægt på dens evne til - sam-

men med handelsskibe - at løse den fantastiske opgave at evakuere godt 2 mill. civile og militære personer i krigens sidste halve år.

Dan Kurzman: Fatal Voyage. The Sinking of the USS Indianapolis. Atheneum, New York 1990.

Den amerikanske krydser Indianapolis (1932-45) sejlede fra San Francisco den 16. juli 1945 med forskelligt materiale, der skulle anvendes ved det første atombombeangreb på Hiroshima. Efter at have udlosset ved Guam fortsatte den mod Philippinerne, men blev den 30. juli sænket af en japansk u-båd godt 400 sm vest for Guam. Kun 316 af en besætning på 1200 mand og kun efter 5 dage i søen på vragester og i redningsveste. Chefen, kommandør McVay, blev - som den første amerikanske skibschef - stillet for en krigsret for at have mistet sit skib i kamp, og ovenikøbet konfronteret med den japanske u-bådschef, som blev fløjet til Amerika som vidne.

Forfatteren konkluderer, at denne retssag var et spil for galleriet, og at flådens (mis)handling af sagen har plaget Pentagon lige siden.

Otto Madsen: P&Ts historie til 1711. Bd. 1: Et nyttigt og gavnligt Postværk. Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, Kbh. 1991.

Det første af flere bind om det danske Post- og Telegrafvæsens historie fra Chr. IV's forordning af 24. december 1624. P&T's historie handler om organisationen gennem tiderne, om post- og telegraffolk og deres arbejdsvilkår, om postens gang og telegrammers aflevering. Værket vil være et udmærket supplement til Danmarks historie.

Det vil være interessant at se, hvad bind 2 og 3 vil fortælle om den optiske telegraf og om postskibene.

Femte bind forventes at udkomme i efteråret 1993.

Charles Poulsen: Yngstemandens Dagbøger fra Danmark- Ekspeditionen 1906-1908. Rhodos, Kbh. 1991.

Af Danmark-Ekspeditionens 28 medlemmer var den yngste, matros Charles Poulsen endnu ikke fyldt 18 år, da skruedefregatten DANMARK i juni 1906 afgik fra København.

Han var en flittig dagbogsfører - dagbøgerne findes nu på Ringkøbing Museum - og nærværende bog er en forkortet udgivelse.

Charles Poulsens dagbogsblade skildrer ekspeditionens arbejde, om bord og i land, ængstelsen for de tre bortkomnes skæbne (Mylius-Erichsen, Høeg-Hagen og Jørgen Brøndlund), længslen efter hjemmet og tankerne om fremtiden.

Dette er den første egentlige dagbogsudgivelse, og den giver et anderledes billede af ekspeditionen end de officielle rapporter. Charles Poulsen lægger ikke fingrene imellem i sine refleksioner over navnlig næstkommanderende, premierløjtnant Alf Troles evner til at løse den særlige opgave, der var ham betroet.

Erhvervelser i juli/august 1991

BIBLIOGRAFI & RETSVÆSEN

Bruzelius, Lars (ed.): A Bibliography of Books on Naval Architecture, Rigging and Seamanship Printed 1600-1919. 2. udg. Uppsala 1991. 304 s. bibl. maskinskr. 4°.

Debatten om Kildetilgængelighed og Arkivlov 7. maj 1990. Kbh. 1990. 44 s. maskinskr. 4°.

Register over film med tilknytning til Søværnet. (Udarb. ved Fjernkendingskolen 1990). Kbh. 1990. 7 s. 4°.

Schmoeckel, Helmut: Menschlichkeit im Seekrieg? Herford 1987. 272 s. ill. index. bibl.

HISTORIE

Dousset, Francis: Les Navires de Guerre Francais de 1850 a nos Jours. Rennes 1975. 368 s. ill. index. 4°.

Folk og Værn gennem 50 år. Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste 1941-91. Kbh. 1991. 64 s. ill.

Galster, Jon: Den 9. april 1940. - En sand myte.
Lyngby 1990. 294 s.

Hahn-Pedersen, Morten: Fyrskibe ved Danmarks port mod vest.
Esbjerg 1991. 64 s. ill. bibl.

Laursen, Andreas: Danske dampskibe. Billeder af dampskibets udvikling i Danmark. Kbh. 1973. 78 s. ill. bibl. 4°.

MHV 80 Klassen 1941-1991. 50 år. Horsens 1991. 26 s. ill. bibl.

Price, Anthony: The Eyes of the Fleet. A Popular History of Frigates and Frigate Captains 1793-1815. London 1990. 298 s. ill. index.

Reactor System Defects in Royal Navy Nuclear Powered Submarines. Cause and Strategic Deployment Aspects.
u.sted 1990. 20 s. ill. fotokopi. 4°.

Sweetman, Jack: American Naval History. An Illustrated Chronology of the U.S. Navy and Marine Corps 1775-Present. 2. Ed. Annapolis 1991. 376 s. ill. kort. index. bibl. 4°.

Thostrup, S.: Marine Medaljer. (foredrag). Kbh. 1982. 11 s. maskinskr. 4°.

KRIGSHISTORIE

Chantrain, J.P. m.fl.: The German Sailor in World War Two. London 1990. upag. (46 s.). ill.

Ellemann-Jensen, Uffe & Sven E. Thiede: Olfert Fischer i Golfen. Kbh. 1991. 60 s. ill. kort. bibl.

Koburger, Charles W.: Sea Power in the Falklands.
New York 1983. 190 s. ill. kort. bibl.

Marshall, Ian: Armored Ships. The Ships, Their Settings, and the Ascendancy that They Sustained for 80 Years.
Charlottesville 1990. 180 s. ill. bibl. 58 plates.

Rusbridger, James: Who Sank the Surcouf? The Truth about the Disappearance of the Pride of the French Navy.
London 1991. 210 s. ill. kort. index. bibl.

PERSONALHISTORIE

Arrowsmith-Brown, J.H. (ed.): Prutky's Travels in Ethiopia and Other Countries. HAKLUYT SOCIET, SECOND SERIES No. 174. London 1991. 546 s. ill. kort. index. bibl.

Mendenhall, Corwin: Submarine Diary. New York 1991. 290 s. ill. index.

Mørkboe, Eigil V.Mørk: 37 år i søværnets tjeneste.
u.sted u.år. forsk.pag. (106 s.). ill. maskinskr. 4^o.

Schütze, H.C.: Operation unter Wasser. Herford 1985. 252 s. ill. kort. index.

Stephen, Martin: The Fighting Admirals. British Admirals of the Second World War. London 1991. 228 s. ill. index. bibl.

Welham, M.G. & J.A. Welham: Frogman Spy. The mysterious disappearance of Commander "Buster" Crabb.
London 1990. 180 s. ill. index. bibl.

POLITIK m.v.

Brown, D.K.: The Future British Surface Fleet. Options for Medium-Sized Navies. London 1991. 192 s. ill. index.

Grove, Eric: Maritime Strategy and European Security. Common Security Studies No. 2. London 1990. 168 s. ill. kort. index. bibl.

Petersen, Nikolaj: Tysklands enhed - Europas sikkerhed. Kbh. 1991. 136 s. bibl.

Poulsen-Hansen, Lars P.: Politiske partier og bevægelser i Sovjetunionen. SNU Dokumentationsserie - 10. Kbh. 1991. 196 s. ill. bibl. 4°.

Sørensen, Henning (red.): Forsvar i forandring. Debat om Forsvarskommissionens beretning: Forsvaret i 90-erne. Kbh. 1991. 134 s. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Fock, Harald: Z-vor! Internationale Entwicklung und Kriegseinsätze von Zerstören und Torpedobooten 1914 bis 1939. Herford 1989. 444 s. ill. index. bibl. 4°.

Jane's High-Speed Marine Craft 1991. 24. udg. Coulsdon 1991. 652 s. ill. index. 4°.

Kemp, Paul J.: The T-Class Submarine. The Classic British Design. London 1990. 160 s. ill. index. bibl.

Koop, Gerhard & Klaus-Peter Schmolke: Schlachtschiff Scharnhorst. Vom Original zum Modell. Bonn 1991. 62 s. ill. bibl. 4°.

Koop, Gerhard & Klaus-Peter Schmolke: Die Schlachtschiffe der Scharnhorst-Klasse. Scharnhorst und Gneisenau: Rückgrat der deutschen Überwasserstreitkräfte bei Kriegsbeginn. Schiffsklassen und Schiffstypen der deutschen Marine. Bd. 2. Bonn 1991. 176 s. ill. index. bibl. 4°.

Köhl, Fritz & Eberhard Rössler: The Type XXI U-Boat. Anatomy of the Ship Series.

London 1991. 128 s. ill. bibl. 4*.

Lambert, John & Al Ross: Allied Coastal Forces of World War II. Vol. I: Fairmile designs an US marine chasers.

London 1990. 256 s. ill. bibl. 4*.

Moore, John E. (ed.): Warships of the Royal Navy. New Ed.

London 1981. 120 s. ill. index. 4*.

Patruljefartøjet Laxen. Standard Flex 300. (eng. udg.: HDMS Laxen. Welcome on Board). Kbh. u.år. 16 + 8 s. ill.

Rössler, Eberhard: Die Sonaranlagen der deutschen U-Boote. Entwicklung, Erprobung und Einsatz akustischer Ortungs- und Täuschungseinrichtungen für Unterseeboote in Deutschland.

Herford 1991. 128 s. ill. bibl. 4*.

Stalkart, Marmaduke: Naval Architecture 1787. (Fascimile 1991). 2 bd. Rotherfield 1991. 236 s. + 17 planer. ill. index. 4.*

Utley, Jonathan G.: An American Battleship at Peace and War. The U.S.S. Tennessee. Lawrence (Kansas) 1991. 146 s. ill. index. bibl.

BJÆRNINGSVÆSEN, DYKNING m.v.

Først nu kender vi sandheden om Titanic. (Ekstra nr. af Ill. Videnskab 1988). Kbh. 1988. 32 s. ill.

McLean, Tom & Alec Beilby: Survival at Sea. London 1989. 128 s. ill. index.

Sport Diving. The British Sub-Aqua Club Diving Manual. London 1990. 256 s. ill. kort. index.

Welham, Michael G.: Naval Elite Units. London 1990. 48 s. ill.

UNIFORMSVÆSEN

Uniforms & Insignia of the Navies of World War II. Compiled by US Naval Intelligence. London 1991. 112 s. ill.

GRØNLAND

Gulløv, Hans Christian: Syv skinnende hvide rener. Dagbog ført på den Danske Ekspedition til Østgrønland 1891-92 af Premierløjtnant Helge Vedel. Kbh. 1991. 160 s. ill. bibl.

Nielsen, Kay S.: Sirius 1950-1990. Kbh. u.åu (1990). 40 s. ill. kort. bibl.

Vedel, H.: Dagbog ført på den Danske Ekspedition til Østgrønland 1891-92. Bd. I-VI. (Indb. i 3 bd.) u.sted u.år. upag. maskinskr. 4°.

TIDSSKRIFTER

Nyt fra BHSN. (Besættelsehistorisk Selskab for Nordjylland). Vol. 1, nr. 1 1988 ff. u.sted 1988. ill. dupl. 4°.

Reveille. International Military Music Society. Dansk Afd. Nr. 1/1991 ff. Veksø 1991. ill.

Kommentarer til nyanskaffelser juli/august 1991

D.K. Brown: *The Future British Surface Fleet. Options for Medium-Sized Navies.* Conway Maritime Press, London 1990.

Undertitlen er for så vidt passende eftersom Royal Navy her i 1990'erne er gået ned i såvel størrelse som anvendelsesområde. Bogen giver en erfaren skibskonstruktørs bud på Royal Navy's fremtid, ikke blot skibskonstruktion men også flådepolitik fra

strategiske overvejelser og flådesammensætning til økonomiske vanskeligheder og bygningsmæssige muligheder.

Forfatteren lægger særlig vægt på den moderne fregat og fordele og ulemper ved hydrofoil'er, luftpudebåde og SWATH (i.e. Small Waterplane Area, Twin Hull).

Jon Galster: Den 9. april 1940 - En sand myte!
Dansk Historisk Håndbogsforlag, Lyngby 1990.

Kort efter at retsopgøret efter besættelsen var afsluttet, bl.a. med den Parlamentariske Kommissions endelige beretning, fremsatte Jon Galster forræderibeskyldninger mod navngivne socialdemokratiske og radikale politikere.

("Rostockmødet 17. marts 1940").

Han blev ved Vestre Landsret dømt for æresfornærmelse og bagvaskelse for "at have beskyldt de daværende ministre Th. Stauning, Vilh. Buhl og Alsing Andersen for "højforræderi" derved, at de pågældende gennem udenrigsminister P. Munch forud for den 9. april 1940 traf hemmelig aftale med den tyske regering om tysk besættelse af Danmark, og derved, at de pågældende i tiden indtil besættelsen forberedte og lettede denne ved forræderiske handlinger og undladelser, alt uagtet tiltalte har savnet rimelig grund til at anse sigtelserne for sande".

I nærværende bog fremlægger Galster sit omfattende materiale og offentliggør også vidneudsagn, som aldrig før har været offentliggjort eller som - efter Galsters opfattelse - blev undertrykt ved retssagen.

Ian Marshall: Armored Ships. The Ships, their Settings, and the Ascendancy that they sustained for 80 Years.
Howell Press, Charlottesville 1990.

I imperialismens dage i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet, var det de store pansrede skibe, der beherskede havene.

Idet forfatteren og kunstneren forener smukke akvareller med en åndfuld tekst, føres læseren gennem historien om udviklingen af verdens mest kendte krydsere og slagskibe fra Krimkri-

gen til og med 2. verdenskrig.

Man er tilbage i tiden, hvor national sømagt blev målt i rækningen af skibets kanoner og tykkelsen af dets panser.

Udover de 58 farvelagte akvareller indeholder bogen detaljerede tekster, stregtegninger, kort over søslag, bibliografi og specifikation af hvert omtalt skib.

Corwin Mendenhall: Submarine Diary. Algonquin Books, Chapel Hill, North Carolina, 1991.

Søløjtnant, senere kontreadmiral, Mendenhall var torpedoofficer i den amerikanske u-båd Sculpin ved angrebet på Pearl Harbor den 7. december 1941.

Sculpín, der var stationeret i Manila på Philippinerne, stod straks til søs for at opsøge fjenden. Forfatteren var på 7 togter i Stillehavet med denne u-båd og senere på 4 togter med ubåden Pintado.

Bogen er om hans oplevelser på disse togter, og den giver et godt indblik i livet om bord.

Ved afslutningen af 2. verdenskrig i august 1945 var godt 2117 japanske krigs- og handelsskibe nedkæmpet, og i mere end 55% af tilfældene var amerikanske u-både deres banemænd; men det kostede også dyrt: 22% af u-bådsbesætningerne kom aldrig tilbage. Sculpín selv gik ned kort efter at forfatteren var blevet tilkommanderet Pintado.

Nyt fra BHSN nr. 1/1988 ff.

På en stiftende generalforsamling i februar 1988 besluttedes det at oprette et "Besættelsestidshistorisk Selskab for Nordjylland" (BHSN), som en videreudbygning af det arbejde, "Bunkersgruppen" under Bangsbomuseet siden 1986/87 havde udført med en registrering af befæstningsanlæggene i Frederikshavn.

Nyt fra BHSN, som fremkommer i duplikeret form, indeholder mange oplysninger, skitser, tegninger over befæstningsanlæg - ikke blot i Nordjylland, artikler om samme af diverse forfattere, og vidner iøvrigt om den entusiasme som såvel professionelle som amatørhistorikere lægger for dagen.

Tidsskriftet, hvis seneste nummer er 1/1991, er tilgået biblioteket som gave fra selskabet.

Anthony Price: The Eyes of the Fleet. A Popular History of Frigates and Frigate Captains 1793-1815. Hutchinson, London 1990.

Fregatten i træskibsperioden eksisterede som en klasse af krigsskibe kun i godt 100 år, fra midten af 1700'tallet til ca. 1850. Som en hurtigsejlende krydser var den "flådens øjne". Men den var mere end det: Et rigtigt kampskib, let bygget men tungt armeret.

I Royal Navy var fregatten flådens "altnuligmand" og en eftertragtet chefsudkommando for enhver ung officer i hans higen efter at gøre karriere.

Bogen er historien om fregattens udvikling, for en stor del fortalt gennem nogle af de mest berømte - og berygtede - fregatchefer.

Reveille nr. 1/1991. Hellerup 1991.

Reveille er tidsskrift for den danske afdeling af "International Military Music Society", og nr. 1/1991 er 11. årgang af tidsskriftet, som indeholder artikler om militærmusik og anmeldelser af afholdte koncerter, ligesom der oplyses om nye udgivelser, kommende koncerter m.m.

IMMS's generelle formål er at fremme interesse for/støtte til forskning i militærmusik, at give mulighed for kontakter mellem militærmusikinteresserede og at arbejde for at pladeproducenter og radio/TV tilgodeser militærmusik på lige fod med andre musikformer.

Nyvalgt formand for den danske afdeling er generalmajor N. A. Rye Andersen. Tidsskriftet tilsendes biblioteket som gave fra redaktøren.

Revue Internationale d'Histoire Militaire no. 73/1991.

Det sidst udkomne nummer af tidsskriftet er udgivet af den

tyske kommission med professor Jürgen Rohwer som redaktør. I ly af udviklingen indenfor nedrustning og kontrol har kommissionen anset det for nyttigt at undersøge, hvorfor forsøgene på nedrustning i 1930'erne slog fejl. Historikere fra England, USA, Japan, Frankrig, Italien, Sovjetunionen og Tyskland har bidraget med diverse artikler herom, idet der særlig fokuseres på det enkelte lands maritime politik.

Artiklerne er på enten engelsk, tysk eller fransk med resumé på de to andre sprog.

James Rushbridger: Who Sank Surcouf? The Truth about the Disappearance of the Pride of the French Navy. Century, London 1991.

Surcouf var een af de største u-både under 2. verdenskrig og den franske flådes stolthed.

Den 2. juli 1941 blev den med magt overtaget af Royal Navy, da den var doksat i Devonport, og med en sammenskrabet besætning, bl.a. fiskere fra Bretagne, blev den sendt mod Canada for at eskortere konvojer.

Allerede her opstod der rygter om u-båden, bl.a. om at den skulle have sænket nogle af de skibe, den skulle beskytte.

Omkring årsskiftet 1941/42 blev den beordret til Tahiti, trods den engelske forbindelsesofficers advarsel om, at besætningen ikke var til at stole på, og at man åbent talte om mytteri.

På vej fra Bermuda mod Panama-Kanalen med 129 franske besætningsmedlemmer og en forbindelsesgruppe på 3 mand fra Royal Navy, forsvandt den spørløst.

Rygterne gik igen. Var den sænket af allierede styrker, fordi den skulle have virket som forsyningskib for en tysk ubåd? Eller blev den uforsætligt sejlet i sænk en mørk nat af et amerikansk fragtskib?

Helmuth Schmoeckel: Menschlichkeit im Seekrieg? Mittler & Sohn, Herford 1987.

Bogen behandler søkrigens menneskelige aspekter, den menneskelige anstændighed, "fairness" om man vil. Gennem mere

end 200 eksempler - anført næsten kronologisk - skildres det, hvordan modstanderne behandler hinanden.

Bogen indledes med det lovmæssige grundlag for søkrig ved 2. verdenskrigs begyndelse og behandler iøvrigt også forholdene i krigsfangelejr.

En interessant bog. Iflg. litteraturlisten har forfatteren mest anvendt tysk litteratur, og dette gør nok bogen lidt farvet! Eksempelvis er der stor forskel på forfatterens beskrivelse af den tyske ubåd U3's sænkning af den danske damper Vendia den 30. september 1939 og det, der fremgår af Christian Tortzens doktordisputats: "Søfolk og skibe 1939- 1945" fra 1981.

*H.G. Schütze: Operation unter Wasser.
Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford 1985.*

Da slaget om Atlanterhavet vendte til de allieredes fordel i 1943, bestemte den tyske søkrigsledelse, at de tyske ubåde skulle have læge ombord.

Forfatteren havde i sommeren 1941, som 25-årig uddannet læge, meldt sig som frivillig til tjeneste i Krigsmarinen og var tjenstgørende 1943-45 i ubåde. Som han selv siger: "Lægen på en ubåd betød: Operation under vandet, medens destroyeres skruer hvinede ovenover og dybdebomber detonerede nedeunder".

I sin beskrivelse af tjenesten, kommer han også ind på de fysiske og psykiske problemer, som besætningen blev udsat for.

*Marmaduke Stalkartt: Naval Architecture 1787.
Fascimile af Jean Boudriot Publications, Rotherfield 1991.*

Værket har den fornemme titel: "Naval Architecture or the Rudiments and Rules of Ship Building Exemplified in a Series of Draughts and Plans with Observations. Sending to the further Improvement of that Important Arts.

Dedicated by permission, to His Majesty". 2nd Ed.

Det udkom i 1781, og biblioteket har denne første udgave, men - uvist af hvilken grund - ikke de tilhørende tegninger. Den har, henset til alderen, kun været til benyttelse på bibliotekets læse-

sal.

Det har nu vist sig muligt at anskaffe denne kostbare gengivelse af 2. udgave fra 1787 med tegninger.

Værket er i 2 bind: Et tekstbind på godt 250 sider og et bind med 17 tegninger.

Blandt de omhandlede skibe kan nævnes: En yacht, en "Sloop", et 44 og et 74-kanonskib.

Martin Stephen: The Fighting Admirals. British Admirals of the Second World War. Leo Cooper, London 1991.

Forfatteren indleder med Admiral Cunninghams kendte signal, da evakueringen af Kreta i maj 1941 var på sit højdepunkt: "Det vil tage flåden 3 år at bygge et skib. Det ville tage 300 år at opbygge et nyt omdømme. Evakueringen vil fortsætte".

Et eller andet sted imellem disse tal ligger - efter forfatterens opfattelse - det tidsrum, det vil tage at gøre en søofficer til admiral.

Bogen behandler vigtige episoder under 2. verdenskrig: Slaget ved La Plata, Narvik & Dunkirk, Oran & Taranto, Matapan, Bismarck, Prince of Wales & Repulse, Kanalgenembruddet, Barentshavet, D-dag & ubådskrigen og de heri deltagende admiraler. Konklusionen er en uundgåelig revurdering af disse, eftersom flere og flere dokumenter bliver tilgængelige, og de implicerede ikke mere er i stand til at udøve en direkte indflydelse på, hvordan deres egen historie bliver genfortalt.

M.G. & J.A. Welham: Frogman Spy. The mysterious disappearance of Commander "Buster" Crabb. W.H. Allen & Co., London 1990.

Under den sovjetiske krydser Ordzhonkidzes besøg i Portsmouth i april 1956 forsvandt den engelske frømand commander Crabb. Meget har siden været skrevet (og gættet) om denne hændelse.

Nærværende bog bringer intet særlig nyt, men afviger fra de øvrige bøger ved mere at fortælle om Crabbs liv, baseret på interviews med venner og kolleger. Dog er der til slut en omtale

af de 2 forfatteres tid i Tjcekoslovakiet, hvor de angiveligt mødte en på et sanatorium ansat kvinde, som skulle have mødt Crabb - nu Commander Lev Lvovich Korablov i den sovjetiske marine - i 1977 og senest i 1981.

*Michael G. Welham: Naval Elite Units.
Arms & Armour Press, London 1990.*

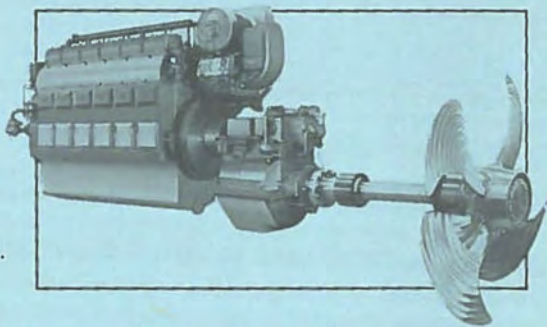
En (fortrinsvis) billedbog med forklarende tekst om mange landes specialstyrker, hvad enten de kaldes "commando groups", "Special Boat Squadron", "SEAL" eller "Spetsnaz". Danmark er repræsenteret med 2 billeder af "Søværnets Frmandskorps". Selv om det anføres som "a small commando force for covert operations", er der dog den glædelige tilføjelse "and is rumoured to be among Europe's best".

A.H.

Din partner til søs

- Driftssikkerhed
- Trækkraft
- Manøvreevne
- Flexibilitet
- Driftsøkonomi
- Service

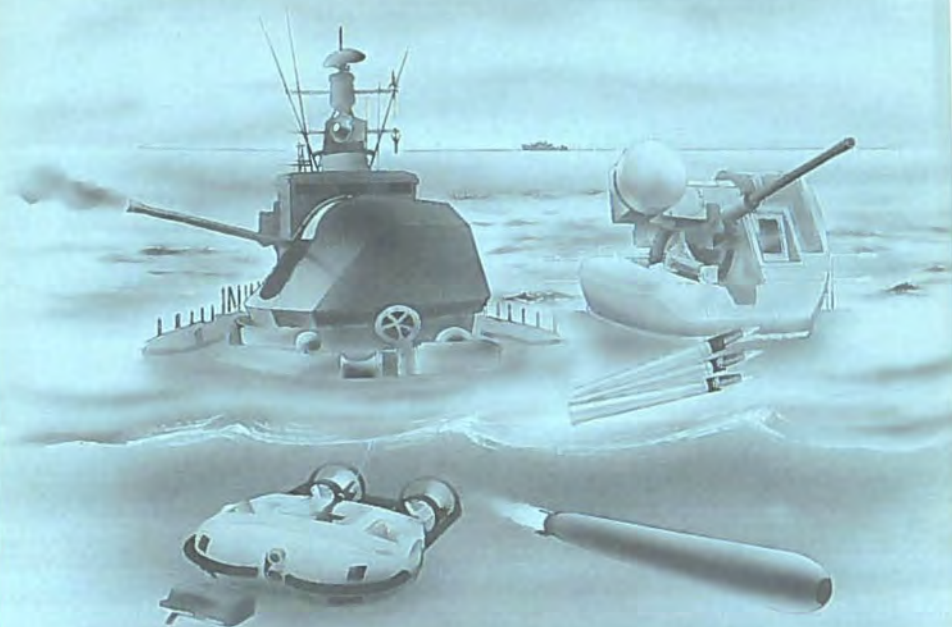
Alt dette er bare en del af et ALPHA fremdrivningsanlæg.



Alpha
PROPULSION SYSTEMS

**MAN
B&W**

MAN B&W Diesel A/S, Alpha Diesel, Niels Juels Vej 15, 9900 Frederikshavn, Tel.: 98 42 10 00, Telex: 67115 alpha, Telecopy: 98 42 32 00



NAVAL DEFENCE

Swedish Ordnance, a new name for a new company, continuing the traditions of its predecessors – Bofors and FFV Ordnance. Swedish Ordnance's naval defence systems cover every attack aspect of the enemy.

Air Defence Systems – guns and ammunition for the rapid and early destruction of attack aircraft, helicopters and anti-ship missiles.

Torpedoes – both heavyweight and lightweight for combating all types of surface and underwater craft.

ROVs – specially adapted remotely operated vehicles for clearing mines even in the most difficult locations.



Swedish Ordnance

S-691 80 KARLSKOGA, Sweden
Telephone +46 586 810 00
Telefax +46 586 581 45. Telex 73210 sword s

DANSK REPRESENTATION: Arne Hansen ApS, Stationsvej 28, Postbox 54, 2791 Dragør. Tlf. 32 53 79 00. Fax 32 53 79 12

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn L. Rosendahl Christophersen



Nr. 6 - 1991

162. ÅRGANG



ANSCHÜTZ




THOMSON-CSF

HANS BUCH + CO

INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

Svanevej 6 2400 København NV 31 83 12 12

Tactical Data Systems



Surveillance
Navigation
Tracking
Data Link
Modular Design
Unique
Man Machine
Interface
Interfaces
to other
Systems

The TERMA Tactical Data System (TDS) is highly modular and very flexible. The TDS is available in many configurations and designed to meet present as well as future requirements. The TERMA TDS is the only fully integrated command, control, communication and information system that will fit into any size vessel (even into the smallest patrol boat). A powerful and yet very cost efficient system.

TERMA Elektronik AS

Lyngmarken 4 - DK-8520 Lystrup - Denmark
Telephone Intl. + 45 6 22 20 00 - Telex 68109 terma dk - Telefax Intl. + 45 6 22 27 99



TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Sø-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR:

Orlogskaptajn
L. Rosendahl Christophersen
Forsvarsakademiet
Østerbrogades Kaserne
Ved Idrætsparken 4
2100 København Ø
Telefon 39 27 22 33 - 5278

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)

Fr. T. WETHJE
Sø-Lieutenant-Selskabet
Overgaden over Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 31 54 05 52
Giro 2 04 77 64
Privat: 31 58 00 85

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Terp & Partners
Rønnedevej 47
4640 Fakse
Telefon 53 71 44 40
Telefax 53 71 40 30

TRYKKERI:

FairPrint A/S
Københavnsvej 106
4000 Roskilde
Telefon 46 75 75 20
Telefax 46 75 75 22

6

Forsidebillede: Slagskibene WEST VIRGINIA og TENNESSEE under det japanske angreb på Pearl Harbor.

Eftertryk kun med redaktørens tilladelse.

INDHOLD	SIDE
SØVÆRNETS FREMTID	275
Af Kommandør K.H. Winther	
ANGREBET PÅ PEARL HARBOR	298
Af Major, cand. phil. Paul E. Ancker	
MARINENS BIBLIOTEK	326



SØVÆRNETS FREMTID

INDLEDNING TIL EN DEBAT

Af Kommandør K.H.Winther

Søe-Lieutenant-Selskabet vil gerne gennem Tidsskrift for Søværnen optage en debat om søværnets fremtid.

Det er der god grund til. Men det er samtidig et problematisk projekt, fordi det ikke kan gennemføres frigjort fra virksomheden i andre fora, der på samme tid beskæftiger sig med udviklingen af dansk sikkerhedspolitik og dansk forsvar. Og fordi det i en periode, hvor den storpolitiske situation ændres uden varsel og med stærkt skiftende retninger, er vanskeligt at følge op med en meningsfuld debat i et tidsskrift, der udkommer med et par måneders mellemrum.

Det forhold, at opgaven er vanskelig, skal imidlertid ikke bruges som undskyldning for at undlade at tage den op - og jeg accepterer så risikoen for, at dette første indlæg i det meste kan være overhalet af udviklingen og dermed afsløre forfatterens manglende fantasi og fremsynethed, når det læses i tidsskriftet.

Det usikre grundlag betyder dog, at indlægget ikke kan ende med et forslag til en flådeplan. Det kan kun trække nogle faktorer af betydning for søværnets udvikling frem. Lad det så være et oplæg for videre debat.

Til det formål er det værd at se på, hvem der bestemmer søværnets fremtid, og hvad det er for en baggrund og udvikling,

der skal bestemmes ud fra. Og det er væsentligt at overveje, hvad Selskabets debat skal dreje sig om.

HVEM BESTEMMER - OG HVEM HAR INDFLYDELSE

Søværnet er en del af det samlede forsvar. Dansk forsvars størrelse og anvendelse bestemmes hverken af NATO eller af generaler og admiraler, men af et flertal i Folketinget. Og det er ikke ethvert flertal, der kan bruges. Stabilitet omkring forsvaret tillægges traditionelt så stor vægt, at der ønskes et flertal, der rækker over midten af dansk politik og dermed omfatter såvel socialdemokratiet som de vigtigste borgerlige partier.

Udvides spørgsmålet til hvem og hvad, der har **indflydelse** på bestemmelsen, bliver sagen straks mere omfattende.

Hvem der har indflydelse kan groft angives som politikere, eksperterne i bredeste forstand og endeligt enkeltpersoner udenfor politiker- og ekspertkredsen. Hvad der har indflydelse på situationen er først og fremmest de eksterne forhold - NATO, FN, EF og så videre - og den øvrige udenrigs- og sikkerhedspolitiske situation i vor omverden, og dertil interne faktorer såsom økonomi, den aktuelle indenrigspolitiske situation og den hjemlige debat om alle de her nævnte ting. Endeligt har forsvarets øjeblikkelige konkrete tilstand - ofte benævnt som arven - en klart afgrænsende indflydelse på beslutningerne om den videre udvikling.

Enkeltpolitikere med væsentlig indflydelse på forsvarets udvikling er udover forsvarsministeren naturligvis først og fremmest at finde i forsvarsordførernes rækker og her med særlig vægt til de, der repræsenterer partierne bag forsvarsforligene. Her som i dansk politik iøvrigt er imidlertid ingen enebestemmende. Der skal ved hver større afgørelse findes det fornødne flertal - og det er som nævnt underlagt særlige kvalifikationer i forsvarsspørgsmål - og der skal derfor

også findes den fælles løsning, der kan accepteres af alle parter i dette særlige flertal. Og her skal ordførerne, der efterhånden opnår dybere indsigt i de militære forhold, både opnå indbyrdes enighed og sikre sig, at de også bevarer deres partigruppes tilslutning. Bevægelsesfriheden er klart begrænset. Til gengæld er de aftaler, der indgås mellem forligsparterne et relativt solidt grundlag, fordi de siden kun kan ændres ved enighed mellem parterne.

Eksperterne er først og fremmest embedsmænd og heriblandt også officerer. Det er en bred og ikke særlig homogen gruppering, men af hovedaktører skal fremhæves:

- Udenrigsministeriets og Forsvarsministeriets embedsmænd, der beskæftiger sig med overordnede sikkerheds- og forsvarspolitiske spørgsmål,

- Forsvarschefen, der udover at føre kommando over forsvarets daglige virke også formulerer detaljerede planer for forsvarets mulige udvikling og lader fremstille supplerende detaljerede redegørelser efter den aktuelle situation og ønsker fra politisk side. Forsvarschefen løser dette ved hjælp af Forsvarskommandoen og underlagte kommandoer og herunder altså også søværnets kommandomyndigheder, Søværnets operative Kommando og Søværnets Materielkommando. Rådgivning og oplysning fra den etablerede militære ekspertise formidles på denne måde ad de formelle militære kanaler og dermed også med en entydig holdning til de konkrete spørgsmål,

- Forsvarsministerens Rådgivnings- og Analysegruppe (RAG) er oprettet direkte under ministeren med en sammensætning, der indeholder både sikkerhedspolitisk og militært teknisk ekspertise. RAG beskæftiger sig med specifikke og afgrænsede opgaver fastsat af ministeren og ofte efter ønske fra forligsparterne,

- Særlige udvalg og arbejdsgrupper, aktuelt de i henhold til

tillægsaftalen af 3. april 1991 etablerede Udvalg vedrørende forsvarrets Udvikling m.v. og Styringsgruppen vedrørende flyvevåbnet begge med medlemskab på højeste embedsmandsniveau. De er tillige eksempler på, at større spørgsmål behandles i en art projektorganisation fremfor i basisorganisationen, selvom denne udnyttes som bidragende for projektorganisationerne. Med denne arbejdsform har de særlige udvalg m.v. meget væsentlig indflydelse på det politiske beslutningsgrundlag,

- Andre ekspertkredse repræsenteres af blandt andet Det Sikkerheds- og Nedrustningspolitiske Udvalg (SNU) et kombineret embedsmands-/forsker-/politiker- og medieudvalg, der det seneste par år især har virket som arbejdsgruppe for Folketingets Sikkerhedspolitiske udvalg.

Der findes yderligere ekspertgrupper, som for eksempel Institut for Freds- og Konfliktforskning, men de er i det væsentlige tillige repræsenteret i de førnævnte grupper og organisationer, ligesom der iøvrigt er betydeligt personsammenfald disse grupper imellem.

Skal man se på, om den enkelte officer - der jo per definition indgår i eksperternes rækker - har mulighed for indflydelse, så er svaret, at det har han/hun principielt. Men også at det i høj grad beror på den enkeltes tjenestestilling, om det er muligt via tjenesten at øve indflydelse på det grundlag, politikerne skal bestemme på.

Enkelte vil have gode muligheder indenfor respektive myndighedsområde. Eksempelvis kommandocheferne som særlige eksperter for det pågældende område, som for eksempel hær- sø- eller luftoperationer. De fleste vil have mere beskedne muligheder, men det bør ikke føre til, at det overses, at væsentlige dele af beslutningsgrundlaget skabes af de militære myndigheder og ved officerers arbejde.

Vendes spørgsmålet derfor til at omfatte officerernes samlede indflydelse på beslutninger om forsvarrets fremtid, må

konklusionen være den, at de som bidragydere til de endelige militære oplæg har betydelig indflydelse. Men altså ikke eneafgørende eller dominerende indflydelse og nok mindre indflydelse på de politisk kontroversielle spørgsmål i en given periode som for eksempel i en forsvarsforligsforshandlingsperiode.

Udover de formaliserede ekspertgrupper findes så endeligt enkeltpersoner, der ved deltagelse i den offentlige debat søger at påvirke politikerne og dermed søger indflydelse på forsvarets udvikling.

Der er her tale om en meget blandet skare, og virksomheden varierer meget. Deltagerne vil naturligt også primært være at finde blandt personer, der af den ene eller anden grund er uenig med den officielle ekspertice. Typiske eksempler har været fortalere for et mere eller mindre veldefineret "defensivt forsvar" eller andre former for teknologisk eller politisk begrundet total omstrukturering af forsvarets indhold og doktrin.

Indlæggene har undertiden ren "dissident"-karakter. Indflydelsen er svingende, men den har i perioder med stærke politiske spændinger kunnet bruges i det politiske spil, og man har set eksempler på, at jo mærkeligere en idé var, jo mere er den af den ene eller anden politiske part blevet fremhævet som rigtig - da den gik imod de officielle holdninger - og med yderligere forstærket sandhedsværdi, fordi den øjensynlig blev fremsat af en af forsvarsledelsen miskendt og undertrykt person eller personkreds.

Det er karakteristisk, at den generelle højnelse af niveauet, der har præget forsvarsdebatten efter arbejdet i Forsvarskommissionen af 1988, også synes at have medført ringe opmærksomhed omkring de mest ekstravagante idéer, og kritikken af den officielle linie ses nu mest at komme fra personer, der finder denne for utilstrækkelig.

Enkeltpersoner uden for politiker- og ekspertkredse kan altså indimellem opnå en vis indflydelse - eller måske er det kun en

tilsyneladende indflydelse - på de bestemmelser, der tages om forsvarrets udvikling.

HVAD HAR INDFLYDELSE

Den offentlige debat

Det vil så være naturligt at se videre på, hvad der har indflydelse. Og her starte med den offentlige debat. Den føres ikke primært af de ovennævnte enkeltpersoner, men derimod langt overvejende af politikere og personer med partipolitisk tilknytning og af eksperterne, af hvilke de fleste på forskellig vis deltager i debatten som talsmænd og oplysere om regerings- og myndigheders holdning.

Denne del af debatten føres ikke så meget for at sikre sig indflydelse - den har deltagerne allerede på den ene eller anden måde - men for at skabe forståelse i offentligheden - eller i udvalgte dele såsom vælgerne, politikerne, officerskorpset o.s.v. - for de meninger, man iøvrigt fremfører i den interne politiker/ekspert debat. Den professionelle debatørkreds er i stand til at levere omfattende og velfunderede bidrag til en debat, og den synes ikke at have vanskeligt ved at skaffe sig spalteplass i aviserne.

Når det alligevel ind imellem beklages, at der ikke er mere debat, kan det ikke være linieantallet, der bekymrer. Men det er øjensynligt svært at udvide deltagerkredsen og at engagere en større del af befolkningen i debatten. Det bebrejdes i den sammenhæng undertiden officererne som samfundsgruppe, at de ikke deltager mere aktivt. Men hvorfor blande sig i en debat, der i forvejen er rigelig, og hvor opfordringen til deltagelse af de, der fremsætter den, først og fremmest skal forstås som en opfordring til at støtte netop deres synspunkt. Der er jo ikke tale om en debat, hvor deltagerne gennem mange indlæg søger grundlag for nye erkendelser.

Der er ikke et overbevisende behov for at udvide den politisk orienterede del af den militære debat. Derimod er der en beklagelig mangel på en mere intern - det vil sige primært i fagtidsskrifterne - debat om forsvarets detaljerede udvikling. Der savnes debat og dermed gensidig inspiration om, hvordan vi kan udvikle og forbedre det forsvar, vi har. Ikke blot ved at bruge flere penge, men ved at gøre ting anderledes eller ved investeringer, der kan tjene sig selv hjem igen. Hvordan uddanner, vedligeholder og udvikler vi bedst? Hvordan organiserer vi os bedst? Debatten er næsten helt indskrænket til karriereforhold, og den er da også primært at finde i foreningsbladene. Der er plads for en mere frugtbar debat end den politisk orienterede, og det kan undre, at den ikke også efterlyses af både politikere og myndigheder, som et af de mulige midler til en fortsat kvalitetsforbedring af forsvarets daglige virksomhed.

Grundlag og opgaver

Den gældende forsvarskoncept har som forudsætninger den politiske fastlæggelse af forsvarets formål og opgaver i betænkning af 29. april 1982 om forslag til lov om forsvarets organisation m.v. (den stadig gældende forsvarslov), samt NATO's strategiske principper, truslen og de militærgeografiske forhold.

Hvad er der sket og vil fortsat ske med disse forudsætninger?

I kommissorium for Udvalget vedrørende forsvarets udvikling er det blandt andet anført, at (Kundgørelse for Forsvaret nr. A.22-1991):

"...Analysen skal omfatte en vurdering af behovet for eventuelle justeringer af Forsvarskommissionens forslag til formulering af forsvarets formål og opgaver. Heri skal bl.a. indgå en vurdering af konsekvenserne for dansk forsvar af overvejelserne internt i NATO om den fremtidige strategi og doktrin og om NATOs fremtidige kommando- og styrkestruktur".

Der kan altså forventes et oplæg til en fornyet politisk stillingtagen til forsvarrets overordnede formål og opgaver ved de forsvarsforhandlinger, der ventes at følge efter afslutningen af udvalgets forberedende arbejde, den 1. marts 1992. Citatet angiver tillige de væsentlige ændringer i allianceforholdene, der er i gang. Øvrige internationale udviklinger er ikke nævnt, men heller ikke udelukket.

NATO's strategiske principper

Ved topmødet i Rom den 7.- 8. november vedtog NATO-landenes stats- og regeringschefer en ny strategi, og som en del af det nye er der denne gang tale om et strategidokument, der i sin helhed er offentliggjort som "The Alliance's New Strategic Concept". Egentligt kan det siges, at alliansens nye grundlag blev fastlagt ved London-deklarationen fra topmødet i London 5.- 6. juli 1990. Det nye strategidokument bygger i alt væsentligt på denne deklaration og udvider kun på enkelte områder. Til gengæld er det et udpræget kompromisdokument, der meget ordrigt i 60 paragraffer kun tilføjer meget lidt i substans til London-deklarationens 23 paragraffer, men til gengæld udvander en del. Følgende sentens er typisk for strategidokumentets komplicerede kompromissprog:

"... available forces will include, **in a limited but militarily significant proportion**, ground, air and sea immediate and rapid reaction elements etc...." (Fra para 47.a.).

Nogle nationer har her ønsket understregning af, at det er begrænsede styrker, det drejer sig om, andre at understrege, at skal de opfylde deres formål, skal de være militært signifikante.

Trods dette indeholder dokumentet dog en lang række krav til de militære styrker. Det eneste der helt undgås er specifikke angivelser af styrkernes konkrete omfang. Her tales kun kvalitet og ikke kvantitet, udover at det i en række sammenhænge nævnes, at fremtidens styrker vil være mindre i en eller anden grad, og især de stående styrker i Centraleuropa vil være

mindre.

Trods sådanne uklarheder er der tale om et væsentligt nyt strategisk grundlag, der blandt andet skal danne baggrund for den mere specifikke og klassificerede - militærstrategi.

I den sammenhæng kan der peges på følgende erklæringer og krav i det politiske dokument:

Om alliancens grundlæggende opgaver:

"... To deter and defend against any threat of aggression against the territory of any NATO member state". (Fra para 21).

"... To preserve the strategic balance within Europe". (Fra para 21).

Om retningslinier for forsvaret:

"... The forces of the Allies must therefore be able to defend Alliance frontiers, to stop an aggressor's advance as far forward as possible, to maintain or restore the territorial integrity of Allied nations and to terminate war rapidly...". (Fra para 36).

"... The European members of the Alliance will assume a greater degree of the responsibility for the defence of Europe". (Fra para 37).

"... The collective nature of the Alliance is embodied in ... an integrated military structure...collective force planning, common operational planning, multinational formations, the stationing of forces outside home territory...crisis management and reinforcement arrangements...common standards...joint and combined exercises, and infrastructure, armaments and logistics cooperation". (Fra para 38).

Om styrkestrukturer og doktriner følger en udvidet gentagelse af London-deklarationens principper samt den nye opdeling af de samlede styrker i henholdsvis:

"Immediate" og "Rapid Reaction Forces",
"Main Defence Forces" og

"Augmentation Forces".

Reaktionsstyrkerne skal have et højt beredskab, men ikke højere end hovedparten af styrkerne hidtil har haft, og kunne indsættes overalt i NATO-området. Det er tillige en begrænset del af de samlede styrker, der skal indgå i denne kategori, idet hovedparten af øvrige europæiske styrker vil være Main Defence Forces, styrker til indsættelse fortrinsvis i eget område men med mulighed for deployering, som forstærkning til andre - ikke for fjerne - områder, og hvor der regnes med et længere varsel og altså en vis tid til fuld mobilisering og klargøring af de pågældende styrker. Augmentation Forces er så resten - og det vil først og fremmest sige nordamerikanske styrker, der i givet fald skal kunne overføres fra Nordamerika til Europa, hvorfor de uanset om de måtte have et højt beredskab hjemme, først kan ankomme efter nogen tid i det pågældende kriseområde.

Der er nationalt i pressen givet udtryk for, at Danmark vil være repræsenteret i Main Defence Forces og i såvel Immediate som Rapid Reaction Forces, men den endelige deltagelse er så vidt vides endnu ikke fastlagt. Til reaktionsstyrkerne synes tankerne dog for søværnets vedkommende at gå i retning af fortsat deltagelse i disses kerne af stående styrker på niveau med deltagelse i STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC henholdsvis STANDING NAVAL FORCE CHANNEL med korvetter, undervandsbåde og minerydningsfartøjer, medens der ikke er oplysninger om sammensætning af et forøget bidrag ved trinvis udvidelse af de stående styrker til større reaktionsstyrker på Task Force niveau.

Efter topmødet har NATO's forsvarsministre den 12.-13. december 1991 holdt møde i Bruxelles. Af mødets slutkommuniké fremgår det, at man har truffet en række beslutninger omkring implementering af den nye strategiske koncept, om styrke- og kommandostrukturer og om forstærkninger. Herefter er kommunikéteksten imidlertid ikke særlig specifik, og der vil formentlig gå nogen tid før nærmere

detaljer foreligger.

Om implementering af strategien siges det blandt andet, at:

"... It sets out a broad approach to security reflected in the mutually reinforcing elements of dialogue, cooperation and the maintenance of an effective collective defence capability". (Fra para 4),

og at strategien vil:

"...providing the necessary insurance against the multi-directional and multi-faceted risks, that may arise....preventing and..managing crises affecting the Alliance's security...". (Fra para 4).

Herefter bemærkes udviklingen af en styrket europæisk forsvarsrolle herunder Den vesteuropæiske Unions (WEU) funktion som Det europæiske Fællesskabs (EF) forsvarskomponent og behovet for tæt og gensidig information og samarbejde mellem NATO og WEU understreges.

Videre siges det:

"... We approved detailed military guidance to NATO and national military authorities for implementing the new strategic concept through our force plans and posture...". (Fra para 7).

Hvilket synes at vise, at strategiimplementeringen i første omgang vil finde udtryk i fastlæggelse af de fælles styrkemål og overordnede doktriner som nævnt ovenfor i forbindelse med de nye dele af den samlede styrkestruktur.

Om den integrerede militære struktur - kommandostrukturen - oplyses det i para 8, at der er truffet to væsentlige afgørelser, idet antallet af Major NATO Commanders (MNC) ændres fra 3 til 2, idet Allied Command Channel/CINCCCHAN udgår, og Allied Command Europe, der i øjeblikket har 4 Major Subordinate Commands (MSC) for henholdsvis Sydregionen, Centralregionen, Nordregionen - som Danmark sammen med

Slesvig-Holsten og Norge hører til - og endeligt Den britiske Luftforsvarskommando, ændres til kun at have tre MSC med Sydregionen uændret, Centralregionen udvidet med Slesvig-Holsten og Danmark og med en ny Nordvestregion omfattende De britiske Øer og Norge og de tilstødende havområder og dermed det hidtidige CINCCAN område. I den nye Centralregion skal desuden ske en samling og reduktion af næste niveau af hovedkvarterer, Principal Subordinate Commands (PSC).

Videre angives det, at arbejdet omkring kommandoerne vil blive fortsat. Der er altså ikke en endelig afklaring af Enhedskommandoens, Allied Command Baltic Approaches (ACBA), der er en kommando på PSC-niveauet, fremtidige rolle eller omkring ansvarsfordelingen af de maritime opgaver mellem Enhedskommandoen og den nye maritimt orienterede Nordvestkommando. Et spørgsmål der naturligvis er af betydning, når man vil drøfte det danske søværns fremtid. Kommunikéet oplyser ikke en tidsplan for det videre arbejde og dermed heller ikke et tidspunkt for iværksættelse af en ændret kommandostruktur. Næste forsvarsministermøde finder imidlertid sted i maj måned. Der vil her være mulighed for en afklaring eller i det mindste en ny statusrapport.

Truslen, der har været næste element i forsvarskonceptens forudsætninger, eksisterer ikke mere. Eller rettere sagt det militære potentielle, der udgjorde truslen, er nu blevet en risiko, hvor politisk ustabilitet og uforudsigelighed i ekstrem grad betyder, at det fortsat eksisterende tidligere sovjetiske militær er en styrkefaktor, der ikke kan ses bort fra. Trods tilbagetrækninger fra Ungarn, Tjekkosllovakiet og igangværende men endnu ikke afsluttede tilbagetrækninger fra det østtyske område og fra Polen og baltisk uafhængighed, kan eksistensen ikke ignoreres. Den må på en eller anden måde indgå i de samlede sikkerhedsovervejelser. Den aktuelle - og talmæssigt allerede reducerede Østersøflåde - hvadenten den er sovjetisk, fælles slavisk eller russisk - er fortsat både talmæssigt og kamp-effekt-mæssigt større end de kombinerede dansk-tyske flådestyrker inklusive de tyske styrker, der primært tænkes

anvendt i Nordsøen og andre, fjernere farvandsområder. Når der tales om at afbalancere det tidligere sovjetiske styrkepotentiel, må det tillige konstateres, at der ikke i øjeblikket kan være tale om en talmæssig afbalancering. Hertil kommer så, at den tyske flåde som en del af prisen for tysk genforening ved halvering af de samlede øst- og vesttyske militære styrker, i de kommende år vil blive reduceret ikke blot ved skrotning af den tidligere østtyske flåde, men også ved reduktioner i den tidligere vesttyske flåde. Den støtte, vi kan vente fra vor nærmeste allierede, vil blive væsentligt reduceret i de kommende år.

Som en mulig ny faktor kommer så de militære konditioner under hvilke en dansk maritim indsats kan komme til at finde sted i fremtidige internationale operationer uden for vort eget geografiske nærområde. Her kan der ikke laves styrkeopgørelser. Men det kan noteres, at spredningen af "kvalificerede" våbensystemer - altså fuldt moderne og teknologisk avancerede våbensystemer - på global basis er total. En evne til deltagelse i internationale operationer forudsætter kvalificerede krigsskibe, i det mindste hvad selvforsvarsevne angår.

De militærgeografiske forhold

Det siges om den nuværende udvikling, at det eneste der består er geografien. Det er også rigtigt, for så vidt som kystkonturer ikke ændrer sig mere end de normale naturkræfter formår. Det er i en sikkerhedspolitisk og militær sammenhæng et vildledende udsagn.

De ændringer der finder sted - og her naturligvis især udviklingen i Østersøregionen - medfører så ændrede operative konditioner, at det bedst udtrykkes ved, at den militære geografi har ændret sig. I relation til en trussel kommende fra øst således, at der er opstået mere rum - og derfor mere tid - til at konstatere og imødegå et angreb mod dansk område. Mulighederne for et effektivt forsvar mod en sådan trussel er forbedrede.

På den anden side medfører en mere diffus situation at frontens retning ikke længere er entydig. Der må også ofres opmærksomhed på Nordsøen og dermed på udviklinger i de dertil tilstødende farvande mod vest og nord - jævnfør forsvarsministrenes kommuniké og omtale af "Multi-directional and Multi-faceted risks".

Nye faktorer

Udover de nævnte udviklinger i det traditionelle grundlag for dansk forsvars formål og opgaver, er det karakteristisk for den nuværende udvikling, at en række nye faktorer opstår, og at de må inddrages i en samlet vurdering af, hvad der påvirker forsvarets - og dermed søværnets - formål og opgaver.

Det gælder udviklingen af en EF forsvarsdimension, udviklingen omkring Conference on Security and Cooperation in Europe (CSCE) og implementering af CFE-traktaten om reduktion af de konventionelle våbensystemer i Europa og mulige videre nedrustningsaftaler og endeligt spørgsmålet om en mere aktiv FN-indsats overfor verdens kriseområder i de kommende år.

EF-forsvarspolitik og Den vesteuropæiske Union

Ved EF-topmødet i Maastricht 9.- 10. december 1991 opnåedes der enighed om, at EF-samarbejdet skal udvides med udenrigs- og sikkerhedspolitik fællesskab og i tilslutning hertil også en fælles forsvarspolitik. Det blev videre besluttet, at "Vestunionen knyttes til EFs sikkerheds- og forsvarspolitik men i stadig samarbejde med NATO og under fuldt hensyn til NATO" (Weekend-avisen 13. december 1991).

Forbindelsen mellem WEU og NATO blev jo også tilsvarende understreget i kommunikéet fra forsvarsministrenes møde i dagene umiddelbart efter Maastricht-topmødet.

Fælles forsvarspolitik, som vi kender den i NATO-ramme, er

udtrykt gennem kollektiv forsvarsplanlægning inklusive styrkemål, en integreret militær struktur (kommandostrukturen) fælles øvelser og meget mere. Det er ikke muligt i øjeblikket på tilsvarende vis at konkretisere, hvad en fælles EF-forsvarspolitik og forsvarsindsats via WEU vil omfatte. Udover fælles optræden i fremtidige krisesituationer kunne man imidlertid tænke sig, at spørgsmålet om intereuropæisk byrdedeling kunne komme for. Det ville i så fald i kraft af fællesskabets øvrige økonomiske relationer blive en debat af betydeligt større vægt end den tilsvarende transatlantiske debat i NATO. På kort sigt er det imidlertid vanskeligt at drage konkrete konklusioner af de foreliggende erklæringer om europæisk forsvarsfællesskab. Der kan på den anden side dermed heller ikke drages den konklusion, at det ikke vil få betydning for dansk forsvar. Det vil det helt sikkert. Vi ved bare ikke endnu hvordan.

Den usikkerhed, hvormed EF har forholdt sig til krisen og borgerkrigen i Jugoslavien synes også at demonstrere, at der heller ikke fra politisk hold endnu er nogen særlig klar opfattelse af, hvad fælles forsvarspolitik egentlig skal dreje sig om.

CSCE

Ved CSCE-topmødet i Paris i november 1990 skete der blandt andet det, at CSCE blev "institutionaliseret". I tilslutning til de hidtidige politisk bindende aftaler om sikkerheds- og (især) tillidsskabende foranstaltninger blev der taget skridt til nu også at oprette egentlige internationale CSCE-organisationer altså et skridt i retning af det, der kendes fra FN og NATO m.v.. Der er således oprettet et "Conflict Prevention Center", der skal fungere som mægler og fredsstifter i tilfælde af optræk til konflikter mellem CSCE-deltagerlande (alle europæiske lande inklusive det tidligere Sovjetunionen samt USA og Canada). I noget forenklet form et "europæisk FN", hvor USAs og Canadas inddragelse er et resultat af de to nordamerikanske nationers traditionelle engagement i europæisk sikkerhed.

CSCE-processens fortsættelse forekommer i øjeblikket uklar, men den kan muligvis vise sig med større tydelighed, når CSCE-opfølgingsmødet i Helsingfors begynder den 24. marts 1992. Et møde der i første omgang forventes at tage 3 måneder.

Det må dog noteres, at CSCE ikke har haft nogen synlig rolle i den aktuelle konflikt i Jugoslavien - et forhold der kun delvis kan forklares ved, at det formelt kan henføres til en intern konflikt og altså ikke en konflikt mellem flere CSCE-deltagerlande. På den anden side lurer flere etniske konflikter i Europa, og en europæisk sikkerhedsproces må kunne engagere sig i sådanne, hvis den skal have nogen fremtidig berettigelse.

I den aktuelle situation er det imidlertid uklart om CSCE vil have en reel fremtidig rolle i europæiske konflikter, eller om processen foreløbigt alene vil kunne fortsættes som forhandlingsforum og som ramme for sikkerheds- og tillidsskabende foranstaltninger mellem parter, der ikke er i åbenlys konflikt.

CSCE mulighed for på kortere sigt at varetage en egentlig sikkerhedsrolle med en troværdig garanti synes i hvert fald ikke at foreligge.

CFE - konventionel nedrustning

Folketinget har den 19. december 1991 givet tilslutning til dansk ratifikation af CFE-traktaten om konventionel nedrustning i Europa (kampvogne, pansrede mandskabsvogne, artilleri, kampfly og kamphelikoptere). Ikke alle de 22 NATO- og tidligere Warszawapagtlande har imidlertid ratificeret, og traktaten træder efter sin tekst først i kraft, når dette er sket. Det er hidtil lykkedes at få traktaten bragt gennem Warszawapagtens opløsning og de baltiske republikkers frigørelse. Der er også fra de større republikker i Samfundet af uafhængige Stater udtrykt vilje til at følge traktaten. Men der må forudses problemer, der i det mindste vil tage nogen tid. De nye selvstændige stater skal nemlig på en eller anden måde

blive enige om at dele de styrketal, der i traktaten var Sovjetunionens part. Denne deling vil klart markere magt- og statusfordeling imellem disse republikker, og det kan vise sig at blive en vanskelig proces. Endeligt forstærker den aktuelle og dybe økonomiske krise vanskelighederne ved inden for en meget kort årrække at få destrueret de enorme mængder af materiel, der skal udgå af de samlede østlige arsenaler for at bringe den ønskede konventionelle balance og stabilitet i det europæiske område.

CFE omfatter ikke maritime styrker. CFE-reduktioner påvirker imidlertid det samlede billede, og vil derfor være en faktor også for den fremtidige dimensionering af de maritime styrker. Udsigten til traktatens gennemførelse kan siges allerede at have denne effekt. På flådesiden ses således overalt "strukturelle" - til forskel fra traktatbundne - reduktioner, sådan som søværnet allerede har oplevet det ved opfyldelse af sparemålene i tilslutning til Tillægsaftalen af 3. april 1991 til Forligsaftalen fra 14. marts 1989.

Også øvrige flåder i vort område ændres. For den svenske flåde er fremtiden uafklaret. Den polske flåde undergår visse reduktioner ved udrangering af forældet og udtjent materiel, og noget tilsvarende sker for Østersøflåden, men med den vigtige forskel, at der her tillige tilgår og konstant er tilgået nye, moderne kampenheder omend i talmæssigt mindre omfang. Den tyske flåde vil som nævnt blive reduceret, fordi den skal bære sin del af de samlede tyske personelreduktioner. Tyske flådeplaner angiver desuden en fremtidig vægtning af større oceangående enheder fremfor mindre enheder og dermed en forskydning bort fra Østersøen mod Nordsøen og de åbne have.

FN

I forbindelse med Iraks angreb på Kuwait og efterfølgende irakiske overgreb mod landets egen kurdiske befolkning, har FN reageret og periodevis spillet den rolle, der oprindeligt var tiltænkt organisationen.

Det er positivt. Men det kan ikke skjules, at det ikke var organisationens egne organer, der tog de fornødne initiativer, men derimod en række medlemslande med USA i spidsen. FN's ledelse blev tvunget i aktion. Det lader sig ikke sige, om en ny generalsekretær vil kunne ændre denne balance mellem at bruge eller blive brugt. Uanset hvor initiativet kommer fra, er der dog nu åbnet op for en mere aktiv FN-optræden overfor kriser overalt, og der er samtidig voksende villighed blandt de europæiske medlemslande til at påtage sig byrder for verdensfællesskabet. Danmarks udsendelse af OLFERT FISCHER er et eksempel herpå tillige med dansk tilslutning til øvrige FN-aktioner.

Fremtidige behov kan ikke forudsiges, men det kan konstateres, at flådeblokader eller embargoer er et af de mulige virkemidler, og at internationale flådestyrker selv med meget blandet sammensætning kan bringes til at virke effektivt sammen i kraft af orlogsskibes og besætningers mange tekniske og uddannelsesmæssige fælles træk.

De interne faktorer - økonomi og den indenrigspolitiske situation

De samlede danske forsvarsudgifter har i en årrække ligget omkring 2% af bruttonationalproduktet. I 1991 var udgifterne således ca. 14,5 milliard kroner ud af de samlede offentlige udgifter for stat, amter og kommuner på ialt 488,4 milliarder kroner. Målt i kroner er forsvaret ikke en tyngende byrde for det danske samfund, og hverken forøgelse eller reduktioner vil have signifikant betydning for den samlede offentlige økonomi. Derimod tillægges sådanne variationer som bekendt stor symbolbetydning i den politiske debat om forsvaret. Selvom det altså mere er symbolikken end pengene, det drejer sig om, må det erkendes, at symbolværdien er en reel faktor i de politiske forhandlinger.

Det indenrigspolitiske klima medio 1992 lader sig vist ikke forudsige, men det er værd at erindre, at de seneste politiske

forsvarsforligsförhandlinger inklusive förhandlinger om justeringer gennem tillägsaftaler er blevet gennem fört uden den store dramatik. Der er tillige lagt vägt på, at der som del af förhandlingsgrundlaget har föreligget omfattende analyse- og planlægningsmateriale fra de förnævnte ekspertgrupper. Der er grund til at tro, at også dette års förhandlinger om forsvarets fremtidige udvikling vil kunne gennemföres på en måde, der i det mindste sikrer en fortsat sammenhængende udvikling af forsvarets opgaver og ressourcer.

Arven

Arven i søværnets udvikling er dagens søværn, og det skal ikke nærmere gennemgås, da det forudsættes læserne bekendt. I beretning fra Forsvarskommissionen af 1988 blev tillige foreslået en udvikling af søværnet gennem halvfemserne. Blandt andet udtrykt i en række materielanskaffelser, der kan sikre opretholdelse af en flådestruktur af nogenlunde den størrelse, vi har i dag og med løbende moderniseringer og levetidsforlængelser af et antal enheder samt forudset erstatningsbyggeri i slutningen af perioden. Forslaget var udtrykkeligt baseret på den da - i december 1989 - foreliggende situation. De ændringer i forsvarets grundlag, der siden er sket, må give anledning til en revurdering både i relation til hidtidige opgaver og til de nye krav, der også findes i udviklingen.

Betrægter man søværnets aktuelle materielmæssige og personelmæssige situation, ses der en høj grad af omstillingsevne - eller ændringsberedskab - i begge disse hovedelementer af strukturen. Men det må ikke overses, at der i de nærmeste par år, i kraft af den iværksatte udflytning fra København til Korsør og Frederikshavn, allerede er båndlagt mange ressourcer, ikke mindst de personelmæssige. Der er grænser for, hvor mange ting der med held kan laves om på samme tid.

HVAD SKAL DEBATTEN DREJE SIG OM

Søe-Lieutenant-Selskabet vil gerne debattere søværnets fremtid. Men hvad skal denne debat mere konkret dreje sig om? Og hvad skal den bruges til?

Forsvarets - og dermed søværnets - grundlæggende formål og opgaver er under revurdering i lyset af den internationale udvikling, som jeg har søgt at give omridset af i det foregående.

Når resultatet af overvejelserne i Udvalget vedrørende forsvarets Udvikling bliver offentliggjort, kan der være grund til både internt og i den offentlige debat at beskæftige sig med dette. Især vil det være væsentligt at uddrage de maritime konsekvenser af en ny formåls- og opgaveformulering. Og selv med en formulering med få ændringer vil der være behov for at klarlægge, hvorledes gammelkendte opgaver skal videreføres i en ny situation.

I lyset af fremtidens opgaver og de rammer, i hvilke de skal løses, vil der dernæst være rigt behov for at debattere, hvorledes de bedste løsninger indenfor de givne ressourcer kan opnås. Det vil her være emner som udrustnings- og aktivitetsniveau og balancen mellem flåde og støttestrukturer, der melder sig. Hvordan skal vi sikre det professionelle niveau både i de udrustede, operative enheder og i mobiliseringspersonellet. Hvordan sikre tjeneste og karrieremuligheder, der kan tiltrække og fastholde det rette personel. Og det må selvfølgelig også indgå i overvejelserne, om rammerne er tilstrækkelige i forhold til opgaverne.

Hvad skal en sådan debat bruges til? I indledningen har jeg givet udtryk for den opfattelse, at den næppe vil have megen effekt i relation til en politisk betonet debat. Derimod kan den være med til at styrke søværnets interne professionelle udvikling. Gør den det, vil den også påvirke det "ekspertbidrag", der løbende gives fra søværnets myndigheder som bidrag til det samlede professionelle grundlag, forsvaret

giver de politiske beslutningstagere.

Fremfor ved udvalgte lejligheder med højtidelige miner at diskutere "søværnets fremtid", skulle vi hellere vænne os til en konstant løbende fælles debat om søværnet, åben - men naturligvis ikke ukritisk - overfor alle bidrag.

Det kan ligne en tung vej. Men vi er jo ret beset mange om opgaven. Og de, der tier har slet ingen mulighed for indflydelse - og heller ingen ret til at beklage dene mangel.

Har jeg forstået Selskabet ret, er ordet herefter frit. Værsgod!

ANGREBET PÅ PEARL HARBOR

Reaktionen på det japanske angreb på Pearl Harbor den 7. december 1941 set fra en grønlandsk/dansk synsvinkel

Af Major, cand.phil. Paul E. Ancker

Ved den tyske okkupation af Danmark den 9. april 1940 blev forbindelsen til de nordatlantiske besiddelser (Færøerne, Island og Grønland) afbrudt. De danske myndigheder i København blev dermed stillet i en situation, hvor de var ude af stand til at øve indflydelse på, hvad der videre kom til at foregå i disse områder i løbet af den 2. Verdenskrig.

Den 12. april blev Færøerne inddraget i krigshandlingerne, da øerne blev besat af engelske styrker. Forsyningsproblemerne blev i de følgende år tilgodeset ved at omlægge forsyningslinierne fra København til London, og den interne styring af Færøernes interesser blev løst ved at indføre en ordening, hvorefter Amtmanden og Lagtinget overtog det formelle regeringsansvar.

For Islands vedkommende besluttede det islandske Alting den 10. april 1940, at overdrage det til Islands regering at udøve den kongelige myndighed i landet, og den 19. maj udsendte Altinget en uafhængighedserklæring. Denne blev den 17. juni samme år fulgt op af valget af den tidligere islandske gesandt i København (Svein Bjørnsson) til "Rigsregent".

Beslutningen om at besætte Island blev truffet af den britiske regering den 6. maj 1940, og 10. maj gik engelske styrker i land i Reykjavik. Den islandske regering protesterede formelt

mod den britiske besættelse af landet, men akkviescerede da man fandt besættelsen uundgåelig. Tyskland gjorde ikke noget forsøg på at sætte sig i besiddelse af Island, og kun ved en enkelt lejlighed blev der nedkastet bomber mod militære mål. Derimod opererede tyske u-både og flådestyrker i farvandene omkring Island, og efterhånden som forsyningslinierne over Nordatlanten til USA og Canada blev udbygget, kom Island til at betyde mere og mere som base for allierede sø- og luftstridskræfter, der kunne indsættes i slaget om Atlanterhavet.

Grønland blev i modsætning til Færøerne og Island aldrig besat af nogen fremmed magt, men forblev under hele krigen overladt til sig selv, som en fri og uafhængig del af det danske monarki. Afgørende for etableringen af denne særlige status var Grønlands beliggenhed på den vestlige halvkugle (The Western Hemisphere), som bragte Grønland inden for USAs interesseområde.

For at forstå den amerikanske holdning til Grønlands stilling i 1940 er det væsentligt at kende den principielle baggrund for USAs udenrigspolitik baseret på Monroe Doktrinen af 1823. I sin oprindelige form kan indholdet af denne doktrin gengives således: (1)

"De amerikanske kontinenter som uafhængige og frie kan fremtidig ikke betragtes som objekt for europæisk kolonisation, og USA vil betragte ethvert forsøg fra en europæisk magts side på indblanding i amerikanske anliggender som farlig for sin sikkerhed og fred og som udtryk for et uvenligt sindelag overfor USA."

Doktrinen blev i 1870 udvidet til også at omfatte overdragelsen af områder i "Den nye Verden" til europæiske magter - således at hverken overdragelse fra amerikansk- til europæisk besiddelse eller fra europæisk- til anden europæisk besiddelse kunne ske uden om USA.

Monroe Doktrinen gav - sagt på en anden måde - udtryk for et amerikansk ønske om at holde fremmed aggression og fremmede konflikter på afstand af de amerikanske kontinenter, og netop denne holdning udgør kernen i USAs Grønlandspolitik.

De amerikanske interesser i Grønland manifesterede sig under den 2. Verdenskrig bl.a. ved en spontan støtte til den danske gesandt i Washington (Henrik Kauffmann) og til de lokale embedsmænd i Grønland (landsfogederne E. Brun og A. Svane). Kauffmanns henvendelse til State Department i Washington på selve besættelsesdagen, den 9. april 1940, havde således til følge, at udenrigsminister Cordell Hull indledningsvis manifesterede en "hands off" politik overfor England og Canada, der havde været indstillet på at skride til en militær besættelse af Grønland. Samme dag (12. april) holdt præsident Roosevelt en pressekonference, hvor han bl.a. blev spurgt, om et overgreb på Grønlands integritet automatisk ville udløse sanktioner i medfør af Monroe Doktrinen. Præsidenten besvarede *ikke* dette spørgsmål med et klart "ja" eller "nej", men han gik meget langt med hensyn til at forklare den stærke tilknytning, der såvel geografisk og geologisk som med hensyn til fauna, flora og det eskimoiske sprogfællesskab bandt Grønland til det amerikanske kontinent. Herefter kunne ingen være i tvivl om, at et overgreb på Grønland ville betyde en grov udfordring for USA. (2)

Omtrent samtidig bragte amerikanske aviser forlydender om hollandske bestræbelser på at sikre sig amerikansk beskyttelse af Ostindien for det tilfælde, at Holland skulle blive besat på tilsvarende måde som Danmark.

Selvom State Department dementerede disse udtalelser, holdt rygter sig i den følgende tid "svævende" i diplomatiske kredse. Den 15. april fremsatte den japanske udenrigsminister (Arita) en officiel erklæring, hvor han gjorde opmærksom på sit lands interesser i Ostindien og sluttede med en bemærkning om, at den japanske regering med bekymring måtte betragte enhver udvikling i krigen i Europa, som kunne berøre "status quo" i hollandsk Ostindien. (3).

En amerikansk garanti for Grønlands uafhængighed ville på denne baggrund kunne få en uheldig virkning i Tokyo. Her måtte man opleve den amerikanske politik over for Grønland som et eksempel på, hvad USA evt. kunne foretage sig i relation til Ostindien. Det kan derfor næppe betvivles, at netop hensynet til Japan i høj grad har været medvirkende årsag til, at den amerikanske præsident på pressekonferencen afstod fra

at utale offentligt, at Grønland var omfattet af Monroe Doktrinen.

I løbet af april måtte State Department flere gange bremse canadiske planer om at sende militære styrker til Grønland. Den canadiske regering var blevet opfordret hertil både af den engelske regering og af det store canadiske firma: "Aluminium Company of Canada" (ALCAN). En særlig rolle spillede i denne forbindelse kryolitproduktionen i Ivigtut, idet dette sjældne mineral indgår som en vigtig faktor (katalysator) ved aluminiumsfremstilling. Det canadiske firma så her en mulighed for at overtage minedriften i Ivigtut, og USA besluttede på denne baggrund at iværksætte foranstaltninger til sikring af kryolitforekomsten mod et tysk angreb (kommandoraid), der i givet fald kunne sætte kryolitminen ud af drift. (4)

USA måtte til stadighed i sine sikkerhedspolitiske vurderinger tage hensyn til, at Japan kunne benytte en militær besættelse af Grønland som påskud til at besætte hollandsk Ostindien. State Department søgte derfor efter en egnet kombination af magtmidler, der kunne neutralisere det canadiske pres uden at have karakter af en militær besættelse af Grønland. Allerede på sin pressekonference den 12. april havde præsident Roosevelt medinddraget muligheden for at indsætte amerikansk Røde Kors i Grønland, og man arbejdede nu på det diplomatiske plan med at oprette et amerikansk konsulat i Godthåb. Hertil kom muligheden for udelukkende at anvende U.S. Coast Guard til rekognoscering og patruljevirkosomhed i grønlandske farvande. Sådanne foranstaltninger sammenholdt med etableringen af en særlig "Grønlands kommission" til at varetage forsyningstjenesten, mente State Department ville befæste Grønlandspolitikken og give den nødvendige støtte uden at have karakter af aggression. (5)

Canadierne vågede over alle detaljer i USAs grønlandspolitik for ikke at blive distancerede, og havde bl.a. en føler fremme om at afsende en canadisk politistyrke af Royal Mounted Police til Grønland (Ivigtut). Det var ligeledes symptomatisk, at da USAs planer om at oprette et konsulat i Godthåb blev kendt i Ottawa, var Canada straks klar til at følge trop.

I slutningen af april og begyndelsen af maj 1940

udkrystalliserede de amerikanske planer sig i et kontant handlingsprogram, og den 10. maj afgik den første Coast Guard Cutter, (COMANCHE) til Grønland. Ombord var den nyudnævnte konsul James K. Penfield og hans vicekonsul L. West. Endvidere var der en repræsentant for det amerikanske Røde Kors. Alt i alt var her tale om en indsats, der repræsenterede USAs *politiske, forsvarsmæssige og humanitære* interesser i Grønland.

Penfield havde ordre til at udarbejde en provisorisk plan for Ivigtuts forsvar sammen med chefen for USCG COMANCHE. Når denne opgave var afsluttet, skulle han fortsætte til Godthåb for at oprette det omtalte konsulat.

United States Coast Guard (USCG) på vagt for grønland. På billedet ses USCG Cutter NORTHLAND med et rekognosceringsfly på agterdækket. Flyet er af typen "Grumman JF2, Duck", der allerede tidligt blev benyttet til rekognosceringsformål og forbindelsestjeneste i Grønland. Det havde to mands besætning og en aktionsradius på ca. 550 km. Skroget var monteret på en landingsponton, der var forsynet med et oprækkeligt understel. Derved blev flyet i stand til at starte og lande både på land og vand.

*På grund af en teknisk fejl er dette billede af USCG Cutter
NORTHLAND ikke kommet med på side 300.*





I Godthåb blev forsvaret af Ivigttut drøftet med landsfoged Svane, der herefter iværksatte indkøb af en kanon for danske midler. Kanonen ankom senere på året sammen med 20 frivillige, der var hvervet af den anden landsfoged (Eske Brun) fra USCG i forståelse med danske og amerikanske myndigheder i Washington. Styrken blev under hensyn til den politiske situation opstillet som et civilt politikorps. (6)

Da det tyske angreb blev sat ind imod Holland og Belgien den 10. maj 1940, tog udenrigsminister Hull kontakt med den engelske ambassadør i Washington (Lothian). Hull foreslog, at den engelske og den amerikanske regering i fælleskab skulle forsikre Japan om Englands og USAs vilje til at opretholde status quo i Ostindien. Omtrent samtidig kaldte den japanske udenrigsminister ambassadørene fra Tyskland, Italien, Frankrig og England til møde i det japanske udenrigsministerium, hvor han meddelte dem, at begivenhederne i Europa havde skærpet Japans opmærksomhed overfor Ostindien. Dette foranledigede, at Hull nu fandt det nødvendigt at fremsætte en offentlig udtalelse, der gjorde Tokyo opmærksom på Japans internationale forpligtelse til at respektere status quo i den hollandske koloni. (7)

Situationen blev yderligere forværret, da engelske og franske styrker den 11. maj gik i land på de hollandske olieøer "Aruba" og "Curacao" i Vestindien. Hollænderne havde anmodet om aktionen, da de frygtede, at tyske elementer i Venezuela skulle sætte sig i besiddelse af de betydningsfulde raffinaderier på øerne. Men herved var der sket et brud på Monroe Doktrinen, og samtidig havde Japan fået et påskud til at gennemføre en lignende aktion i Ostindien. Præsident Roosevelt gik personligt ind i sagen og fik hollænderne og englænderne til at udtale offentligt, at Holland ikke ville anmode om hjælp, og at England ikke ville intervenere i Ostindien. Samtidig måtte de allierede gå ind på at trække deres tropper ud af Hollandsk Vestindien snarest muligt.

Udviklingen på Vestfronten havde skærpet Englands og Canadas interesser for Grønland, men USA havde holdt igen.

State Department påpegede, at med Hollands fald var Ostindien kommet i en situation, der mindede om Grønlands. Situationen var pinagtig for USA, som så sig nødsaget til at afstå fra militære trusler og udelukkende måtte kæmpe med diplomatiske midler.

Den 16. maj havde udenrigsminister Hull et møde med den japanske ambassadør i Washington, hvor Hull fik indtryk af, at man fra japansk side virkelig havde oplevet det vestindiske intermezzo som et påskud til at gribe ind i Ostindien, men Hull kan muligvis på daværende tidspunkt have overfortolket de japanske intentioner. Hvorom alting er, den 18. maj stillede japanerne krav om øgede leverancer fra Ostindien. Tyskland fulgte sagen op med et kommunique den 22. maj, der indeholdt en klar tysk accept af en eventuel japansk aggression i Sydøstasien. (8)

En yderligere manifestering af USAs vilje til at beskytte Grønland mod angreb udefra fulgte i sommerens løb, hvor præsident Roosevelt på Havanna-konferencen (30. juli 1940) formulerede den amerikanske regerings politik på følgende måde: (9)

"...The USA will hold itself responsible for the defence of the Western Hemisphere, and transfer of any territory (land or sea) from one European state to another will not be tolerated."

I september 1940 underskrev Japan "*The Tripartite Pact*" (Aksemagt-aftalen) sammen med Tyskland og Italien, og dermed var Japan forpligtet til at gå i krig på Tyskland og Italiens side, hvis USA trådte aktivt ind i krigen. Det japanske Kejserrige ville derved blive konfronteret med de to nationer, der ud over verdens største flåder tillige rådede over næsten udtømmelige ressourcer.

I sin velformulerede appel til den amerikanske præsident af 8. december 1940, omtalte Churchill bl.a. situationen i Det fjerne Østen på følgende måde: (10)

"...A third sphere of danger is in the Far East. Here it seems clear that Japan is thrusting southward through Indo-China to Saigon and other naval and air bases, thus bringing them within a comparatively short distance of Singapore and the Dutch East Indies. It is reported that the Japanese are preparing five good divisions for possible use as an overseas expeditionary force. We have to-day no forces in the Far East capable of dealing with this situation should it develop."

Churchills henvendelse indeholdt iøvrigt en redegørelse for den aktuelle verdenssituation og et forslag til, hvilke tiltag der måtte iværksættes på global basis for at imødegå det nazistiske og fascistiske tyranni. Han gennemgik de væbnede styrkers behov for materiel og ammunition og omtalte problemerne med at financiere så enorme behov. I sin afsluttende appel til præsident Roosevelt lagde Churchill vægt på at understrege, at brevet ikke burde opfattes som en bøn om hjælp, men mere som en vurdering af hvilken indsats, der ville være påkrævet for at opnå Englands og USAs fælles mål.

Præsident Roosevelts overvejelser ledte frem til vedtagelsen af "*Låne og Leje Loven*", der blev underskrevet i Washington den 11. marts 1941. Der var herved skabt mulighed for næsten ubegrænsede overførsler af forsyninger fra USA til England, hvilket påny satte fokus på det nordatlantiske område, og fik England og Canada til at gentage kravet om baser i Grønland. (11)

Tyskland blev tvunget til at intensivere sine bestræbelser på at blokere tilførselsvejene til England, og den 25. marts kundgjorde den tyske regering, at farvandene omkring Island indtil 3 sømil fra Grønlands kyst var erklæret krigszone, hvor fjendtlige og neutrale handelsskibe ville blive sænket uden varsel af tyske sø- og luftstridskræfter. Amerikanske handelsskibe ville dog indtil videre være undtaget herfra.

Allerede dagen efter blev et tysk rekognosceringsfly iagttaget over Sydgrønland, og dagen efter (27. marts) blev tyske overflyvninger rapporteret i samme geografiske område af en radio/vejrstation i Torkilsbu ved Lindenows Fjord. Omtrent

samtidig tilgik der amerikanske myndigheder oplysninger om, at Tyskland i stilhed forberedte oprettelsen af en række meteorologiske stationer i Østgrønland, ligesom der skulle foreligge planer om at stationere en eskadrille langdistancefly på et hensigtsmæssigt sted på Grønlands østkyst. (12)

På dette grundlag måtte U.S.A. finde, at der var et påtrængende behov for at få bragt Grønland inden for rammerne af den vestlige halvkugles forsvar, og den 9. april 1941 blev "*The Agreement relating to the Defence of Greenland*" (kaldet "*Grønlandstraktaten*") underskrevet i Washington af den danske gesandt Henrik Kauffmann og USAs udenrigsminister (Cordell Hull). (13)

Grønlandstraktaten, der var forberedt igennem nogen tid, gav bl.a. USA mulighed for at anlægge og drive sådanne havne, landingspladser, radiostationer og vejrstationer, som måtte anses for nødvendige for at leve op til de forpligtelser vedrørende forsvaret af Grønland, som USAs regering havde påtaget sig i medfør af *Havanna-Aftalen* (The Act of Habana, signed July 30, 1940), se note (9) ovenfor.

Forholdet imellem USA og Japan var i den forløbne tid kølnet, idet præsident Roosevelt havde følt sig foranlediget til at lægge embargo på en række råstoffer, der kunne udnyttes til militære formål, herunder bl.a. flybrændstof, jern og stål. I juli 1941 gik japanske tropper i land i Indokina efter aftale med den tysk kontrollerede Vichy-regering i Frankrig, og besatte hovedstaden Hanoi. Den amerikanske efterretningstjeneste havde på daværende tidspunkt brudt det japanske kodesystem, og USA fik derfor vished for, at det næste mål var Hollandsk Ostindien. Præsident Roosevelt advarede gentagne gange japanerne og skred herefter til en indefrysning af japanske tilgodehavender i USA. Dette betød, at Japan måtte vælge imellem to mulige handlemåder: (14)

Enten at finde frem til en forhandlingsløsning med U.S.A. for at få frigivet midlerne og hævet embargoen,
eller skaffe sig adgang til de vitale råstoffer med militær magt ved at erobre engelske og hollandske besiddelser i Ostindien.

Luftfotografiet viser Narsarsuag, som pladsen så ud i 1942. Efter Grønlandstraktatens underskrivelse den 9. april 1941 gennemførte US COAST GUARD en site-evaluation af egnede områder til anlæg af flyvepladser i Sydvestgrønland. Valget faldt på Narsarsuag, hvor der i løbet af efteråret og vinteren 1941/42 blev etableret en regulær flyveplads med startbane, hangarer, værksteder m.v.

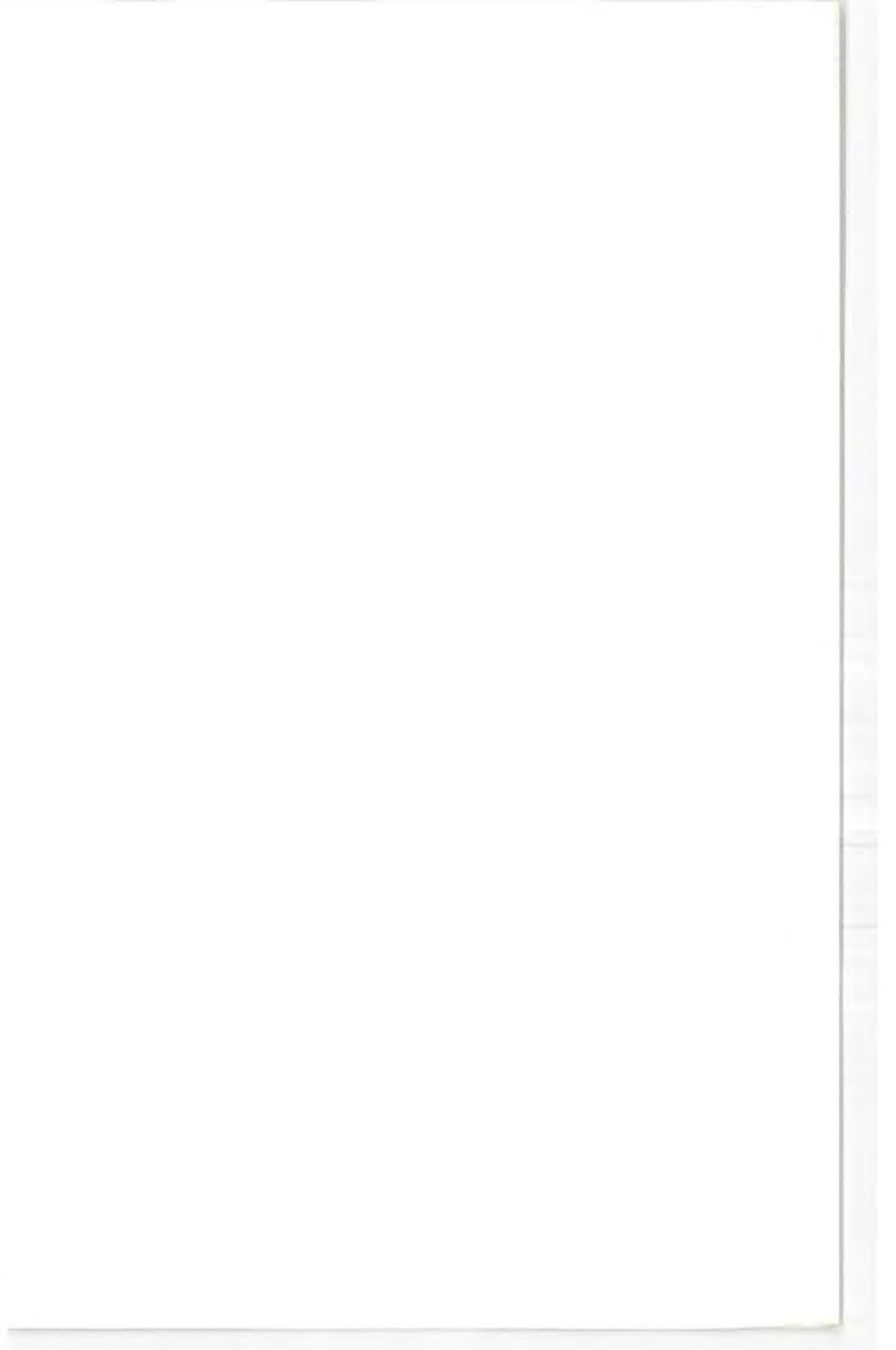
Den japanske regering syntes indstillet på at søge en diplomatisk løsning, og på denne baggrund bad den japanske premierminister (prins Konoye) om et personligt møde med præsident Roosevelt. Formålet var, at nå frem til en aftale, som Japan kunne leve med. Imidlertid stode Cordell Hull ikke på, at Konoye havde tilstrækkelig opbakning fra sin regering til at indgå en bindende aftale, og han tilrådede derfor præsidenten at kræve visse forhåndsgarantier, inden et sådant møde kunne berammes. Roosevelt meddelte derfor Konoye, at han kun ville mødes med ham, hvis Japan på forhånd ville garantere, at man ville respektere Kinas territoriale grænser. Da Konoye ikke kunne stille sådanne garantier, brød forhandlingerne sammen. Situationen var hermed blevet yderligere tilspidset, og i oktober måtte Konoye vige pladsen som premierminister til fordel for den mere militante fløjs kandidat: General Hideki Tojo. Igennem den følgende tid opretholdt den japanske regering det indtryk, at man ønskede at fortsætte forhandlingerne, og den 20. november 1941 fremlagde Tojo et forslag til en aftale, der favoriserede japanske interesser uden at give nogen garantier vedrørende Kina eller andre territoriale interesser. Cordell Hull meddelte den japanske delegation, at USA ikke kunne forhandle på det foreliggende grundlag, og den 27. november blev Secretary of War, Henry L. Stimson, orienteret om den opståede situation. Hull var nu overbevist om, at en væbnet konflikt var uundgåelig. (15)

Den amerikanske efterretningstjeneste havde på daværende tidspunkt dekodet japanske telegrammer, der gjorde det klart, at et angreb forestod.

Man viste dog ikke *hvor* og *hvornår* og en kombination af forvirring og fejlbedømmelse af de modtagne meldinger gjorde, at de amerikanske styrker var fuldstændig uforberede, da det japanske angreb blev sat ind imod Stillehavsflådens hovedbase på Hawaii. Søndag den 7. december 1941 kl. 0755 blev Pearl Harbor angrebet af hangarskibsbaseerede flystyrker i to bølger, der med en times mellemrum angreb flyvepladserne og de opankrede flådestyrker i havnen. De amerikanske tab blev meget betydelige. 2400 mand omkom, og 1200 blev sårede. 8 slagskibe, 3 krydsere og 4 andre fartøjer blev sænket, medens 188 luftfartøjer og en lang række vitale installationer, herunder



På grund af en teknisk fejl er dette billede af Narsarsuaq, som pladsen så ud i 1942, ikke kommet med på side 305.



hangarer, værksteder og andre reparationsfaciliteter m.v. blev ødelagt. Herudover blev 160 luftfartøjer beskadigede . De japanske tab var til sammenligning små og ubetydelige, idet kun 29 fly og 5 "Midget submarines" gik tabt. (16)

Angrebet gav anledning til at præsident Roosevelt den 8. december sammenkaldte kongressens to kamre i parlamentsbygningen på Capitol Hill og i en radiotransmitteret tale rettede en gribende appel til det amerikanske folk, hvor han bl.a. omtalte det japanske angreb på følgende måde: (17)

"Yesterday, december 7, 1941 - a date which will live in infamy - The Unites States of America was suddenly and deliberately attacked by naval and air forces of the Empire of Japan ... etc."

Virkingen af dette budskab var på samme tid voldsom og uoverskuelig, og sjældent har vel en enkeltstående begivenhed i verdenshistorien medført så vidtgående konsekvenser og reaktioner, som angrebet på Pearl Harbor.

På få timer vedtog det amerikanske parlament (Senatet enstemmigt og Repræsentanternes Hus med en stemmefordeling på 388 mod 1) at afsende en krigserklæring til Japan. I medfør af Akse-pagten udløste den amerikanske krigserklæring mod Japan en krigserklæring rettet imod USA fra Tyskland og Italien. Denne blev både modtaget og besvaret af USA den 11. december.

For Englands vedkommende giver Churchills umiddelbare reaktion på budskabet en klar indikation af den betydning angrebet på Pearl Harbor havde for Englands stilling og for Churchill personligt: (18)

"... No American will think it wrong of me if I proclaim that to have the United States at our side was to me the greatest joy. I could not foretell the course of events. I do not pretend to have measured accurately the martial might of Japan, but now at this very moment I knew the United States was in the

war, up to the neck and in to the death. So we had won after all!"

Angrebet på Pearl Harbor blev på adskillige måder en skelsættende begivenhed i verdenshistorien, men i nærværende forbindelse er det i særlig grad opgaven at undersøge den reaktion, som præsident Roosevelts tale til det amerikanske folk den 8. december 1941 medførte for Grønland og det nordatlantiske område.

Reaktionen hos den amerikanske konsul i Godthåb, James K. Penfield kan sammenlignes med Churchills, idet han af daværende landsfoged Eske Brun retrospektivt er citeret for at have udtalt: (19)

"... It's awful, still I feel a great deal better"

Eske Bruns egne kommentarer fremgår af diverse samtidigt materiale, men er også medtaget i hans erindringsbog fra 1985, hvor han bl.a. udtaler: (20)

"... Det store omsving med hensyn til amerikanernes indstilling kom med japanernes angreb i december 1941. Indtil denne begivenhed var det trods alt, som om tvivlen - om begivenheder uden for landets grænser virkelig var noget, som Amerika skulle blande sig i - var vidtspredt. Overfaldet på Pearl Harbor, medens der blev forhandlet fred og fordragelighed - følelsen af, at have været offer for et kæmpemæssigt "dirty trick", det faste fortsæt om at dette ikke skulle gå ustraffet hen, smedede i et nu den amerikanske nation sammen til et redskab for en enig og total indsats. Alle andre hensyn end hensynet til arbejdet for sejren blev bortvejrede.

Vi mærkede også dette i Grønland. Atmosfæren blev en anden ved de amerikanske baser. Beslutsomheden og sagligheden kom i højsædet. Vi mærkede dønningerne fra den storm som satte hele det enorme amerikanske potentiel i produktionskraft og menneskemateriale ind i kampen. Nu var terningerne

kastede, nu kom alt og alle med.

Efter 9. april havde min egen indstilling, og den som var hos næsten alle deroppe i Grønland, været at fremtiden var hyllet i den dybeste uvished. I sommeren 1940 viste alle konkrete tegn hen til en nazistisk militær sejr i hele Europa. Vi nægtede at indrette os efter en fremtid bestemt af en sådan udvikling, vi klamrede os simpelthen til, at noget måtte ske, der reddede os alle fra en sådan skæbne. Da Hitler overfaldt Rusland, skete der allerede noget, der gjorde det umuligt for ham at komme igennem med sine fortsæt. Pearl Harbor blev, uanset alle indledende katastrofer over hele Stillehavet, den endelige begivenhed, som var vendepunktet. Nu var kun een udgang mulig. Det kunne - måtte - vare længe, men lyset havde vist sig forude..."

Omtrent samme helhedsindtryk får man ved at læse daværende mag.scient. Chr. Vibes bogværk fra 1946: "*Ene ligger Grønland*", hvor det bl.a. anføres: (21)

"... Den 7. december 1941 sneede det stærkt i Godthåb, og en skarp sydvest stod ind over kolonien. Meddelelsen om Pearl Harbor med det lumske japanske overfald på Amerika opfyldte radioen den dag, og heller ikke i Grønland talte vi om andet. Da jeg samme dag løb på landsfoged Brun udenfor Centralkontoret, sagde han lakonisk: Så er vi i krig! - Det lød mere som et lettelsens udbrud end som en manende erkendelse.

Ja, Grønland var nu i krig med Japan - og dagen efter også med Tyskland, eftersom vor stilling til verdensopgøret ved forsvarsoverenskomsten (Grønlandstraktaten) var knyttet til Amerikas. Med Tyskland havde vi teoretisk været i krig siden den 9. april 1940, selvom kamphandlingerne endnu ikke havde fundet sted.

Amerikas indtræden i krigen kom virkelig som en

befrielse for os - og vel for hele den frie verden...
etc."

Samtidig kan det konstateres, at forsyningssituationen i Grønland ikke kunne undgå at blive påvirket af de storpolitiske begivenheder, og handelsinspektør Axel Malmquist (Den Kongelige Grønlandske Handel) anfører bl.a. i Det grønlandske Selskabs årsskrift for 1946 følgende herom: (22)

"... I 1941 da Amerika kom med i krigen, blev det et problem for os at skaffe varer, idet de amerikanske leverandørers hovedopgave nu først og fremmest blev at levere til krigsindustrien. Disse leveringsvanskeligheder medførte i stigende grad, at det blev vanskeligt at få leverandørerne til at levere varepartierne stykket ud på mange forskellige kolonier og deraf følgende pakkeudgifter, udfærdigelse af told- og skibspapirer og ikke mindst opnåelse af udførselstilladelser for de enkelte forsendelser..."

I Washington oplevede Henrik Kauffmann begivenhederne omkring den 7. december 1941 på tætteste hold. Præsident Roosevelts gribende tale til det amerikanske folk fra parlamentsbygningen gav genklang i de diplomatiske repræsentationer i storbyen. Alle måtte herefter indstille sig på markante forandringer. De hensyn, som havde spillet ind medens USA var en neutral nation, var nu bortvejret, hvilket betød at relationerne imellem Grønland og USA for fremtiden ville blive mindre komplicerede.

Baseanlæggene i Grønland ville nu ikke længere udgøre en diplomatisk belastning, og skæbnen ville, at oberst Bernt Balchen - (der var ansvarlig for anlægget af basefaciliteterne i Søndre Strømfjord) - netop den 7. december 1941 kunne indberette, at den første landing på den nyetablerede startbane havde fundet sted, samtidig med at det japanske angreb på Pearl Harbor satte ind. Balchen skriver retrospektivt herom: (23)

"... Søndag den 7. december melder radioen at

japanerne er gått til angrep på "Pearl Harbor". Jeg sammenkalder alle mann, både sivile og militære, og meddeler dem at vi nu må anse oss for å være i krig med aksemakterne, og at Søndre Strømfjord fra nu av er i krigsberedskap. Jeg leser opp krigsartiklerne og gjør dem bekjent med at de nu er under militær kommando og jurisdiksjon. To dager senere får jeg beskjed fra Washington om, at De forente Stater har erklært krig..."

Redaktør Ebbe Munch skriver i sit bogværk: "*Døren til den frie Verden*" kun ganske lidt om Pearl Harbor, men tendensen er tydelig nok: (24)

"... Ude i den fri verden stod Kauffmann i Washington som anerkendt gesandt efterhånden med tilslutning fra andre repræsentationschefer. Over halvdelen af den danske handelsflåde sejlede for briterne.

... Med Japans angreb på Pearl Harbor den 7. december 1941 og Amerikas officielle allianceforhold som en fuldbyrdet kendsgerning var verdensbranden for alvor tændt. S.O.E., der hidtil kun havde haft til mål at støtte undergrundsbevægelserne på det europæiske fastland, blev udvidet til en verdensorganisation ... etc."

Kaptajn H.C. Røder var en af de danske kaptajner, der gik i allieret krigstjeneste, og i sin beretning om danske søfolks indsats: "*De sejlede bare*", skriver Røder bl.a. i relation til angrebet på Pearl Harbor: (25)

"...Dette uprovokerede angreb på den amerikanske flåde bragte naturligvis straks Amerika med ind i krigen, og denne ændring af Amerika fra at være neutral til at blive krigsførende - ikke alene mod Japan, men ved krigserklæringen af 11. december også mod Tyskland og Italien - bragte også ændring i de af U.S.A. rekvirerede danske skibes stilling.

Bl.a. kunne de af skibene, som var sat under amerikansk flag, nu også sættes i fart i krigsfarvande, da den tidligere omtalte neutralitetslov naturligvis automatisk ophævedes. Der kom nu også mere system i arbejdet for støtte og hjælp til de danske sømænd, som i amerikanske eller allierede skibe anløb amerikanske havne. Den 9. februar 1942 åbnedes således i New York en klub for disse folk. Klubben var blevet til i virkeligheden ved et arbejde fra danske skibsrederrepræsentanter i New York, Den danske Sømandsmission og andre danske kredse, og indvielsen formede sig meget festligt med nærværelse af minister Henrik Kauffmann, generalkonsul Georg Bech, operasanger Lauritz Melchior, filmsskuespilleren Jean Hersholt, kabaretkunstneren Victor Borge (Børge Rosenbaum) og andre kendte danskere."

Luftkaptajn Kjeld Rønhof, der i 1940 meldte sig til de frie norske styrker i Canada, og som gjorde hele krigen med som jagerflyver, har i sin samtidige rekordering af begivenhederne i træningslejren "*Little Norway*" ved Toronto bl.a. givet følgende fremstilling af reaktionen på Pearl Harbor: (26)

"...Det var et angreb, så infamt at det ikke havde sidestykke i moderne tid.

Det var som om hårene rejste sig på hovedet, da vi uventet hørte en chokeret præsident Roosevelt tale i en ekstra radioudsendelse:

"This country is now at war with The Empire of Japan"

"Hvad var det? Sagde præsidenten ikke, at USA var i krig med Japan?" Folk råbte overalt. Det var et grusomt billede, der tegnede sig, da vi omsider blev klar over, hvor let spil de japanske krigsfly havde haft, da de uden varsel, uden forudgående krigserklæring, havde angrebet den amerikanske flådes hovedbase i Stillehavet...

... Nå, men nu var USA allieret med os. Krig

imellem USA og Nazityskland var nu uundgåelig, og den kom da også den 11. december, hvor Italien og Tyskland erklærede Amerika krig...

... Kun tre dage efter Pearl Harbor, den 10. december, blev slagskibene PRINCE OF WALES og slagkrydseren REPULSE sænket udfør Mallacahalvøen af japanske fly. I modsætning til amerikanerne kunne englænderne ikke undskylde sig med, at de blev overrasket. For første gang i verdenshistorien blev to veludrustede og velforberejede moderne krigsskibe sænket af fly.

Skriften på væggen var tydelig: "Denne krig vil blive vundet eller tabt i luften, så gutter, nu må I virkelig gøre noget ved træningen. Man får hårdt brug for jer," - sagde vor chef i Little Norway."

I Danmark blev Pearl Harbor derimod *ikke* oplevet som en skelsættende begivenhed. Historikeren Viggo Sjøqvist har i sit to-bindsværk om "*Erik Scavenius - Danmarks udenrigsminister under to verdenskrige*" udførligt behandlet underskrivelsen af Antikominternpagten i slutningen af november, og den påfølgende debat og krise i Danmark. Sjøqvist behandler ligeledes relationerne imellem Kauffman og Scavenius omkring underskrivelsen af Grønlandstraktaten i foråret 1941 og Kauffmanns tiltrædelseserklæring til Atlanterhavsdeklarationen i januar 1942. Angrebet på Pearl Harbor omtales *ikke*, og den amerikanske indtræden i krigen nævnes kun indirekte på følgende måde: (27)

"... forbindelsen med USA blev opretholdt indtil december 1941, da den tyske krigserklæring gjorde det nødvendigt at trække den amerikanske repræsentation hjem fra Danmark"

Det må antages, at Japans fortsatte sejre, der i løbet af de følgende måneder medførte erobringen af Filippinerne, og store dele af Indonesien samt Hong Kong, Singapore og Burma, bidrog til, at omslaget ikke blev erkendt før langt senere. En

medvirkende årsag har utvivlsomt været, at slaget om Atlanterhavet samtidig gik ind i sin hidtil værste fase. En voldsom stigning i antallet af torpederinger i løbet af vinteren 1941/42 medførte store allierede tab.

Det fremgår af daværende folketingsmedlem Hartvig Frisch beskrivelse af udenrigsminister Erik Scavenius handlingsmønster efter Pearl Harbor, at Amerikas indtræden i krigen den 8. december 1941 *ikke* gav anledning til dyberegående overvejelser på regeringsplan. I sit værk "*Danmark besat og befriet*", omtaler Frisch bl.a. at Scavenius ved et ministermøde den 9. december fremlagde et udkast til en skrivelse angående Kauffmanns stilling, som han havde udformet som et rescript til udenrigsministeren, (altså ham selv). Kontrasigneret af statsministeren skulle H.M. Kongen pålægge udenrigsministeren at underrette de i udlandet tjenestegørende tjenestemænd om: (28)

"... at tilstedeværelsen af noget andet Danmark end det, som styres af Kongen og hans Regering, ingenlunde kan anerkendes."

Samtidig hermed afsendtes en note til Washington, hvori det blev fastslået, at Danmark såvel *legislativt* som *judicielt* og *administrativt* var fuldstændig uafhængig af enhver indblanding fra besættelsesmagten. Og noten fortsatte:

"...hvilket indtryk den amerikanske Chargé d'Affaires utvivlsomt også har modtaget under sit ophold her, og man må forvente, at han både vil meddele, og har meddelt dette indtryk til sin regering.

De sidste bemærkninger i noten gjorde et overordentligt ubehageligt indtryk på den amerikanske Chargé d'Affaires i København (Mr. Reams), der var sig bevidst, at han altid havde refereret loyalt og med sympati for Danmark til sin regering i Washington. Han havde imidlertid opbygget et stærkt indtryk af, at den langt overvejende del af den danske befolkning sympatiserede med Vestmagterne, og Reams fandt ikke, at han skyldte nogen anden end sin regering regnskab for, hvad han

rapporterede.

Retrospektivt har historikeren Vilhelm la Cour i sit værk: "*Danmark under Besættelsen*" fra 1945 beskrevet situationen på følgende måde: (29)

"... Aaret 1941 bragte det store Vendepunkt i Krigen. Foruden Rusland kæmpede nu - siden det japanske Overfald på Pearl Harbor den 7. December - ogsaa USA paa Englands side. Hvis det danske Folks Forhold til Besættelsesmagten udelukkende skulde indstilles efter Skøn over, hvem der ville sejre i Krigen, kan det dog ikke være Bagklogskab nu at fastslå, at de der troede paa de Allieredes Sejr, i hvert Fald havde lige saa sikre Kendsgerninger at bygge paa som Scavenius, der stadig haardnakket indrettede sig paa en tysk Sejr. Han bragte sig derved i stigende Grad i et modsætningsforhold til Folkestemningen. Aktionen mod de danske Kommuniste, Oprettelsen af "Frikorps Danmark" og vor tvungne tilslutning til "Antikomintern-pagten", efterlod Befolkningen ingen Tvivl om at Danmarks Status nu var tysk Lydstat. Det Instinkt, der kaldte Folket til modstand og forsvar rejste sig. Det underjordiske Danmark begyndte at organisere sig, og det tiltog i Styrke, efterhånden som de tyske Overgreb og Løftebrud blev mer og mer aabenbare..."

For god ordens skyld skal det endelig citeres, hvorledes den tidligere udenrigsminister P. Munch retrospektivt gengiver stemningen i Danmark omkring Pearl Harbor. P. Munch giver således i værket: "*Dansk Politik under Krig og Besættelse 1939-45*", der udkom i 1947, følgende kommentarer til begivenhedsforløbet: (30)

"... Uniddebart efter de forhandlinger, der knyttede sig til Antikominternpagten, kom krigens udbrud imellem USA og Japan den 7. december, og dermed fulgte krigen mellem Tyskland-Italien og USA. Dette

krigsudbrud virkede på sindene herhjemme med stor styrke som udtryk for, at vældigere kræfter end nogensinde før i verdenshistorien var sluppet løs overfor hinanden. Japans hurtige, overvældende sejr over USA og det britiske rige på de asiatiske valpladser blev en stor overraskelse trods den forestilling om Japans særegne evne som krigsmagt, der havde levet siden den russisk-japanske krig 1904-05. Men til trods derfor blev det stærkeste indtryk af USAs indtræden i krigen dette, at USA ikke kunne besejres. De hjælpemidler, det rådede over, sagde man, vilde, når de for alvor blev taget i brug, gøre det umuligt for de modstandere at sejre, og det var sandsynligt, at det vilde ende med afgørende nederlag for modstanderne. Allerede i forvejen var det en udbredt tro i Danmark, at Tysklands sejrsløb var standset, da det ikke i 1940 havde kunnet gennemføre landgangen i England, og nu i 1941 ikke kunne opnå den i Tyskland ventede hurtige knusning af Sovjet..."

Konklusionen på nærværende undersøgelse må blive den, at der kan påvises en direkte sammenhæng imellem de politiske begivenheder i det nordatlantiske område og udviklingen i Det fjerne Østen.

Ved Danmarks besættelse af Tyskland den 9. april 1940 blev forbindelsen imellem Danmark og Grønland afbrudt, ganske på samme måde, som forbindelsen imellem Holland og Ostindien blev afbrudt ved Tysklands indmarch i Holland en måned senere.

Grønlands beliggenhed gjorde landet til amerikansk interesseområde, og bragte området ind under Monroe Doktrinen. De hollandske koloniers naturrigdomme og råstoffer gjorde i meget høj grad Ostindien til japansk interesseområde. Perioden fra 9. april 1940 til 7. december 1941 blev derfor karakteriseret af en vanskelig diplomatisk balancegang, for USAs State Department ønskede på den ene side at udbygge forsvaret af Grønland i overensstemmelse med Monroe

Doktrinen og at støtte Englands og Canadas ønsker om at anlægge baser og benytte Grønland som "*stepping stone*" i forbindelse med færgeflynningerne over Nordatlanten. På den anden side måtte man tilgodese sin eklærede status som neutral nation og undgå at provokere Japan.

Angrebet på Pearl Harbor blev en blændende *taktisk sejr* for de japanske flåde- og flystyrker, men det blev tillige begyndelsen til et sviende *strategisk nederlag* for Aksemagterne og den japanske nation. USAs indtræden i krigen gav de vestallierede fornyede kræfter og gav frit løb for den teknologi og de ressourcer, der i sidste instans blev afgørende for krigens udfald.

Der har ikke kunnet påvises nogen reaktion på begivenhederne i Stillehavet den 7. december 1941 hos den danske regering i København. Til gengæld blev denne dag i høj grad skelsættende for danske i allieret krigstjeneste og for befolkningen i Grønland.

Som påvist i undersøgelsen blev det japanske angreb på Pearl Harbor her oplevet som en *lettelse* og ikke en *byrde*, hvilket ud fra en national japansk tilgangsvinkel må forekomme nok så kontroversielt.

Noter

- (1) "Encyclopedia of World History", (Harvard University), p. 812.
- (2) Finn Lykkegård: "Det danske Gesandtskab i Washington 1940-42", pp.66f, jvfr. stenografisk referat af Roosevelts pressekonference.
- (3) Langer & Gleason: "The Challenge to Isolation", pp. 586f.
- (4) Lykkegård, pp. 152f. Kryolit er et hvidt mineral, hvis kemiske sammensætning fremgår af formelen: " Na_3AlF_6 ".

(5) Det må i denne forbindelse erindres, at den amerikanske "Coast Guard" i 1940 var en ren civil institution underlagt "Department of Finance".

(6) Foreign Relations of the United States, 1940, bd.II, pp. 362f.

(7) Herbert Feis: "The Road to Pearl Harbor", kap. 7. - Se evt. tillige Langer & Gleason, pp. 589f.

(8) Ibid.

(9) "Encyclopedia of World History", (Harvard University), p. 1144. For detaljer vedr. forhandlingerne omkring "The Act of Habana", se Langer & Gleason, pp. 622f.

(10) Winston S. Churchill: "The Second World War", vol. II, pp. 493f.

Allerede den 16. november havde Churchill telegrafisk adviseret Roosevelt om, at han havde et langt brev under udarbejdelse vedr.udsigterne for 1941.

(11) Robert E. Sherwood: "Roosevelt and Hopkins", pp. 257-258. "Låne og Lejeloven", (The Lend-Lease Bill) også kaldet "The Destroyer deal", fordi der i våbenhjælpen bl.a. indgik levering af (lån af) 10 destroyere om måneden fra april 1941.

(12) Se bl.a. E.A. Steen: "Norges Sjøkrig 1940-45", bd. VII, pp. 32 og 35f.

Jvfr. tillige "The Coast Guard at War", (Greenland Patrol).

(13) Lykkegård, pp. 337f. - "Grønlandstraktatens" underskrivelse vakte betydelig forbitelse i København og førte bl.a. til Kauffmanns afskedigelse fra tjenesten i det diplomatiske korps. For yderligere detaljer se Viggo Sjøqvist: "Erik Scavenius", bd. II, pp. 130f.

(14) Frank Freidel & Alan Brinkley: "America in the Twentieth Century", pp.296f.

(15) ibid. - Se evt. tillige Churchill, vol. III, pp. 514-536 samt mere detaljeret Feis: "The Road to Pearl Harbor".

(16) Scott C.S. Stone: "Pearl Harbor - The way it was - December 7, 1941", pp 47f. - Der blev anvendt ca. 180 fly af tre forskellige typer ved angrebet, der blev sat ind i to bølger med 1 time og 10 min imellem angrebene:

- "Aichi D3AI Model II" ("VAL") - 2-sædet

hangarskibsaseret dykbombefly forsynet med en 1000 HK Mitsubisi MK8 Kinsei 44 motor.

Bevæbning: 2 stk. 7.7 mmm maskingeværer og 700 lbs bombelast.

- "Nakajima B5N2, ("Kate") - 3-sædet torpedoplan udstyret med en 1000 HK Nakajima Sakae II motor. Bevæbning: 1 stk. 7.7 mm. maskingevær og 1 stk. lufttorpedo på 1.764 lbs., susidiært 3 stk. 551 lbs. bomber.

- Mitsubishi A6M2 Zero-sen, ("Zeke") - 1-sædet jager udstyret med en 940 HK Nakajima Sakae motor.

Bevæbning: 2 stk. 7.7. mm. maskingeværer, 2 stk. 20 mmm. kanoner og 2 stk. 132 lbs bomber.

For såvidt angår de japanske tab opgives de retrospekt til at være:

15 dykbombefly, 5 torpedobærende fly og 9 jagere. Ialt 29 fly.

Desuden gik 5 "Midget submarines" samt en større U-båd af "I-klassen" tabt. - Det tabtgæde personel opgøres til: 185 dræbt og 1 tilfangetaget.

(17) Freidel & Brinkley, p. 299 - Se evt. tillige Sherwood, pp. 430f.

(18) Churchill, vol. III, p. 539 samt mere detaljeret pp. 537-554.

(19) Eske Brun: "Mit Grønlandsliv", p.89. - Brun var landsfoged for Nordgrønland med sæde i Godhavn ved Danmarks besættelse, medens Axel Svane var landsfoged for Sydgrønland med sæde i Godthåb. - Senere blev Eske Brun landsfoged for hele Grønland, medens Svane blev knyttet til den dansk/grønlandske repræsentation i USA.

(20) *ibid.*, pp.88f.

(21) Chr. Vibe: "Ene ligger Grønland", pp. 104f. - Mag.scient. Chr. Vibe befandt sig ved Danmarks besættelse 9. april 1940 på en ekspedition til Thule-området og det nordlige Canada. Han

kom derved til at opholde sig i Grønland den resterende del af krigen. Vibe blev senere redaktør af "Grønlandsposten" og leder af "Grønlands Radio".

(22) Axel Malmquist: "Handelen i Krigsaarene", "Det grønlandske Selskabs" Aarsskrift, 1946, p. 103. - Malmquist var handelsinspektør i "KGH" med sæde i Godthåb under hele krigen.

(23) Bernt Balchen: "Kom nord med meg", p. 185. - Balchen var norsk af fødsel, og havde bl.a. deltaget i en ekspedition til Spitsbergen sammen med Roald Amundsen. Senere deltog han i Byrds Atlanterhavsflyvning og året efter fløj han sammen med Byrd som den første over Sydpolen. Ved krigsudbruddet meldte han sig til Royal Air Force, men blev i 1941 engageret af U.S. Army Air Force til at forestå anlægget af "Bluie West 8" (Søndre Strømfjord) i Grønland.

(24) Ebbe Munch: "Døren til den frie Verden", pp. 55f. - Munch var redaktør med fast sæde i Stockholm under hele krigen, og fungerede som mellemlid imellem Modstandsbevægelsen i Danmark og S.O.E. i London.

(25) H.C. Røder: "De sejlede bare", pp. 178f. - Røder var ved krigsudbruddet kaptaj på rederiet "ORIENT's" fragtskib "M/S TASMANIA", der gik i fart på Østen.

(26) Kjeld Rønhoff: "Vi fløj for Friheden", pp. 123f. - Rønhoff var ved krigsudbruddet matros på en svensk fragtdamper, der befandt sig i farvandene omkring De vestindiske Øer. - Han meldte sig til tjeneste ved de frie norske styrkers træningslejr ("Little Norway") ved Toronto i Canada og blev senere jagerflyver ved "332 Squadron" i England. Efter krigen kom ind i "Søværnets Flyvevæsen" og senere i D.D.L./S.A.S., hvor han blev luftkaptajn.

(27) Viggo Sjøqvist: "Erik Scavenius", kapitel IX, pp. 168-189. - Sjøqvists defensorat for Scavenius inkluderer ikke en omtale af udenrigsministerens reaktion på Amerikas indtræden i krigen, og navnet: "Pearl Harbor" forekommer end ikke i bogens udførlige "Person- og Sagsregister".

(28) Hartvig Frisch: "Danmark besat og befriet", p.211f. - I tilslutning til den citerede tekst anfører Harvig Frisch bl.a.:

"... For Scavenius var det imidlertid mere magtpåliggende, at få reprimanderet Kauffmann

eftertrykkeligt, og hertil bød der sig en ny Lejlighed i Begyndelsen af 1942,... etc."

Kauffmann var den 27. december blevet indbudt til at deltage i et møde i "Det Hvide Hus" sammen med Churchill, Roosevelt og repræsentanter for de mange mindre allierede regeringer: Norge, Polen, Belgien m.fl. Formålet var at formulere en fælles målsætning for krigsførelsen imod Aksemagterne på baggrund af "Atlantehavsdeklarationen af august 1941". Erklæringen er senere blevet benævnt: "De forenede Nationers erklæring". Kauffmann formulerede en tiltrædelseserklæring, som bl.a. beskrev den danske regerings ufri situation, og opnåede med sin underskrift at få Danmarks navn præsenteret på dette betydningsfulde dokument.

(29) Vilhelm la Cour: "Danmark under Besættelsen", bd. I, p. 332.

(30) P. Munch: "Dansk Politik under Krig og Besættelse 1939-45", bd.2., p.58.

Kilder og Litteratur

Ikke publicerede kilder:

- Relevante dokumenter samlet af dr. Finn Lykkegaard ved "State Department Archives" i Washington.
- Relevante dokumenter samlet af dr. Finn Lykkegaard ved Rigsarkivet i København.
- Relevante dokumenter samlet af forfatteren ved Landsarkivet i Godthåb, Grønland.

Publicerede kilder:

- "Besættelsestidens Fakta", red. Niels Alkil., Copenhagen, 1945.
- "Den parlamentariske Kommissions Betænkning", Udenrigsministeriet under Besættelsen, København, 1948.
- "Foreign Relations of the United States", 1940-41, D.o.S., Washington.

Andet publiceret materiale:

- "The Coast Guard at War, Greenland Patrol", H.S.P.I.D., USCG., 1945.
- "An Encyclopedia of World History", 5 ed., by William S. Langer, Harvard University, 1972.
- "Det Grønlandske Selskab", Årbog for 1946.

Litteratur:

Ancker, Paul E.: "Thule Air Base 1951-66", (Militærhistorisk studie udarbejdet i anledning af 25-året for oprettelsen af Thule Air Base, omfattende den militære udnyttelse af Thuleområdet og en forstudie vedrørende de dansk/amerikanske baserelationer i medfør af GRØNLANDSTRAKTATEN, af 9. april 1941"), T.f.S., København, 1966.

Augsburg, H.V.: "Baggrunden for Pearl Harbor Katastrofen", T.f.S., 1945/46.

Balchen, Bernt: "Kom Nord med meg", Oslo, 1958.

Bistrup, H.: "Kort Beretning om det amerikanske Flaadepersonels Optræden under det japanske Angreb paa Pearl Harbor, den 7. December 1941", T.f.S., 1946.

Bonde, H.: "Det japanske Angreb paa Pearl Harbor den 7. December 1941", T.f.S., 1949.

Brun, Eske: "Mit Grønlands Liv", København, 1985.

Churchill, Winston S.: "The Second World War", vol. I-VI, London, 1948-54.

Creed, Roscoe: "PBY - The Catalina Flying Boat", Annapolis, 1985.

Feis, Herbert: "The Road to Pearl Harbor", Princeton, 1950.

Freidel, F. & Brinkley, A.: "America in the Twentieth Century", (5.ed.) New York, 1982, (1960).

Frisch, Hartvig: "Danmark besat og befriet", bd. I-III, København, 1945.

la Cour, Vilhelm: "Danmark under Besættelsen", bd. I-III, København, 1945.

Langer, W.L. & Gleason, E.S.: "The Challenge to Isolation 1937-40", New York, 1952.

- Langer, W.L. & Gleason, E.S.:* "The Undeclared War 1940-41". New York, 1953.
- Lykkegaard, Finn:* "Det Danske Gesandtskab i Washington 1940-42", Odense, 1968.
- Munch, P.:* "Dansk Politik under Krig og Besættelse 1939-45", bd. I-II, Odense, 1946-47.
- Munck, Ebbe:* "Døren til den frie Verden", København, 1967.
- Prange, Gordon W.:* "God's Samurai", (Lead Pilot at Pearl Harbor), N.Y., 1990.
- Røder, H.C.:* "De sejlede bare", København, 1957.
- Rønhoff, Kjeld:* "Vi fløj for Friheden", Hundested, 1990.
- Scavenius, E.:* "Forhandlingspolitiken under Besættelsen", København, 1948.
- Sherwood, R.E.:* "Roosevelt and Hopkins", New York, 1948.
- Sjøqvist, V.:* "Erik Scavenius - en biografi", København, 1973.
- Steen, E.A.:* "Norges Sjøkrig 1940-1945", bd. VII., (Marinens operasjoner i arktiske farvann og i Island, på Grønland, Jan Mayen og Svalbard), Oslo, 1960.
- Stewart, A.J.:* "Those Mysterious Midgets", U.S., Naval Institute: "Proceedings", 1974.
- Stone, Scott C.S.:* "Pearl Harbor - the way it was - December 7, 1941", Honolulu, 1987.
- Saabye, E.J.:* "Krigen i Stillehavet", København, 1977.
- Vibe, Christian:* "Ene ligger Grønland", København, 1946.

MARINENS BIBLIOTEK

ERHVERVELSER I SEPTEMBER/OKTOBER 1991

HISTORIE

Avery, Derek (ed.): Fighting Forces. A complete history of the U.S. Army - Marine Corps - Navy - Air Force.
London 1989. 610 s. ill. index 4°.

Bjerg, Hans Chr.: "Til Fædrelandets Forsvar". Værnepligten i Danmark gennem tiderne.
Kbh. 1991. 108 s. ill. bibl.

Forster, Thomas M.: The East German Army. A Pattern of a Communist Military Establishment.
London 1967. 256 s. ill. index.

København før og nu - og aldrig. Bd. 12:
Tønnesen, Allan & Claus M. Smidt: Frederiksberg.
Kbh. 1991. 370 s. ill. kort. index.

Merrill, James M. (ed.): Quarter-Deck and Fo'c's'le. The Exciting Story of the Navy.
Chicago 1963. 510 s. ill. index. bibl.

Nailor, Peter: The Nassau Connection. The Organisation and Management of the British POLARIS Project.
London 1988. 134 s. bibl.

Stern, Robert C.: Kriegsmarine. A Pictorial History of the German Navy 1935-1945.
Carrollton 1979. 80 s. ill. 4°.

Stolz, Gerd: Historische Stätten der Marine in Schleswig-Holstein.

Heide 1990. 136 s. ill. index. bibl.

Trotter, Wilfrid Pym: The Royal Navy in Old Photographs.

London 1975. 190 s. ill.

Woodward, F.W.: Plymouth's Defences: A Short History.

Ivybridge 1990. 72 s. ill. kort. index. bibl.

Wulff, P.F.: To Taler fremsagte ved H.M.K.'s allerhøieste Nærværelse, paa Søe-Cadet Akademiet ved dets aarlige Høitidligheder, i Aarene 1813 og 15.

Kbh. 1816. 30 s. Ej til udlån.

KRIGSHISTORIE

Brooke, Geoffrey: Singapore's Dunkirk.

London 1989. 256 s. ill. index. bibl.

Dragsdahl, Jørgen: Pressens slagmark. Nyhedsmedieme og Golfkrigen.

Kbh. 1991. 68 s. ill. bibl.

Friedman, Norman: Desert Victory. The War for Kuwait.

Annapolis 1991. 436 s. ill. kort. index.

Gallery, D.V.: U 505. No Tombstones on the Sea.

Chicago 1978. 34 s. ill. 4'.

Humble, Richard: United States Fleet Carriers of World War II. "In Action".

Poole 1984. 160 s. ill. index.

Hutson, Harry C.: Grimsby's Fighting Fleet. Trawlers and U-Boats during the Second World War.

Beverly (Engl.) 1990. 108 s. ill. index.

Poolman, Kenneth: Experiences of War. The British Sailor.
London 1989. 180 s. ill. index.

PERSONALHISTORIE

Cogar, William B.: Dictionary of Admirals of the U.S. Navy.
Vol. 2: 1901-1918.
Annapolis 1991. 320 s. ill.

Ellsberg, Edward: Under the Red Sea Sun.
New York 1946. 500 s. ill. kort.

POLITIK

Brigham, Lawson W. (ed.): The Soviet Maritime Arctic.
Annapolis 1991. 336 s. ill. kort. index. bibl.

Gress, David: Den rådvilde supermagt. Amerikansk
Europapolitik i støbeskeen.
Kbh. 1991. 110 s. bibl.

København-mødet 1990. Mødet i København i juni 1990 inden
for Konferencen om OSCE's Menneskelige Dimension. (CHD).
Kbh. 1991. 88 s.

Larionov, Valentin & Andrei Kokoshin: Prevention of War.
Doctrines, Concepts, Prospects.
Moskva 1991. 170 s. ill. kort. index. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Breyer, Siegfried: Die Schweren Kreuzer der Admiral Hipper-
Klasse.
MARINE-ARSENAL 16.
Friedberg 1991. 50 s. ill. bibl.

Butler, James G.: Fighting Ships in Perspective.
London 1981. 106 s. ill. index bibl. 4°.

Canney, Donald L.: The Old Steam Navy. Vol. I: Frigates, Sloops, and Gunboats, 1815-1885.
Annapolis 1990. 204 s. ill. index. bibl.

Kongeskibe. (Hempels Kalender 1991).
u.sted u.år (1991). 14 s. ill. 4°.

Polmar, Norman & Jurien Noot.: Submarines of the Russian and Soviet Navies 1718-1991.
Annapolis 1991. 370 s. ill. index. bibl.

Roberts, James A.: Invincible Class. Warship Monographs.
London 1972. 52 s. ill.

Springeren.
Kbh. 1991. 8 s. ill.

BJÆRGNINGSVÆSEN

Lanitzki, Günter: Kreuzer Edinburgh, Goldtresor und Seemannsgrab.
Berlin 1988. 152 s. ill. bibl.

Schmidt, Peter: Sidste melding sænket.
Munkebo 1991. 206 s. ill. index.

GRØNLAND

Jensen, Per Herholdt: Piteraqa.
Nuuk 1990. 128 s. ill. kort.

Kommentarer til nyanskaffelser oktober/november 1991

*Lawson W. Brigham (ed.): The Soviet Maritime Arctic.
Naval Institute Press, Annapolis 1991.*

16 videnskabsmænd har bidraget til denne bog om den historiske baggrund for og den fortsatte udvikling af Sovjetunionens aktiviteter og politik i det arktiske område. Den omhandler så forskellige aspekter som historie, miljø, havret, oceanografi, geologi, søværts transporter og strategi.

*Geoffrey Brooke: Singapore's Dunkirk.
Leo Cooper, London 1989.*

Titlen er for så vidt selvmodsigende, eftersom evakueringen fra Dunkirk i februar 1940 var en succes, medens Singapore, med Churchill's ord, var "the worst disaster and largest capitulation in British history".

Ved Dunkirk havde de allierede sø - og delvis - luftherredømmet, og der var kun 40 sm til friheden. I Singapore havde fjenden, der næsten stod indenfor porten, fuldstændig sø- og luftherredømmet, og der var langt til friheden for de indesluttede. Af 44 skibe af en vis størrelse, som det lykkedes at afsejle den 13. februar 1942, kom kun 1 eller 2 igennem. Og gennem de næste 5 dage evakueredes/flygtede godt 5000 personer, men ikke mere end en fjerdedel lykkedes det for, resten blev dræbt eller tilfangetaget.

På basis af memoirer og arkivalier i Imperial War Museum og egne optegnelser giver forfatteren en interessant, men på mange måder også rystende, skildring af begivenhederne, som også giver beviser for personligt mod og beslutsomhed.

Forfatteren var selv som søofficer om bord på Prince of Wales, da den blev sænket af japanerne i 1941. Da han flygtede fra Singapore, blev han sænket igen, men efter en rejse på 1600 sm i en lille sejlbåd, blev han efter 37 dage taget op ud for Ceylon.

James G. Butler: Fighting Ships in Perspective.
Ian Allan, Ltd., London 1981.

Bogen beskriver og illustrerer 6 slagskibe, kendte fra 2. verdenskrig. De engelske Rodney og Warspite, de amerikanske Washington og South Dakota og de tyske Scharnhorst og Tirpitz.

Udover teksten er der 6 tegninger i samme målestok, over 120 fotografier og enkelte gengivelser af forfatterens egne malerier.

Donald L. Canney: The Old Steam Navy. Vol. 1: Frigates, Sloops, and Gunboats, 1815-1885.
Naval Institute Press, Annapolis 1990.

Meget lidt er skrevet om 1800-tallets "sejl-dampskibe" ("fuldkraftskibe"). Nærværende bog giver læseren et indblik i den udvikling, der fandt sted, begyndende med det første amerikanske - og vel det første i verden - dampkrigsskib, Demologos, konstrueret af Robert Fulton, fra 1815. Godt 150 fartøjer fra den amerikanske flåde er beskrevet med skrog, rigning, maskiner, armering og deres muligheder under sejl og med maskindrift.

Forfatteren arbejder på bind 2, som skal omhandle torpedofartøjer og pansrede skibe fra 1842 til 1885.

Commander Edward Ellsberg: Under the Red Sea Sun.
Dodd, Mead & Co., New York 1946.

Forfatteren var i december 1941 over 50 år, havde været aktiv søofficer i næsten 30 år og meldte sig så igen til tjeneste i den amerikanske marine. Han blev udsendt til Massawa i Eritrea, hvor han i 1942-43 var med til at etablere en amerikansk flådebase, hvilket bl.a. også indebar bjærgning af blokskibe og flydedokke, som var blevet sænket af italienerne på et tidligere tidspunkt.

Harry C. Hutson: Grimsby's Fighting Fleet. Trawlers and U-Boats during the Second World War.
Hutton Press, Beverly (Engl.) 1990.

Op til 2. verdenskrig var der godt 330 damptrawlere hjemmehørende i Grimsby. 250 blev købt eller rekvireret af Admiralitetet umiddelbart før krigen til brug som antiubådsfartøjer, minestrygere eller bevogtningsfartøjer. 115 gik tabt, men 8 tyske u-både blev sænket eller på anden måde sat ud af spillet af disse trawlere.

Per Herholdt Jensen: Piteraḡ.
Atuakkiorfik, Nuuk 1990.

Kaptajnløjtnant Per Herholdt Jensen, der tidligere har skrevet "Flådens Inspektionskuttere ved Grønland", var med orlov fra Søværnet boende et år i Ammassalik, hvorunder han indsamlede materiale til nærværende bog om Piteraḡ'en, den lunefulde og frygtede storm, der er særegen for Ammassalik.

Vindstødene kommer op i nærheden af de kraftigste målte vindhastigheder, og de voldsomste i hele Grønland. På grund af det grønlandske klima og landskabets karakter, er effekten frygtindgydende.

Bogen bringer iøvrigt en lang række spændende øjenvidneskildringer fra de største piteraḡ'er og giver herigennem også en beskrivelse af livsvilkårene i denne barske del af verden.

En række fine fotografier, hvoraf flere i vidunderlige farver, fuldender denne interessante bog.

James M. Merrill (ed.): Quarter-Deck and Fo'c's'le. The exciting story of the Navy.
Rand McNally & Co., New York 1963.

Gennem breve, skibsjournaler, officielle rapporter, krigsdagbøger, essays og øjenvidneberetninger giver søofficerer, underofficerer og menige en løbende beskrivelse af den amerikanske marine fra 1776 til 1960.

Peter Nailor: The Nassau Connection. The Organisation and Management of the British POLARIS Project. HMSO, London 1988.

Nassau-overenskomsten af december 1962 imellem præsident Kennedy og premierminister Macmillan var starten på et engelsk u-bådsbaseret ballistisk missilsystem som Englands nye strategiske atomstyrke. Royal Navy skulle skabe og operere et strategisk våbensystem, som man havde meget lidt kendskab til og ingen erfaring med. Den første engelske atomubåd var først lige kommet under kommando.

Denne bog omhandler organisationen bag bygningen af u-bådene, installationen af det amerikanske udstyr, bygningen af en base med forsyninger og uddannelser - alt sammen noget der lykkedes indenfor såvel den fastsatte tidsramme som den bevilgede pengesum.

Kenneth Poolman: Experiences of War. The British Sailor. Arms and Armour Press, London 1989.

Poolman har gennem dagbøger, breve, interviews og egne optegnelser samlet en letlæselig og levende beskrivelse af Englands indsats under 2. verdenskrig set fra "the lower deck". Man kommer hele kloden rundt og alle typer af krigsskibe er repræsenteret.

Gerd Stolz: Historische Stätten der Marine in Schleswig-Holstein. Westholsteinische Verlagsanstalt, Heide 1990.

Den kendte tyske marinehistoriker fører læseren til mange kendte lokaliteter: Kiel, Kielerfjord, Pløn, Fehmern, Eckernförde, Flensborg, Büsum, Helgoland m.fl. og redegør for disses historie fra grundlæggelsen af den Slesvig-Holstenske marine i 1848 til i dag.

Bogen indledes med en kronologisk gennemgang af den tyske flåde fra 1848 om bl.a. kejserlige Marine, Rigsmarinen, Krigsmarinen til Bundesmarine i dag, og indeholder iøvrigt en

udmærket bibliografi.

F.W. Woodward: Plymouth's Defences. A Short History.

F.W. Woodward, Ivybridge 1990.

En lille, men interessant bog om forsvarsværkerne omkring Plymouth og orlogsværftet Devonport (grundlagt 1689) fra de tidligste tider, 1400-tallet, til i dag.

Beskrivelsen er vel forsynet med illustrationer og kort.

A.H.



NAVAL DEFENCE

Swedish Ordnance, a new name for a new company, continuing the traditions of its predecessors – Bofors and FFV Ordnance. Swedish Ordnance's naval defence systems cover every attack aspect of the enemy.

Air Defence Systems – guns and ammunition for the rapid and early destruction of attack aircraft, helicopters and anti-ship missiles.

Torpedoes – both heavyweight and lightweight for combating all types of surface and underwater craft.

ROVs – specially adapted remotely operated vehicles for clearing mines even in the most difficult locations.



Swedish Ordnance

S-691 80 KARLSKOGA, Sweden
Telephone +46 586 810 00
Telefax +46 586 581 45. Telex 73210 sword s