

*Tidsskrift  
for  
Søværnen*



Nr. 1 / FEB. 2001  
172. ÅRGANG



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

# TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: [www.svn.dk/tfs](http://www.svn.dk/tfs)

## Redaktør

Orlogskaptajn Klaus Bolving  
Dansk Udenrigspolitisk Institut  
Nytorv 5  
1450 København K  
Telefon 33 36 69 58  
Telefax 33 36 65 66  
E-mail: [kb@dupi.dk](mailto:kb@dupi.dk)  
Telefon 46 37 39 35 / 26 81 46 37 (privat)

## Ekspedition og regnskabsafdeling

Kommandørkaptajn Stephen Ditlevsen  
Søe-Lieutenant-Selskabet  
Overgaden oven Vandet 62 B  
Telefon 32 95 99 54 og fax 32 95 99 53  
Giro 2 04 77 64  
E-mail: [sls@post9.tele.dk](mailto:sls@post9.tele.dk)

ISSN 0040-7186

## Annonceekspedition

Orlogskaptajn E.T. Jensen  
Søværnets Tekniskole, Dykkerkursus  
P. Løvenørnsvej - Nyholm  
1439 København K  
Telefon 32 66 46 10  
Telefax 32 66 46 20

## Trykkeri:

Nørrebro Bogtryk &  
Grafisk Center Kbh. ApS  
Nørrebrogade 56  
1415 København K  
2200 København N  
Telefon 35 39 61 33  
E-mail: [nbb@nbb.dk](mailto:nbb@nbb.dk)  
Homepage: [www.nbb.dk](http://www.nbb.dk)

---

**Forsidebillede:** Arkivfoto: Choktest af Korvetten OLFERT FISCHER.  
**Eftertryk:** Tilladt med kildeangivelse. Redaktionen afsluttet 15. februar.  
**Dead line** for Tfs 2/2001: 7. marts.



# INDHOLD

LEDER.....	1
REDEGØRELSE FOR CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET 1945-2000 Civilingeniør Egon Bauch.....	2
MIDWAY - ET VENDEPUNKT Lektor, lic. jur. Per Jacobsen.....	32
DYNAMISK POSITIONERING OG DETS ANVENDELSE I HANDELSFLÅDEN Overstyrmand Preben Hall.....	56
MEDDELELSE FRA FORMANDEN.....	64
ANNONCE: Forretningsfører til Søofficers-Foreningen.....	65
ERHVERVELSER NOVEMBER/DECEMBER 2000 Marinens Bibliotek.....	67

**uni-safe**

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer



**Tlf. 32 58 16 15**

**SAFETY AT SEA**

# TERMA Elektronik AS



## Your reliable partner...



In Space



In the Air



On the Ground



At Sea



Under Water

## ...for system solutions within:

Command and Control  
Data Communication  
Electronic Warfare  
Remote Sensing

Ballistic Instrumentation  
Radars and Displays  
Multi-function Consoles  
System Integration

TERMA Elektronik AS • Hovmarken 4 • DK-8520 Lystrup • Denmark  
Telephone +45 86 22 20 00 • Telefax +45 86 22 27 99 • Telex 68 109 terma dk





**NTD**

# Naval Team Denmark

---

DANYARD AALBORG A/S

TERMA ELEKTRONIK AS

LYNGSØ MARINE A/S

INFOCOM SYSTEMS A/S

MONBERG & THORSEN A/S

DESMI A/S

LOGIMATIC A/S

CUBIC-TAVLEPRODUKTION A/S

RESON A/S

TERMA INDUSTRIES

GRENA A/S

NORDIC DEFENCE

INDUSTRIES A/S

EIVA A/S

DANISH MARITIME INSTITUTE

MARIDAN AS





*Choktest af korvetten OLFERT FISCHER*

### INDLEDNING

Den 11. okt. 1999 overværede jeg et foredrag om Søværnets nybygningsprogram i IDA Skibstekniske Gruppe på DTU, hvor kommandørkaptajn John Hansen og overingeniør Klaus Sørensen, Søværnets Materielkommando (SMK) var foredragsholdere.

Af interesse for emnet og som mangeårig medarbejder ved Orlogsværftet (OLV) og SMK fremkom jeg med nogle kommentarer vedr. choksikring i spørgetiden efter foredraget og igen senere efter dette under en personlig samtale med Klaus Sørensen. Tiden tillod imidlertid ikke, at jeg forklarede mig nærmere, hvilket førte til, at jeg efterfølgende besluttede at gøre det i skriftlig form. Det var min tanke at sende et kortfattet notat til SMK, men jeg blev klar over, at det ikke ville være tilstrækkeligt. Emnet er ret omfattende, og jeg kom i tanke om, at der er mange ting, som jeg er ene om at kende til, og som aldrig er blevet skrevet ned, men som efter min mening burde være det såvel af hensyn til nutiden som af hensyn til efterti-

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

den, især da man i foredraget oplyste, at SMK agtede at iværksætte et nyt normarbejde på chokområdet. Jeg besluttede derfor at udvide mit indlæg til ud over nogle konkrete oplysninger også at omfatte en historisk beretning om choksikringen af vore skibe, om teknikken og om de erfaringer vi høstede. En historisk beretning og en overlevering som dækker efterkrigstiden frem til i dag.

Jeg håber naturligvis, at dette indlæg vil blive opfattet som en hjælp til efterfølgerne og ikke som en utidig indblanding. Det må være i SMK interesse at bevare kontinuiteten på området således, at man undgår at begynde forfra hver gang, der foregår et generationsskift i virksomheden. Jeg håber, at man vil læse det og drage lære af det samt, at man vil bevare det for eftertiden.

Da der i foredraget blev talt om chok og om nye normer for choksikring, hvilket har været mit område, har jeg begrænset mig til dette emne.

Jeg begyndte mit virke ved OLV maskintegnesteue i 1946 som teknikumingeniør - læste derefter på DTH til civilingeniør (M) - var ansat ved Brown Boveri & CIE i Schweiz i et år - vendte tilbage til OLV i 1953 og var beskæftiget på maskintegnesteuen indtil 1976, hvor jeg blev overført til SMK og blev placeret i maskinsektionen PS.2. Der arbejdede jeg til min pensionering i 1991. Jeg har haft mange forskellige opgaver i min tid, herunder indenfor områder som choksikring, vibration, støj og IR (infrarød radiation). Områder, der udviklede sig og efterhånden tog al min tid. Efter min pensionering har jeg løst forskellige opgaver for SMK, fortrinsvis indenfor chokområdet.

### 1. DE FØRSTE ÅRS UDVIKLING I SØVÆRNET PÅ CHOKOMRÅDET

Den almindelige interesse i marinekredse for choksikring af krigsskibe opstod i begyndelsen af anden verdenskrig, hvor tyskerne havde fremstillet bundminen, som er en afstandsmine. De anvendte den i de britiske kystområder med stor succes, idet det viste sig, at de britiske krigsskibe var helt ubeskyttede herimod.

I Danmark oplevede vi virkningerne af undervandschokket første gang i aug. 1943 ved tyskernes luftangreb mod Niels Jul i Isefjorden.

Da OLV efter krigen skulle begynde at genopbygge den danske flåde, var vi på bar bund i dette spørgsmål, og vi forsøgte at skaffe oplysninger om emnet hos andre landes marinemyndigheder. I slutningen af 1940'erne var underdirektør Otzen (OLV) i USA og fremskaffede via am-



## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

bassaden et interessant, men noget diffust materiale om amerikanernes arbejdsmetoder og krav til choksikring. Han anmodede endvidere Forsvarets Forskningsråd om at opstille choknormer for OLV, men det var en umulig opgave for dem, og det kom der intet ud af (man flyttede blot "aben").

Afdelingsingeniør Jespersen og civilingeniør Helge Larsen, OLV el-tegnestue, fremskaffede tegningerne til den britiske letvægtschokmaskine og fik fremstillet et eksemplar af denne på OLV. Maskinen var udviklet af briterne under krigen, men de kasserede den kort efter og udviklede nye og kraftigere typer. Den danske udgave af maskinen stod i mange år på OLV, men er nu overflyttet til Hærens Materielkommando (HMAK) i Hjørring. Amerikanerne anvender stadig en maskine, der ligner den gamle britiske.

Jespersen opstillede endvidere den første meget primitive choknorm for OLV. Den var baseret på konstant acceleration og beregningsmæssig kontrol. Normen var gældende under costshare-programmet i tresserne (fregatterne, inspektionsskibene og minelæggerne).

Det hele var meget primitivt i de år. Vi havde for lidt viden og for lidt kontakt til de større lande som Storbritannien og USA. Der skete ikke meget herhjemme, før vi i 1968 begyndte at deltage i et NATO-arbejde om opstilling af fælles normer for chok, støj og vibration. I de år, der fulgte, fik vi gennem samtaler og møder føling med udviklingen på det internationale plan.

## 2. NATO SAMARBEJDET

I perioden 1968 - 1979 deltog jeg og andre fra Danmark i en serie NATO-møder (IEG/6-subgrup 3) om opstilling af fælles normer (STANAG's) for chok, støj, vibration og afbalancering for NATO-landene. Det var overordentlig interessant og meget givende at deltage i disse møder, fordi jeg fik lejlighed til at træffe andre NATO-landes eksperter på områderne og at høre dem diskutere (Storbritannien, USA, Canada, Tyskland, Italien, Holland og Frankrig). Det var dog navnlig Storbritanniens og USA's bidrag, der var interessante. Jeg udnyttede flere af disse bekendtskaber i denne periode og fik lejlighed til at besøge dem på deres kontorer i deres respektive hjemlande. Derved fik jeg oplysninger om deres arbejdsmetoder og fik kendskab til materialer, som jeg senere fremskaffede ad officielle kanaler. Disse materialer findes nu i SMK. Resultatet af NATO-gruppens møder vedrørende chok var imidlertid ikke tilfredsstillende, og man var på et tidspunkt ved at opgive at komme videre og foreslog derfor at aflyse møderne. De små lande (herunder Danmark og Norge) ønskede dog, at arbejdet skulle fortsætte

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

og afsluttes, hvilket skete efterfølgende. Problemet var, at der var for store forskelle i landenes krav til choksikkerhed, hvilket gav sig udtryk i måden, de specificerede kravene på, i niveauerne og i chokmaskinernes konstruktion og ydeevne. Navnlig det sidste var en stor forhindring. Maskinerne, som landene havde udviklet igennem mange år, og som de havde baseret deres kontrol og organisation på, var vidt forskellige i arbejdsmåde, intensitet og reproducerbarhed. Briterne havde de strengeste krav og de kraftigste maskiner. De anvendte en slags hammermaskine for udstyr i de nedre regioner i skibene og en særlig dækchokmaskine for udstyr i de overliggende regioner (begge dobbeltvirkende med eftersvingninger). Tyskerne havde de mildeste krav og de svageste maskiner. De anvendte simple faldbordsmaskiner, som leverede et ensidigt chok.

De større lande var ikke særligt villige til at ændre deres praksis, og det var forståeligt, idet det ville have været både besværligt og bekosteligt for dem. Især for Storbritannien og USA, som igennem mange år har baseret choksikringen på et samarbejde med deres egen industri, og som hver især ligger inde med et meget stort godkendelsesmateriale, der er baseret på deres egne krav.

Niveauerne, som man sigtede mod i de nationale krav, var meget forskellige. Briterne havde de strengeste krav, idet de mente, at udstyret skulle kunne holde til de samme påvirkninger som skroget, dvs. til sænkning af skibet udtrykt ved lethal-chokfaktoren. Amerikanerne satte niveauet noget lavere, idet de mente, at der ikke var grund til at lægge niveauet så højt. De mente, at besætningen ved lethal-niveauet ville være dræbt eller hårdt såret og dermed ude af stand til at kæmpe videre. Briterne svarede, at der altid ville være nogen tilbage. De andre lande hældede til den amerikanske opfattelse og mente, at de sigtede mod samme niveau som dem, men tyskerne sigtede væsentligt lavere.

Arbejdet blev færdigt, idet man som et kompromis baserede normerne (STANAG 4141 og 4142) på den tyske chokmaskines kapacitet, og indsatte en bemærkning om, at det niveau normerne angav, var et kompromis for medlemslandene, som var bestemt af de eksisterende chokmaskiners ydeevne, og at det ikke måtte opfattes som et minimumskrav for NATO. I bemærkningerne udtrykte man håbet om, at der i medlemslandene vil blive fremstillet bedre og kraftigere maskiner i fremtiden. Storbritannien og USA, der fandt, at niveauet var alt for lavt, meddelte ved afslutningen, at de ikke kunne bruge resultatet til noget som helst. De to STANAG's er opstillet som rammenormer, hvilket vil sige, at de ikke kan anvendes direkte i ordrer, men er tænkt som basis for udarbejdelsen af nationale normer. De blev aldrig anerkendt og har kun givet anledning til forvirring og

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

misforståelser, idet mange udenforstående trods bemærkningerne fejlagtigt opfatter dem som generelle NATO-krav.

Nordmændene anvendte de to STANAG's, idet Norsk Veritas, som også deltog i møderne, udarbejdede en choknorm for den norske marine på grundlag af dem.

Tyskerne udarbejdede en helt ny og totalt ændret choknorm med samme betegnelse som den gamle, BV 043, med en tilhørende fortrolig del, der angav niveauerne i spektralform. Disse, samt den gamle tyske norm, findes hos SMK. Den er væsentlig opstrammet i forhold til den gamle norm og har intet med de to STANAG's at gøre. Endvidere konstruerede de en ny type chokmaskine, som er dobbeltvirkende, og som kan levere de specificerede chok.

Hollænderne allierede sig med canadierne om opstillingen af et sæt nye choknormer, som blev udarbejdet af TNO i Holland, idet de to lande delte omkostningerne. Normen er baseret på de britiske pulsforløb (grade A til G), som man anvender uændret for de skibe, der i størrelse og dimensioner svarer til de britiske, medens man for de mindre skibe har det samme udgangspunkt som for de store, men her har man indført en reduktionsfaktor, som fastsættes i hvert enkelt tilfælde. Vi fik et eksemplar af deres norm (SHOCK HANDBOOK, PART 1) ved at tilbyde dem målresultaterne fra sprængningsforsøgene med FLYVEFISKEN. Desværre var kun den første del af i alt tre dele færdig på det tidspunkt, og vi fik aldrig flere.

NATO-gruppen udarbejdede endvidere retningslinier for choktest af store komponenter på en speciel flåde, såkaldte Barge Tests (STANAG 4150). Det er prøver, der udføres ved hjælp af sprængladninger på emner, der er for store til, at de kan anbringes på chokmaskiner. Prøven er ret dyr at udføre og har aldrig været anvendt eller beordret af SMK, men vi har modtaget rapporter fra leverandører af f.eks. gasturbiner og missillaunchere, hvor man har anvendt sådanne prøver (Barge Tests).

Endelig udarbejdede gruppen retningslinier for eksplosionschokprøver af egne overfladeskibe, "Explosion Testing of Surface Ships and Craft" (STANAG 4137). Prøver af denne art foretages af nybygninger, normalt kun af en enhed af en serie, op til et niveau, som de i alle tilfælde skal kunne holde til. Formålet er at sikre, at NATO-landenes skibe har et vist minimum af choksikkerhed, samt at afsløre almindelige forsømmelser fra byggeværftets side. I USA og Storbritannien har sådanne prøver været anvendt i mange år. Vi har i de senere år anvendt prøven i flere tilfælde på vore skibe (se pkt. 4.3.1).

Med undtagelse af hollænderne var det desværre ikke muligt for mig at opretholde forbindelsen med de deltagende NATO-lande efter, at



## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

møderne var ophørt i 1979. Kun den hollandske ekspert hr. Regoord (TNO) havde jeg lejlighed til at holde forbindelse med, fordi vi på et tidspunkt begyndte at få chokprøver udført hos TNO. Han er en god teoretiker og er den hollandske marines ekspert på chokområdet. Han var meget aktiv i NATO-gruppens arbejde og har bevaret forbindelsen til Storbritannien, Tyskland og USA, idet der var en gensidig interesse herfor. Der skete desværre det beklagelige for os, at briterne (MOD) på et tidspunkt, hvor Yards rådgivende arbejde vedr. korvetterne og vore indkøb hos Rolls Royce var afsluttet, meddelte os, at de ikke længere ville foretage chokprøver for os. Det passede åbenbart ikke ind i deres arbejdsprogram, selv om vi naturligvis betalte for prøverne. Erfaringen lærte os, at det er vanskeligt for os at etablere en forbindelse til andre landes eksperter og navnlig at holde den ved lige, så vi kan følge med i udviklingen og fremskaffe de oplysninger, og det materiale eller den hjælp, vi har brug for. Det er nemlig betinget af, om den institution eller myndighed, vi henvender os til, kan se deres fordel i at have forbindelse til os, og det kan de sjældent. Det kan gå i perioder, hvor nationale økonomiske interesser er involveret, dvs. når vi står som kunder hos deres industri, men fagligt vurderer de os lavt og derfor som relativt uinteressante på områder som dette. NATO-møderne var en god indgang, så længe de varede.

Arbejdet i NATO-gruppen har, så vidt jeg ved, ligget stille indtil for få år siden, hvor hollænderne (Regoord) indsendte et forslag til en STANAG, der giver regler for rapportering af måleresultater og data fra maskinelle chokprøver af udstyr. Ifølge dette forslag skal der foretages målinger ved enhver prøve, og resultaterne skal præsenteres i form af chokresponspektre, hvori der indlægges rette linier for konstant forskydning, hastighed og acceleration (logaritmiske skalaer) under hensyntagen til givne toleranceregler således, at resultatet kan sammenlignes med et givent designspektrum (krav), hvorved man kan afgøre, om prøven har været tilfredsstillende udført i forhold til specifikationen. Forslaget giver NATO-landene den frihed, de ønsker, til selv at bestemme kravene (niveauerne) og den chokmaskine de ønsker at anvende, forudsat at den er dobbeltvirkende. Fremgangsmåden kan anvendes af alle NATO-landene, og den giver dem mulighed for at vurdere hinandens chokprøver ud fra egne krav. Man kan indvende, at metoden ikke tager hensyn til eftersvingningerne i chokbevægelsen, idet denne del skæres væk, men da eftersvingningerne i forvejen er svære at styre ved prøver, og tyskerne har fjernet muligheden for at skabe dem i deres nye maskine, kan vi blive nødt til at ofre dem i fællesskabets navn. Vi må i alle tilfælde være interesserede i at forslaget godkendes, fordi det vil betyde en lettelse for os, når vi handler med de forskellige NATO-lande, og er tvunget til at vurdere prøveresultater fra tidligere udførte chok-

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

prøver. Jeg ved imidlertid ikke, hvorledes det er gået i udvalget, og om forslaget er blevet vedtaget. Jeg har vurderet og kommenteret forslaget i en rapport på baggrund af vore egne krav: DSC 1, 2 og 3 (se pkt.4).

### 3. DE SENERE ÅRS UDVIKLING

Aktiviteten på chokområdet i perioden fra halvfjerdserne til i dag i OLV/SMK har været baseret på de normer og oplysninger, vi modtog udefra. Der har været tale om en glidende udvikling, hvor vi efter bedste evne med de ressourcer, der var til rådighed, har søgt at gøre vore skibe choksikre overfor undervandsekspllosioner af en nærmere angiven styrke udtrykt ved chokfaktoren i overensstemmelse med de generelle militære krav. Det betyder, at hvis et skib, der er omfattet heraf og er bygget til vort maksimale niveau, udsættes for en sådan påvirkning, vil der være en vis sandsynlighed for, at det vil holde sig flydende, og at det uden væsentlig reduktion vil bevare sin manøvrevevne og kampevne. Målet for vore bestræbelser har været at mindske sårbarheden eller sagt på en anden måde, at indskrænke det kritiske område i vandet omkring skibet i betydelig grad.

Vi fik gennem arbejdet en holdning til problemerne og lærte at klare os inden for de økonomiske rammer med et minimum af prøver og en god portion sund fornuft. Vi lærte, at teknikken bag choksikringen ikke er én ting, det er mange ting, det er regler, prøver og beregninger, men det er også ansvar og disciplin i alle led. Choksikring er en egenskab, der indbygges i skibet; en egenskab, som ikke alene skal være til stede den dag skibet afleveres. Den skal bevares i hele skibets levetid. Det kræver ansvarlighed, organisation, undervisning af forskellige personelgrupper, herunder vedligeholdelsesfolk og besætningsmedlemmer, samt en overordnet kontrolfunktion i SMK. Det er aktiviteter, der kun kan gennemføres med konsekvens, hvis hele organisationen med ledelsen i spidsen er indstillet på det. Forholdene kan sammenlignes med kæden, der ikke er stærkere end det svageste led.

Choksikring er naturligvis kun en af de egenskaber ved et krigsskib, der adskiller dette fra et almindeligt handelsskib. Der er flere andre egenskaber, man også må være opmærksom på, men de falder udenfor denne redegørelse, f.eks., skibets magnetiske signatur, støjsignaturen og den infrarøde signatur, samt dets evne (sikkerhed) til at modstå en kraftig elektromagnetisk påvirkning (puls) fra atomeksplosioner i atmosfæren (EMP). De to førstnævnte: den magnetiske signatur og støjsignaturen har imidlertid begge relation til bundminer og dermed også til choksikringen.



## LOGIMATIC A/S

Søværnets professionelle samarbeidspartner  
når det gælder:

Konsulentassistance i forbindelse med

- \* El- og automationsprojektering
- \* Betjeningsmanualer
- \* Softwareudvikling

*Logimatic A/S er et rådgivende ingeniørfirma og softwarehus. Rådgivningsfunktionen beskæftiger sig primært med design af el-installationer, maskinanlæg og automation hovedsageligt til skibe, industri og off-shore installationer. Software funktionen udvikler kundespecifikke softwareløsninger, der udvikles i tæt samarbejde med kunden.*



**LOGIMATIC A/S**

Sofiendalsvej 9, 9200 Aalborg SV

Tlf. 96 34 70 00 - Fax 96 34 70 01

e-mail: [lmr@logimatic.dk](mailto:lmr@logimatic.dk) - <http://www.logimatic.dk>

Medlem af Naval Team Danmark

## MARINENS BIBLIOTEK

**Henrik Gerners Plads, Bygning 37**

**Nyholm**

**1439 København K**

**Telefon: 32 54 73 82**

**Telefax: 32 96 31 71**

**Åbningstider:**

**Hverdage: 9-15**

**Tirsdays: 9-18**



#### 4. NORMER, REGLER OG ERFARINGER I SØVÆRNET (OLV/SMK) PÅ CHOKOMRÅDET

Søværnets oprindelige normer og specifikationer for chok, som blev skabt ved OLV i halvtredserne og tresserne, bestod af nogle diagrammer, som i afhængighed af komponentvægten angav en beregningsmæssig konstantacceleration i lodret og vandret retning. Det er en simpel fremgangsmåde, som man også kan møde i andre landes ældre choklitteratur, men der bliver det normalt betegnet 'choktal' og ikke 'acceleration', som vi gjorde. Det rigtige må imidlertid være at kalde det et choktal for at undgå den misforståelse, som vi ofte har mødt, hvor man fejlagtigt tror, at det har noget at gøre med den chokacceleration, komponenten kan blive udsat for på det sted, hvor den anbringes, men det har det absolut ikke.

Der er tale om tal, der indgår i en simpel styrkeberegning, hvor komponenten opfattes som uendelig stiv og udsat for en konstant acceleration af den i diagrammet angivne størrelse uden at tage hensyn til indsvingningen i starten. Man kan kalde fremgangsmåden en simpel robusthedsundersøgelse, som ikke har noget at gøre med de virkelige forhold på stedet. Hvis forudsætningen om stor stivhed ikke er opfyldt, dvs. hvis egenfrekvenserne i komponenten eller i dennes opstilling er under 100 Hz, vil resultatet endog være meget forkert. Vi var klar over normens utilstrækkelighed og fik det bekræftet, da vi i begyndelsen af halvfjerdserne kom i kontakt med briterne (MOD) og modtog et eksemplar af deres normer, BR 3021 og CB 5012 (findes hos SMK). Disse to normer, som er ret omfattende, har siden været af stor betydning for os, idet vi lærte meget af dem og kunne derfor på grundlag af dem på en ret simpel måde tage hensyn til elasticiteten i mange simple tilfælde. Endvidere kunne vi begynde at specificere chokprøver af såvel store som små komponenter på de britiske chokmaskiner (Dieselgeneratorer, chokdæmpende gasturbinefundamenter og gyrofundamenter, etc.), prøver, som man dengang var villig til at udføre for os. Vi havde således fået et godt materiale at arbejde med internt, men vi havde behov for at kunne distribuere dele af det ud til andre områder, først og fremmest til de værfter, der arbejdede for os. Det kunne vi naturligvis ikke gøre med de britiske normer, som de forelå, idet de var klassificerede, men vi kunne opstille vores egen norm på grundlag af ovennævnte i en noget begrænset form uden at nævne kilden. Det blev til ON 600, som jeg udarbejdede i 1971. Opgaven var at gøre rede for de væsentligste forhold vedrørende choksikringen, samt at angive retningslinier for arbejdets udførelse. Det sidste betød, at der skulle foretages en tilpasning og forenkling af de

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

britiske metoder af hensyn til de af vore ressourcer og arbejdsforhold bestemte muligheder. ON 600 er nu forældet og utilstrækkelig, og den har i de senere år kun fundet begrænset anvendelse. Den udgjorde imidlertid kun en del af det normarbejde, jeg udførte dengang, idet jeg i fortsættelse af ON 600 måtte definere de chokbevægelser (pulsforløb), som man kunne forvente ville forekomme i vore skibe ved det sprængningsniveau, der betegnes konstruktionsniveauet, og som udtrykkes ved konstruktionschokfaktoren, som jeg også måtte ansætte. Det var nødvendigt at gøre dette for at kunne specificere chokprøver på de britiske chokmaskiner. Vi kunne have overtaget de britiske pulsforløb for overfladeskibe, men det ønskede vi ikke, idet vi mente, at de var for kraftige for vore mindre og mere letbyggede skibe. De britiske pulsforløb var opstillet for fregatter og større skibe og bestemt ved sprængningsprøver mod udrangerede skibe ved intensiteter (chokfaktorer), der svarede til sænkning af skibene (lethality). Det var en vanskelig opgave at løse, idet den forudsatte kendskab til et stort antal måleresultater fra sprængningsforsøg med skibe, som svarede til vore, og sådanne resultater havde vi ikke. Jeg måtte derfor skønne ud fra de britiske pulsforløb og anvende nogle empiriske tommelfingerregler. Resultatet, der naturligvis var behæftet med usikkerhed, blev til tre pulsforløb, der fik betegnelsen: Danish Shock Class 1, 2 og 3 (DSC 1, 2 og 3). De er i lighed med britisk praksis definerede ved et matematisk udtryk og nogle tilhørende parameterverdier. De blev tillagt gyldighed for tre områder i de overfladeskibe, vi havde dengang, undtagen fregatterne, eller havde under bygning (korvetterne). Vi kunne ikke gøre det bedre på det tidspunkt, men senere foretog vi flere sprængningsforsøg efter STANAG 4137 mod vore egne nybygninger, hvor der blev foretaget mange målinger ved en intensitet, der svarede til ca. halvdelen af konstruktionsniveauet. På grundlag af disse måleresultater har jeg senere, i 1996, revurderet pulsforløbene og fundet, at de med visse forbehold udgør en rimelig tilnærmelse til det, vi kan forvente vil forekomme i vore skibe ved den fastsatte konstruktionschokfaktor. Man kan naturligvis ikke forvente, at de målte forløb uagtet, at de er bestemt ved lavere chokfaktorer og derfor må omregnes, vil følge de specificerede (ideelle) forløb særligt godt. Man kan sige, at de specificerede forløb passer bedre med det hammermaskinerne yder end med det, man oplever ombord. De målte forløb udviser store forskelle fra målepunkt til målepunkt, men de viser også generelle ligheder med hensyn til de opnåede maksimale hastigheder, maksimale forskydninger, pulsens varighed, eftersvingningernes frekvens og dæmpning etc., som gør, at der kan udtages generelle værdier, som kan udnyttes ved specificeringen af DSC-kravene. Desværre er materialets omfang for begrænset til, at man kan fortage statistiske analyser på det. Man må nøjes med subjektive vurderinger. Grundlaget er naturligvis

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

usikkert, og der vil fortsat være muligheder for justeringer, men det er nødvendigt af hensyn til arbejdet, at der i SMK fastlægges standardiserede pulsforløb og responsspektre, der kan anvendes som basis eller "målestok" om man vil, når der skal stilles krav til udstyret og når man vil sammenligne egne krav med andres.

Selve normen - ON600 - er som nævnt forældet, men specifikationen i form af de tre DSC-klasser vil fortsat kunne anvendes for overfladeskibe med de nedenfor givne forbehold (pkt. 4.1.1.1) i en lidt justeret form, evt. med betegnelsen: DSC 1A, 2A og 3A, eller i den form, som SMK civilingeniør John Villumsen har foreslået, hvor de betegnes: DSC 1B, 2B og 3B. Det er et internt spørgsmål i SMK, som må afhænge af om STANAG forslaget (se pkt. 2) er blevet eller vil blive vedtaget.

Situationen på chokområdet frem til i dag kan i korthed forklares i følgende punkter:

### 4.1 SKIBSTYPER

#### 4.1.1 Overfladeskibe med stålskrog

##### 4.1.1.1 DSC-kravenes gyldighedsområde

Når jeg tog afstand fra PEDER SKRAM (PESK)-kl. fregatterne i spørgsmålet om DSC-kravenes gyldighedsområde, skyldes dette, at fregatterne har lange og slanke skrog, som jeg formodede var meget elastiske. Denne formodning støttede jeg på, at man efter en sejlads over Atlanten måtte indføre snit i overbygningen for at skabe fornøden bevægelighed under sejlads i dårligt vejr samt på, at man havde ekstremt store vibrationer i toppen af masterne - de svingede i modfase med skroget som torsionsfjeder - samt på, at de havde et højt vibrationsniveau i agterdækket, hvilket fremkaldte en speciel form for vibration i missillauncheren på agterdækket af en styrke, der ødelagde missilophængene. Disse vibrationsforhold, hvoraf det sidste blev afhjulpet, men ikke det første, har jeg selv været med til at undersøge.

Vi har imidlertid aldrig udført sprængningsforsøg med disse skibe, og kender derfor ikke deres chokbevægelser, men jeg formoder, at de er specielle og afviger fra det, der er målt i vore andre skibe. Det, man kan frygte er, at de lavfrekvente bøjningssvingninger, som opstår i skrogbjælken ved chokpåvirkning, kan blive særlig kraftige i disse skibe med ekstremt store udsving til følge. Jeg vil gerne uddybe dette forhold nærmere,



## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

da de nye skibstyper, som blev omtalt under foredraget, tilsyneladende minder i skrogformen om PESK-kl.

Et skibs chokbevægelser opfattes som summen af følgende delbevægelser:

- a. Bevægelser i lokalstrukturen.
- b. Piskebevægelsen (whiping), som er skrogets lavfrekvente bøjnings-svingninger.
- c. Løftebevægelsen (heaving), hvilket vil sige løftebevægelsen af hele skroget.

De ved DSC 1, 2 og 3 specificerede pulsforløb omfatter a og c, men ikke b. Denne komponent ser man normalt bort fra i de udenlandske choknormer, antagelig fordi man ikke venter, at den vil optræde særligt kraftigt i deres mere kompakte og stive skibskrog, men spørgsmålet var, om dette også gjaldt for fregatterne af PESK-kl. Det ved vi ikke noget om, da der som nævnt aldrig har været udført eksplosionschokprøver med dem. Vi har ikke registreret piskebevægelser i de skibe, vi hidtil har udført prøver med, men det skal siges, at vi heller ikke har søgt efter dem, og at de af forskellige årsager er meget vanskelige at måle. Vi ved dog, at X-understøtningerne ifølge de målinger, vi foretog på dem under prøverne, fungerede som de skulle.

Piskebevægelserne er lavfrekvente dæmpede svingninger med lave og ufarlige accelerationer, men med store udsving (forskydninger) midtskibs og i enderne. Bevægelserne har normalt ingen betydning for det maskinelle udstyr uanset, om det er fast opstillet eller er opstillet på gummiunderstøtninger, men de kan få betydning for det mest sårbare udstyr (fortrinsvis det elektroniske udstyr), idet dette opstilles på bløde lavfrekvente understøtninger, fortrinsvis X-understøtninger (6 til 8 Hz), som har stor bevægelsesmulighed (50 til 60 mm), svarende til den forskydning de to øvrige delbevægelser (a og c ovenfor) i henhold til DSC-kravene kan give anledning til. Faren består i, at udsvingene i skibet (strukturbevægelsen) ved store piskebevægelser måske vil overskride understøtningernes bevægelsesmulighed af nævnte årsag (evt. forstærket af resonans) og vil fremkalde metallisk kontakt (slag) i X-understøtningerne med ødelæggelse af udstyret til følge. Det må naturligvis også tages i betragtning, at store piskebevægelser sandsynligvis vil give anledning til store påvirkninger på skruerakslerne og på disses lejer, hvis akslerne er lange.

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

X-understøtninger er blevet anvendt i stor udstrækning i vore skibe fra korvetterne til STANDARD FLEX-skibene, men ikke i fregatterne. Der anvendte vi cupmaunts, hvilket vi i dag må betragte som en misforståelse, idet disse understøtninger kun er egnede til vibrationsdæmpning. De er relativt højfrekvente, har ringe styrke og har en meget ringe bevægelighed.

### *4.1.1.2 Niveauet for choksikringen*

Værfterne herhjemme har altid betragtet choksikringen af skibene som en u håndterlig og ubehagelig størrelse at skulle arbejde med og at give tilbud på. For at sikre sig lægger de rigeligt på prisen, og når denne så er blevet for høj, peger de på choksikringen som en mulighed for besparelser. Jeg har altid lagt vægt på at give værfterne en tilstrækkelig god information, som skulle kunne fjerne deres forskrækkelse og bringe prisen ned i et rimeligt leje. Af samme årsag er betalingen for chokprøver blevet holdt uden for værftsleverancen. Det har altid været min opfattelse, at vi havde interesse i at skabe et godt samarbejde med værfterne i byggeperioden, og at vi sammen med dem skulle søge at finde rimelige løsninger på problemerne, når de viste sig.

Jeg mente, at vi skulle undgå at stille større krav til choksikringen end effektiviteten i vore arbejdsmetoder tillod eller rimeliggjorde. Det mente jeg, vi gjorde, ved at sigte mod det generelle niveau, som jeg efter mit bedste skøn mente, var det, de andre NATO-lande, undtagen Storbritannien, også sigtede imod.

Imidlertid har der hos os i de senere år været en tendens til at sænke niveauet af sparehensyn, og BESKYTTEREN blev bygget efter de konventionelle regler, som et civilt skib. Dieselmotorerne, der havde støbejernshuse, blev således placeret direkte på skibsfundamenterne, og det betød efterfølgende, at den ikke fik tilladelse til at kaste dybdebomber. Dette tilfælde fører mine tanker tilbage til september 1955, hvor jeg sammen med civilingeniør M. Wissman og kaptajnløjtnant Wessel-Tolvig rejste til Storbritannien for at besøge Ministry of Defence (MOD) i Bath. Formålet var at få oplysninger om metoder til at ansætte minimumsfarter for vore nybyggede torpedobåde af KRIEGER-kl. i forbindelse med kast af dybdebomber. Ved mødet, hvori der deltog en halv snes britiske teknikere, blev vi oplyst om de generelle retningslinier for løsning af problemet, men da vi fortalte dem, at såvel gearhusene som turbinehusene i disse skibe var fremstillet af støbejern, så de meget overraskede ud og meddelte os, at i så fald ville de anbefale os at sejle så hurtigt som muligt med skibene, hvis vi ville

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

kaste dydbomber fra dem. Sagen var nemlig den, at briterne i begyndelse af krigen, som nævnt i indledningen, havde oplevet meget svære skader på disse komponenter i de tilfælde, hvor de var fremstillet af støbejern, og at man havde forbudt anvendelsen af støbejern i alle nybygninger og var gået over til stålstøbte eller opsvejste huse. Man havde forsøgt at løse problemet i de eksisterende skibe ved at indføre bølgeplader imellem komponenterne og fundamenterne, men det var en nødløsning af tvivlsom værdi. Man indførte en konstruktionsregel, som stadig gælder, og som siger, at alle materialer skal have en brudforlængelse på minimum 10 %.

Behovet for at slække på chokkravene for vore nybygninger opstod igen i forbindelse med bygningen af de nye inspektionsskibe af THE-TIS - kl. Her fjernede man dog ikke kravet helt, men forlangte, at de skulle choksikres netop så meget, at de kunne få tilladelse til at kaste dydbomber. Skibskonulentfirmaet Dwinger, som projekterede skibene, fik til opgave at skrive et kortfattet afsnit i specifikationen om choksikringen, som skulle opfylde dette krav. Afsnittet var efter min opfattelse som grebet ud af luften og var intet værd. Det førte udviklingen 30 år tilbage og kunne ikke administreres i praksis. Jeg betegnede det som et diletantisk makværk, hvilket førte til, at man vedlagde mit forslag til orientering. Det hele gav anledning til megen forvirring og til diskussioner med værftet i byggefasen. I skibsafdelingen fastholdt vi imidlertid, at udstyret skulle opstilles elastisk på godkendte understøtninger efter vor normale praksis, og at de almindelige konstruktionsregler skulle overholdes, herunder kravet til materialerne, men vi slækkede på andre områder, bl.a. blev der ikke udført chokprøver af skibskomponenterne, og der blev ikke udført en efterfølgende eksplosionsprøve af det færdige skib.

Problemet var, at vi ikke havde noget norm- eller erfaringsmateriale, som dækkede dette specielle niveau. Vi var kommet i en ny situation, som ikke kunne løses ved interpolation ud fra de data og regler, vi havde. Jeg vidste naturligvis, at kravene kunne reduceres, når forudsætningerne ændredes i nedadgående retning, men hvor meget? Jeg forudså, at der skulle opstilles nye krav (pulsforløb), nye regler for understøtningerne, nye regler for, hvad der skulle opstilles elastisk, og hvad der ikke behøvede at blive det, hvis støjemissionen heller ikke betød noget længere. Vi kunne sandsynligvis anvende mere simple civile understøtninger end de militære (captive) typer, som vi hidtil havde baseret os på. Spørgsmålet var imidlertid, om man kunne spare noget ved det, når man fortsat skulle bevare vort hidtidige forsyningssortiment af hensyn til vor andre skibe. Jeg mente i øvrigt, at man skulle søge at bevare den praksis og de løsninger, som vi gennem årene havde indarbejdet på området og undgå gradueringer. Det ville skabe forvirring og give mulighed for fejltagelser i det praktiske ar-



## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

bejde ombord. Systemet burde efter min mening være enkelt og rummeligt, således at det primært tillod bygning af (choksikrede) krigsskibe herhjemme. Vi ville undgå at skabe forvirring, og jeg skønnede, at besparelserne ved at afvige fra gældende praksis med hensyn til understøtninger etc. ville være minimal og muligvis negativ set i det store perspektiv.

Ønsker man på et senere tidspunkt at afvige fra dette princip og opstille regler for overfladeskibe, der kun skal kunne tåle påvirkningerne fra egne dydbomber, så kræver det, at der udføres en serie prøver med tilhørende målinger og at man herudfra gennemgår og vurderer alle nuværende regler.

### 4.1.2 Overfladeskibe med plastikskrog (GRP) - FLYVEFISKEN-kl.

Disse skibe er bygget af plastik (GRP) på licens fra Karlskrona Varvet (KV). Klædningen, skodderne og dækkene består af 60 mm tykke sandwichplader, som har en kerne af PVC-celleplast (skum), der på begge sider er dækket af et pålimet glasfiberlaminat. Kernens tæthed (vægtfylde) og laminatets tykkelse varierer afhængigt af placeringen i skibet. Den vandberørte del af klædningen har de højeste værdier. Her er kernematerialets vægtfylde  $200 \text{ kg/m}^3$ , medens den er 80 i hoveddækket. Der findes ingen spanter i skibet, idet klædningen udgør styrkeelementet.

Konstruktionen gjorde det vanskeligt at fastgøre udstyret til skrogstrukturen. Fundamenter og indfæstninger krævede specielle løsninger, som ikke altid virkede overbevisende i styrkemæssig henseende, især ikke når de ud over de almindelige påvirkninger også skulle kunne holde til chokpåvirkninger. KV anviste forskellige løsninger med indstøbte bolte og såkaldte Rive-Nuts. De sidste består af en bøsning, der stikkes ind gennem et hul i laminatet og trækkes an således, at de holder i laminatet (M8 til M12). KV anviste en beregningsmetode til dimensionering af indfæstningerne over for chokpåvirkninger. Den er baseret på en konstant acceleration, men den virkede heller ikke overbevisende, og vi fik aldrig en forklaring på metodens rigtighed eller oplysninger om, hvorledes man havde bestemt de tal, der ligger til grund for den. Vi benyttede metoden i tillid til KV forsikringer. Selve udstyret blev testet og kontrolleret efter SMK normale praksis dvs. efter DSC-kravene. De var ganske vist kun gældende for stålskibe, men vi havde ikke andet, da eksplosionsprøverne ikke var udført på det tidspunkt, og KV oplyste, at selve skroget virkede chokdæmpende. Det har senere vist sig, at vi traf et rimeligt valg.

I 1991 udførte vi en serie maskinelle chokprøver af forskellige typer indfæstninger hos TNO i Holland i samarbejde med DANYARD i Ål-

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

borg. Formålet var at kontrollere chokstyrken af nogle af DANYARD foreslåede nye indfæstningstyper, samt af de i stor udstrækning allerede anvendte Rive-Nuts. Formålet var endvidere at bestemme konditionerne og fremgangsmåden for udførelsen af denne form for chokprøver med henblik på fremtidig udvikling af nye indfæstningstyper. Til brug herfor blev der fremstillet et stort antal sandwich-paneler i dimensionen: 630 x 630 mm med forskellige kernetætheder og laminattykkelser. Prøverne blev udført ved at montere en kubisk konsol af stål på chokmaskinens bord. Et panel blev monteret på konsollen, og på panelet blev der med 4 stk. af den pågældende indfæstningstype fastspændt en vægt (masse) i form af et antal svære stålplader. Opstillingen blev udsat for chokforløb af typen: DSC 1 og 2 i flere slag med stigende vægtstørrelser. Prøverne viste som ventet, at massen ikke fulgte bordets bevægelse, og at resultaterne derfor kræver en fortolkning. Prøverne forløb godt, og vi fik en udmærket rapport fra TNO, men vi fik aldrig taget stilling til resultaterne i en konklusionsrapport.

### 4.1.3 Undervandsbådene

På ubådsområdet har jeg ikke opstillet DSC chokkrav for udstyret. Vi har i flere tilfælde anvendt de britiske krav (Grade E, F og G), men de er betydeligt kraftigere end de krav, NARHVALEN-kl. er bygget efter, som er den gamle tyske norm: BV 043.

Der findes ingen STANAG-krav til ubåde, men hvis SMK på et tidspunkt skulle ønske at udføre undersøgelser og foretage sammenligninger mellem forskellige landes krav til ubåde, herunder de svenske krav, kan jeg oplyse, at vi har et interessant materiale at basere en undersøgelse på, idet vi i forbindelse med UB/80-sagen modtog et eksemplar af tyskernes rapport (hemmelig) over en serie sprængningsforsøg, som de har foretaget i periskopdybde med en ubådssektion. SMK har aldrig selv udført eksplosionsprøver med ubåde og har derfor ingen måleresultater at gå ud fra ved ansættelsen af krav til udstyret i ubåde. Vi er henvist til at basere os på generelle udenlandske oplysninger, hvis vi ikke selv vil skabe dem. Man må imidlertid være opmærksom på, at ansættelsen af chokkrav for ubåde er en kompliceret opgave, som forudsætter kendskab til såvel bådens dynamiske styrkeforhold som til bevægelsesmønstret i dennes strukturer ved chokpåvirkning. Chokstyrken for selve båden (trykskroget) afhænger primært af dykkedybden og af bådens konstruktion. Trykskrogets urundhed har en væsentlig indflydelse på styrken. Forholdene for skroget kan i nogen grad sammenlignes med de, der gælder for en excentrisk påvirket eulersøjle. En ubåd vil, når den rammes af en trykbølge fra en undervandsekspllosion,

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

kunne blive sat i store tværsvingninger, som kan medføre endog meget store elastiske deformationer (urundheder) i trykskroget. Chokstyrken for skroget vil således være maksimal i periskopdybde og nul i kollapsdybde. Vil man bestemme chokstyrken for en given ubåd kan det gøres ved forsøg, men det ville kræve, at man har en eller flere udrangerede ubåde til rådighed. En nemmere og billigere løsning på problemet vil være at foretage beregningsmæssige undersøgelser eventuelt suppleret med forsøg. Det må kunne lade sig gøre med den beregningsteknik, man har i dag at nå frem til brugbare resultater. Man kunne opstille beregningsmodeller, som kunne oplyse om skrogets chokstyrke og om visse simple strukturers bevægelser. Resultaterne fra et sådant beregningsarbejde ville, når de sammenholdes med oplysningerne i ovennævnte rapport, være et godt grundlag for opstillingen af nye choknormer for udstyret i ubåde af vore størrelser og typer.

### 4.2 CHOKSIKRINGENS ELEMENTER

#### 4.2.1 Konstruktionsreglerne

Konstruktionsreglerne er en væsentlig del af normerne. Det er sunde og gode regler for udførelsen af udstyret og for installationen af dette, som skal henlede opmærksomheden på de basale forhold i choksikringen. De er nævnt i ON 600, og der er henvist til dem i byggespecifikationerne. De indgik ofte i sagsbehandlingen under byggeriet, idet de var et godt argument at fremhæve i diskussionerne med værfterne, når der var problemer. Vi har dog af forskellige grunde ikke altid kunnet få dem opfyldt fuldt ud og har i sådanne situationer måttet gå på kompromis og finde særlige løsninger.

Den vigtigste af reglerne er kravet om, at skøre materialer som gråt støbejern ikke må indgå i komponenterne. Det er et krav, vi har fælles med briterne og med andre NATO-lande. Kravet er vigtigt, fordi det ofte er i disse materialer, at bruddene sker. En beregning, der er baseret på tal for materialets lave trækstyrke, og som evt. viser, at komponenten kan holde, kan i virkeligheden være helt forkert og misvisende, idet mange chokfremkaldte brud i skøre materialer forårsages af de relative bevægelser mellem befæstigelsespunkterne ved fast montage eller de forårsages af trykbølger (beatfrekvenser), der udgår fra fundamentet og transmitteres gennem komponenten som lydbølger - altså en helt anden betragtning.

Vi har ofte haft vanskeligheder med at få kravet om, at skøre materialer ikke må indgå i konstruktionerne, overholdt. Vi har dog altid kunnet købe dieselmotorer og gear med stålstøbe eller opsvejste huse, samt



## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

pumper med bronzestøbte huse. I nogle tilfælde har vi foreskrevet opstilling på X-understøtninger f. eks. af mindre luftkompressorer. En overgang var elmotorerne et problem, idet de i standardudførelsen har tyndvæggede trykstøbte huse af skrøbelige materialer, som ikke tåler meget. Dette problem blev løst, da vi fandt en fabrik i Tyskland (Weier), som leverer motorer i choksikre materialer til den tyske marine. Det er imidlertid et område, som ikke er tilstrækkeligt klarlagt, og derfor burde undersøges nærmere gennem chokprøver.

Samlingen indeholder mange andre regler end den nævnte. Nogle har vi overtaget fra briterne, men enkelte har vi selv formuleret.

### 4.2.2 Chokprøver og chokberegninger

Da briterne (MOD) meddelte os, at de ikke længere ville udføre chokprøver for os, så vi os nødsaget til at forsøge andre muligheder og henvendte os til TNO i Delft. Det er et stort halvprivat forskningscenter med mange laboratorier, herunder et choklaboratorium, som er nært knyttet til den hollandske marine. De var villige til at udføre arbejdet, og de har siden udført ret mange chokprøver for os, som vi har været meget tilfredse med og har lært meget af. De har maskiner og udstyr (sprængboltmaskiner), som kan producere de chok, vi specificerede (DSC 1, 2 og 3) for komponentvægte op til 2 t.

Prøverne lærte os blandt andet, at vi i forbindelse med kontrakter med firmaer, hvori der indgår aftaler om chokprøver, bør overveje og præcisere, hvilke skader vi ikke vil acceptere. Det kan spare os for efterfølgende ubehagelige diskussioner med firmaerne. Generelt har vi selvfølgelig vor kategoriinddeling (X, Y og Z) hvorefter komponenterne inddeles i grupper efter deres vigtighed; og som giver generelle retningslinier for acceptable skader. Den kan vi altid henvise til, men kategorien skal i så fald være oplyst i kontrakten. Det anbefales i øvrigt at ændre de gamle kategoribetegnelser og bestemmelserne for disse i den nye norm til de amerikanske betegnelser (A, B og C), fordi de er internationalt kendte (MIL 901 C).

Prøver specificeres ved angivelse af tidsforløbet DSC 1, 2 eller 3 eller ved det tilhørende responsspektrum eller designspektrum (som er alm. i nogle lande).

Bygningsdynamiske chokberegninger efter Finite Element Metoden eller efter den amerikanske Dynamic Design Analysis Method (DDAM) udføres med anvendelse af tidsforløbet (DSC - kravet) som indgangsfunktion (ikke responsspektret). Det bemærkes i øvrigt, at der er en

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

entydig matematisk forbindelse fra tidsforløbet til responspektret, men ikke den modsatte vej.

I SMK kan vi derfor specificere vore krav entydigt på begge måder efter behov, men det kan tyskerne f.eks. ikke, idet de har responspektre som udgangspunkt for deres krav. De henviser i deres choknorm til en simpel omsætningsmetode, som man kan anvende, når der er behov for tidsforløbet, men metoden fører til et meget upræcist resultat, hvilket får indflydelse på kravene og på resultaterne. Jeg vil derfor anbefale SMK at fastholde tidsforløbet som udgangspunkt for vore chokkrav.

Det bemærkes endvidere, at vi ligesom andre NATO-lande altid har givet chokprøver forrang i forhold til chokberegninger, når en komponents chokstyrke skal bedømmes ud fra de stillede krav. Chokberegninger anvendes principielt kun til forundersøgelser før en prøve, samt i tilfælde, hvor det er umuligt eller meget vanskeligt at foretage chokprøver. Internationalt har holdningen altid været den, at uanset hvor avancerede beregningsmetoder man anvender, forudsætter de altid, at der sker forenklinger i opfattelsen af komponentens dynamiske egenskaber, hvilket kan medføre væsentlige forskelle imellem beregningsresultatet og prøveresultatet. Det ideelle er, at prøven udføres af et uvildigt laboratorium og dokumenteres i en rapport, som forelægges SMK, men sådan går det sjældent. I mange tilfælde har vi måttet nøjes med de oplysninger leverandørerne fremkommer med om tidligere foretagne chokprøver uden at få tilstrækkelig dokumentation for, at det udstyr, der var blevet prøvet, svarede til det udstyr, vi ønskede at købe. Materialet vi modtog, bestod ofte kun af enkelte sider af en laboratorierapport. For SMK bør princippet være, at der skal udføres en ny prøve, når der er tale om væsentligt udstyr (X - komponenter), og når der ikke kan skaffes tilfredsstillende dokumentation for de fremlagte oplysninger. Problemet er imidlertid, at processen forsinker og fordyrer anskaffelsen, og kompliceres ofte af, at der er flere tilbudsgivere. De økonomiske hensyn spiller ofte ind, idet prøverne er dyre, og uanset hvad vi aftaler med leverandøren, kommer vi normalt selv til at betale for dem.

I mange tilfælde har vi klaret os uden prøver. Det gælder i tilfælde, hvor der ikke har været tid eller råd til at få foretaget chokprøver, og hvor der har været tale om mindre vigtigt udstyr, dvs. af den lave kategori (Y-udstyr). I de tilfælde har vi indskrænket os til at foretage en bedømmelse af komponenternes choksikkerhed ud fra vore erfaringer fra tidligere chokprøver, samt ud fra konstruktionsreglerne og fra resultatet af nogle simple beregninger. Det har naturligvis ikke været en tilfredsstillende måde at klare problemerne på, men det er vilkårene, når en situation skal klares her og nu, og man ikke har sit eget choklaboratorium til rådighed.

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

I øvrigt må det siges, at man ikke kan chokberegne alle komponenter. I praksis er det kun simple mekaniske komponenter, der kan beregnes. Meget udstyr, f.eks. elektriske eller elektroniske komponenter, kan ikke chokberegnes.

### 4.2.3 Chokunderstøtninger

Formålet med de chokdæpende understøtninger er at skabe bevægelighed i forhold til fundamentet eller ophængningspunkterne på en måde, som sikrer, at forbindelsen hertil opretholdes under hele chokket uden, at der opstår metallisk kontakt. Understøtningerne skal, som man udtrykker det, være captive.

Bløde understøtninger med lineær karakteristik og stor bevægelighed (X-understøtninger) er de mest chokdæpende. Bevægelsesmuligheden skal i følge DSC kravene være 50 - 60 mm, og det er i mange tilfælde mere end udstyrets funktion eller pladsforholdene på stedet tillader. Man er derfor i mange tilfælde nødt til at gå på kompromis og begrænse bevægeligheden ved at anvende gummiunderstøtninger med en ulineær (progressiv) karakteristik, som er vibrations- og støjdæpende, men mindre chokdæpende. Understøtningerne kan være plastisk eller elastisk deformerbare, men holder vi os her til den sidstnævnte type, er der normalt tale om gummiunderstøtninger. De fungerer som dæmpede fjedre med en progressiv karakteristik og vil, når de anvendes i en chokdæpende opstilling, ændre denne fra en fast opstilling med stor stivhed til et simpelt fjeder-masse system med 6 frihedsgrader og 6 egenfrekvenser. Disse frekvenser skal, når der er tale om roterende maskineri, være placeret i en passende afstand fra udstyrets eksciterende frekvenser. Under chokforhold skal egenfrekvensen eller rettere chok-egenfrekvensen for lodret bevægelse være så lav som mulig således, at svingningstiden bliver lang i forhold til hovedpulsens varighed og således, at man undgår resonanser med strukturbevægelsens eftersvingninger. Det er væsentligt at bemærke, at de chokforhold, man kan bestemme i en beregning, hvori gummiunderstøtningens fjederkurve eller ulineære karakteristik indgår, vil være forkert, idet gummis dynamiske forhold ved høj hastighed er helt anderledes, end de er under statiske forhold. Gummiunderstøtningernes chokforhold, dvs. chokkraften og chokegenfrekvensen, kan kun bestemmes ved chokprøver. Det sker imidlertid ofte, at firmaerne præsenterer os for beregningsresultater.

Kommercielle understøtninger, dvs. de i handlen forekommende understøtninger, er som regel uegnede eller i bedste fald vanskelige at anvende til dette formål. De er ofte for svage, er ikke sikrede mod metallisk



## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

Ved prøverne med OLFERT FISCHER foretog Kockums i Malmø målingerne, men FOFT var med ved alle prøver og var alene om at foretage målingerne ved de øvrige prøver.

Til disse, samt til de nævnte eksplosionschokprøver under pkt. 4.3.2 af mindre emner, anvendte FOFT et ret avanceret Bruel & Kjør måleudstyr med accellerometre og hastighedsmålere for ca. 20 samtidige målinger. Hastighedsmålerne var specielle og var fremstillet af OLV efter britiske tegninger. Endvidere anvendte vi ved de senere prøver to tryktransducere, der var købt hos Kockums i Sverige. Tryktransducerne krævede en del vedligeholdelse, men de fungerede godt og var nyttige til kontrol af detonationerne. Man kunne se, om de forløb, som de skulle med hensyn maksimalværdier, afløb og overfladeafskæringer, og i tilfælde, hvor der blev anvendt flere ladninger, kunne man se, om de tændte samtidig. Udstyret var indkøbt af OLV/SMK, men placeret i fast udlån hos FOFT, som anvendte det og vedligeholdt det. FOFT havde selv computerudstyr til signalbehandlingen.

Prøverne blev altid udført under kystnære forhold på ret lavt vand (ca. 20 m) med en ladningsdybde på ca. 15 m og en vandret afstand til skibet på ca. 30 m ved det sidste skud. Sprængningsgeometrien var på grund af den lave vanddybde ikke optimal, idet den gav anledning til en ret lille vinkel til skibsbunden og en ret lille dækningsgrad, samt til nogen overfladeafskæring af pulsen. Der skulle derfor udføres flere sprængninger for at dække hele skibet, men da prøverne var ret tidskrævende, idet der skulle foretages inspektioner for skader mellem hvert skud, og da der var en vis nervøsitet hos SMK ledelse for skader, blev der aldrig udført mere end et skud på nært hold. De opståede skader var dog altid minimale og i økonomisk henseende ubetydelige.

Sprængningsgeometrien var, som nævnt ovenfor, ikke ideel, men vi var ikke klar til at foretage prøver på større vanddybder, og vi tænkte i øvrigt også kun på at dække danske forhold. Det bør imidlertid nok overvejes at ændre geometrien, hvis de skibe, man nu vil bygge, skal kunne operere på større vanddybder i internationale farvande.

Overgår man til en større vanddybde ved fremtidige prøver for at opnå større indfaldsvinkel til skibsbunden og en større dækningsgrad, må man naturligvis også anvende en større ladning. Når dækningsgraden øges, vil man få et bedre billede af skibets respons på eksplosionen, idet hele skibets struktur vil blive sat i bevægelse næsten samtidig, og alle former for bevægelse, herunder piskebevægelsen (Whiping), vil blive eksciteret. Ulempen vil være, at en sådan ændring af konditionerne for prøvens udførelse vil øge problemet med at styre skib og ladning i forhold til hinanden på grund af strømforholdene. Den metode, vi fandt frem til, vil ikke længe-

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

re være god nok. Metoden skal forbedres således, at vi stadig har kontrol med ladningens vandrette afstand til skibet, og dermed har kontrol over chokfaktoren og undgår at få boblen op under skibsbunden. Der skal foretages et udviklingsarbejde og nogle forsøg. Problemet kan muligvis løses ved hjælp af akustiske signaler eller med en form for lys. Man kan evt. konsultere Danmarks Tekniske Universitet (DTU) om hjælp hertil, f.eks. ved at spørge professor Leif Bjørnø, som vi før har haft kontakt til. Man kan endvidere rådføre sig med briterne (MOD) eller med amerikanerne, som normalt foretager deres prøver på dybt vand.

Det er muligt, at målinger fra et sprængningsforsøg udført på større vanddybder vil føre til ændrede måleresultater og dermed til ændrede parameterværdier for DSC pulsene. Udfører man forsøg af denne art, vil man naturligvis også få svar på spørgsmålet, om der kan opstå store piskebevægelser i de lange slanke skrog som følge af undervandsekspllosioner.

Vi har igennem årene lært meget ved at foretage disse forsøg, og vi har bemærket, at det styrker moralen hos byggeværftet, når det får at vide, at et af skibene skal eksplodionstestes efter færdiggørelsen, samt at det skal betale reparationerne, hvis det kan påvises, at skaderne skyldes forømmelser fra værftets side.

### 4.3.2 Ekspløsienschokprøver af komponenter

Vi har endvidere foretaget sprængningsforsøg i mindre skala for at afprøve emner som ubådshydrofoner m.m., samt for at studere trykbølgers refleksion fra havbunden. Prøverne blev udført med assistance fra FOFT og Minørkorpset i vandet ud for Flakfortet. Ved disse forsøg anvendte vi en ladningsstørrelse på 10 kg TNT, som blev ophængt i en bøjle. Tryktransducere, accelerometrene og prøveemnerne blev enten anbragt på stænger, der var ophængt i bøjler eller anbragt på stativer på havbunden.

I de større lande er det almindeligt at foretage sådanne prøver af vandberørte komponenter, f.eks. af søventiler, hydrofoner etc., hvor komponenterne monteres på svære beholdere. Desværre nåede vi ikke så langt i udviklingen af denne teknik, men vi lærte noget ved det, som man senere kan bygge videre på.

Det bør nævnes, at jeg i forbindelse med disse og andre sprængningsprøver havde god gavn af en fortrolig amerikansk bog af Keil om trykbølger i vand (findes i SMK).

#### 4.4 NYE CHOKNORMER

Orlogsværftets gamle choknorm ON 600 er som nævnt forældet. Den dækker ikke længere SMK behov med hensyn til indhold og praktisk tilrettelæggelse og bør derfor skrives om og udvides, men vi behøver efter min mening ikke at skabe et stort og uhåndterligt normkompleks med en håndbog i flere bind, som dem, man har i udlandet. Vi kan godt klare os med mindre, men det bør tilrettelægges bedre og mere målrettet. Det er uhenigtsmæssigt og forkert at give alle et stort normkompleks, som de selv skal finde rundt i, hvis de på deres niveau kun har behov for nogle få og præcise oplysninger indenfor et lille område. Normerne bør tilrettelægges efter brugernes behov og skal kunne styres sikkerhedsmæssigt. Der må tages hensyn til, at en del af materialet er klassificeret og i så vid udstrækning som muligt skal behandles derefter.

Det væsentligste element i et fremtidigt normkompleks må naturligvis være håndbogen. Den skal være fundamentet og kontinuiteten i arbejdet. Stedet, hvor de der arbejder med chokproblemer i SMK kan læse om teorier og fastlagte metoder til løsning af problemerne enten i selve teksten eller ved litteraturhenvisninger. Håndbogen skal indeholde oplysninger om mange forhold. Herunder: introduktion til emnet, prøver, beregninger, konstruktionsregler, kategorier, understøtninger, chok- og vibrationsdæmpende opstillinger, chokafstande, eksplosionschokprøver, samt teorien vedrørende trykbølgers udbredelse og refleksioner i vand. Den skal i lighed med f. eks. de britiske normer kunne opdateres og være delt i to dele. En del der er til tjenestebrug og en del der er fortrolig. Håndbogen skal normalt ikke sendes ud. Den skal forblive i SMK og anvendes af de personer, der er beskæftiget med choksikring.

Herudover bør der være et sæt af mere kortfattede og målrettede normer eller vejledninger, som er baseret på håndbogen, men udsendes i form af et fleksibelt meddelelsessystem til brugerne, og som efter behov vil kunne anvendes i den almindelige sagsbehandling. Det kunne f.eks. være de i ref. b foreslåede: "NMC Guidelines about Shock". En sådan fremgangsmåde vil gøre det lettere at distribuere klassificerede oplysninger til områder udenfor SMK, idet man vil kunne reducere oplysningerne til det absolut nødvendige. De grupper, der er tale om, er: SMK, skibenes besætninger, de rådgivende ingeniørfirmaer, værfterne, leverandørerne osv. Materialet kan være af generel art og almindeligt oplysende, eller det kan være af speciel art og beregnet til dækning af et specielt behov fremkaldt af en given situation i sagsbehandlingen. Dele af det vil kunne samles i hæfter og sendes ud til bestemte grupper i systemet, eller det kan lægges ud på lokalnettet. Enhver skal naturligvis have mulighed for at skaffe sig overblik og



## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

forståelse i den udstrækning de har behov for det, men det opnås måske bedst og lettest gennem et moderne undervisningsmateriale (foredrag) som kan lægges ind på lokalnettet (se pkt. 4.5).

Jeg udarbejdede et forslag i 1995 (efter min pensionering) til en plan for opstilling af et nyt normkompleks for overfladeskibe. Det skete efter ønske fra SMK afdelingsingeniør Stegenborg, men der kom aldrig noget ud af det. Jeg vil dog anbefale, at man læser det, hvis man tænker på at udarbejde et nyt normkompleks. Jeg angav i forslaget, at det ville være nødvendigt at foretage nogle undersøgelser på området, før selve normarbejdet kunne iværksættes, men en del af det arbejde, jeg tænkte på dengang, er allerede udført i forbindelse med de opgaver, jeg har løst for SMK efter min pensionering. Det der mangler, er undersøgelser og prøver af de såkaldte anbefalede understøtninger.

Jeg anskaffede på det tidspunkt en computer, som jeg senere har udskiftet og forsynet med forskelligt tilbehør og programmer, herunder programmet Mathcad. Et program, som jeg begyndte at arbejde med på nogle opgaver, som jeg ikke tidligere havde kunnet løse, blandt andet beregning af responsspektre ud fra målte eller definerede accelerationsforløb. Det har vist sig at være et nyttigt værktøj, som jeg efterfølgende har anvendt til løsning af flere opgaver for SMK, og som jeg mener bør indføres og forklares i den nye håndbog. Opgaverne vedrørte bedømmelse af chokprøver ud fra nogle optegnede accelerations- eller hastighedsforløb, som ifølge firmaerne stammede fra prøver, der var udført på udstyr SMK ønskede at købe. SMK ønskede en vurdering af, om de ifølge kurverne opnåede bevægelser dækkede vore chokkrav (DSC 2).

Når arbejdet med opstilling af nye normer ikke kom i gang i min tid, og der aldrig blev skabt en generel choknorm for SMK, skyldes dette, at der tilsyneladende ikke var interesse for det i ledelsen. Ønsker i den retning blev ikke nævnt over for mig, men det skal siges, at det er en stor og tidskrævende opgave, som jeg på det tidspunkt næppe havde kunnet overkomme på grund af andre opgaver.

Vi klarede os i de senere år ved at indsætte et kortfattet generelt afsnit om choksikring i byggespecifikationens skibsafsnit. Dette angav retningslinierne for værftets og for SMK opgaver og pligter og dannede basis for sagsbehandlingen under konstruktions- og byggefasen. Det var ikke ideelt, men det fungerede, fordi værfterne generelt var indstillet på samarbejde.

Det er blevet foreslået, at vi i stedet for at udarbejde vore egne normer, skulle overtage et andet NATO-lands choknormer og udgive dem som vore egne. Det skal siges med det samme, at alle SMK problemer ikke er løst ved det, men noget kan vi naturligvis vinde, og det er da en mulig-

hed, som man kan undersøge. Der er efter min mening kun enkelte lande i Europa, der i så fald kan komme i betragtning, men jeg tvivler på at de er interesserede. De skal kunne se deres fordel i det, ellers gider de ikke at have besværet med os og vil i stedet henvise os til et privat foretagende af tvivlsom værdi. Hvis det lykkes at få en aftale, vil vi under alle omstændigheder være nødt til at efterligne det pågældende lands måde at arbejde på, og det forudsætter en løbende indsats fra SMK side, samt en god og vedvarende kontakt til dette lands eksperter og til dets choklaboratorium. Det ideelle ville formentlig være, hvis aftalen også kunne omfatte et samarbejde på det prøvningsmæssige område således, at vi ret hurtigt og enkelt kan få foretaget prøver hos dem af vort udstyr, når der opstår behov for det, samt at vi kan få udleveret rapporter om chokprøver, der er blevet udført på deres eget udstyr i de tilfælde, hvor vi er interesserede i at købe det samme udstyr. Det kan naturligvis være, at de ser muligheder for deres egen industri ved en sådan ordning og muligheder for at vi dækker nogle af deres driftsomkostninger, og hvis deres forventninger hertil opfyldes, vil interessen muligvis kunne fastholdes, men det vil føre til et afhængighedsforhold og det bliver ikke omkostningsfrit.

Man skal i alle tilfælde vælge et land, der har et moderne choklaboratorium og en eller flere eksperter, der følger med i udviklingen. Hvis jeg skal anbefale noget land i den forbindelse, må det være Holland eller evt. Tyskland.

### 4.5 INFORMATION OG UNDERVISNING

For at kunne gennemføre choksikringen af nye skibe og for at kunne vedligeholde den, må personalet indenfor de forskellige områder: SMK, Flådestationerne, de private værfter, der arbejder for SMK, samt skibenes besætninger jævnligt instrueres om deres opgaver. Det skete i min tid ved, at jeg holdt foredrag og uddelte nogle hefter om emnet, men det blev aldrig sat ordentligt i system, og det hele virkede undertiden noget tilfældigt. Man savnede en overordnet planlægning og målsætning samt i visse kredse en forståelse for problemet og samarbejdsvilje i det hele taget. Den pædagogiske side, som jeg stod for, kunne sikkert også have været bedre, men jeg mener, at den var i stadig udvikling i min tid. Det er dog et område, der kan forbedres meget, især med de muligheder man har i dag.

For de områder, jeg jævnligt havde kontakt med, var foredragene et stående tilbud om hjælp, som kunne rekvireres af områdets ledelse, når man mente, at der var behov for det. Men i andre tilfælde henvendte jeg mig selv til området med tilbud om at holde foredrag. Det gjaldt således

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

besætningerne og flådestationerne, men det fik jeg ikke noget ud af. Ledelsen på flådestationen i Frederikshavns værktødsfaciliteter sagde rent ud, at man ikke var interesseret. Jeg opdagede, som så ofte før, at det er meget vanskeligt at trænge igennem på tværs i systemet. Man skal gå kommandovejen i sådanne spørgsmål, men det var også meget vanskeligt, så det opgav jeg.

Foredragene var baseret på følgende materiale:

- Lysbilleder og overheadtransperanter.
- Et skriftligt materiale: ref. h og i, der blev uddelt til deltagerne efter behov.
- En 16 mm smalfilm, som vi har modtaget fra briterne (MOD). Den er beregnet til forevisning for skibenes besætninger og viser undervands-eksplosioner og deres indvirkning på skibe, samt skader opstået ved chok. Endvidere viser den de forhold, besætningsmedlemmerne skal være opmærksomme på ombord. Dvs., hvad de skal gøre og navnlig hvad de ikke må gøre. Den er udmærket som indledning til et foredrag, idet den giver en god og hurtig orientering om emnet, men den er baseret på britiske forhold, og den oplyser ikke om forhold, der er relateret til SMK af forsyningsmæssig og anden art, og slet ikke om de konstruktive forhold. Filmen er blevet forsynet med dansk tale og er senere blevet overspillet til videobånd.

Materialet er forældet, især hvad de to førstnævnte grupper angår. Dette gælder såvel med hensyn til indholdet som med hensyn til formidlingen. Det bør tages op til revision og tilpasses de forskellige målgruppernes behov. Informationsteknikken, der er fra tiden før computerens indførelse, vil ligeledes kunne forbedres betydeligt med de muligheder, der findes i dag. Der er oplagte muligheder for at lave et selvforklarende multimediemateriale med indlagte videosekvenser, animationer og tale, som vil kunne kaldes frem på lokalnettet, når der er behov herfor. Det vil kunne forsynes med trykknapper således, at man vil kunne finde frem til de emner, man er interesseret i. Tilpasset og struktureret vil det være egnet som et opslagsmateriale med forskellige indgange for forskellige målgrupperne. Det vil kunne udnyttes i det daglige arbejde, i foredragsvirksomhed og i forbindelse med fjernundervisning.



## 5. ORGANISATORISKE FORHOLD

Jeg har i mange år været OLV og SMK mand på chokområdet, ligesom jeg var SMK mand på områderne: støj (i vandet), vibration og IR (infrarød radiation). Jeg var først placeret på OLV maskintegnesteue og senere i SMK maskinsektion PS2 med reference til henholdsvis tegnestuechefen og sektionschefen, dvs. til afdelingsingeniør C.G. Hansen og senere til afdelingsingeniør Stegenborg. Jeg fungerede først og fremmest i skibsafdelingen, men var uofficielt konsulent for hele institutionen. Det betød i praksis, at enhver kunne henvende sig til mig, hvis de ønskede at drøfte et problem vedrørende chok. Jeg fik herved kendskab til mange forhold, men jeg havde ingen påtaleret, og jeg skulle være overordentlig forsigtig med at gå uden for min kompetence og med at blande mig i forhold, jeg fandt, var forkerte. Princippet var, at jeg fungerede som konsulent og i en vis udstrækning også som kontrollant, men at sektionscheferne suverænt bestemte, om de ville følge de af mig givne regler eller anvisninger vedrørende chok. Sådan måtte organisationen naturligvis være, idet lederne havde ansvaret, og der kan i en given sag være andre forhold at tage hensyn til end choksikkerhed. Hvis en leder ønskede det, kunne han tale med mig om en given sag og høre min mening, men han behøvede ikke at følge rådet og kunne sådan set gøre, som han ville. Han kunne endvidere, hvis der var behov for det, anmode min sektionschef om hjælp til at løse et aktuelt problem, som f.eks. at anvise en elastisk opstilling af udstyr eller at specificere og rekvirere en maskinel chokprøve.

Principielt kunne jeg have ønsket, at der fra ledelsens side havde været en større interesse for chokproblematikken i institutionen, end der var. På et tidspunkt foreslog jeg, at der skulle nedsættes en gruppe, hvori man kunne diskutere problemerne og finde frem til fælles forretningsgange og normer for hele SMK på chokområdet, men det blev afvist fra højeste sted.

I virkeligheden blev hele chokområdet af mange betragtet som et nødvendigt onde, man nødigt ville vise for stor interesse og også nødigt ville bindes for meget af. Det skal indrømmes, at der var meget at gøre i de år, og betingelserne for at sætte tingene bedre i system og udarbejde et godt sæt normer, der kunne fungere under vore forhold, var ikke til stede. Noget kunne der dog have været gjort, som kunne have belyst problemerne og sat en positiv udvikling i gang. Det er min erfaring, at man ikke må forcere normarbejdet, det skal være gennemtænkt. Dårlige normer kan let vise sig at være værre end ingen normer. Det skal lette arbejdet og kunne fungere i organisationen (rådgivning, kontrol, undervisning osv.) på en måde, så der

## CHOKSIKRINGENS UDVIKLING I SØVÆRNET

ikke opstår kompetenceproblemer og indskrænkninger af ledernes ansvarsområder.

Personligt kunne jeg have ønsket, at jeg havde haft påtaleret (reference) højere op i systemet, men det kom aldrig på tale. Mit samarbejde med sektionerne i skibsafdelingen var godt, men jeg havde meget lidt forbindelse til våbenafdelingen som helhed. Forbindelsen dertil foregik næsten udelukkende gennem civilingeniør John Villumsen, som jeg til gengæld havde og stadig har et særdeles godt samarbejde med.

Endvidere ønsker jeg at nævne, at jeg også havde et mangeårigt og godt samarbejde med Forsvarets Forskningstjeneste (FOFT), hvor civilingeniør E. A. Andersen og civilingeniør Bjarne Damsgaard udførte et dygtigt målearbejde for SMK i forbindelse med opgaver indenfor chok, støj og vibration.

Jeg har skrevet mange rapporter i min tid, om det, jeg foretog mig (forslag, konklusionsrapporter over måleresultater og undersøgelser, inspektionsrapporter, etc.), såvel på chokområdet som på andre områder, og jeg overskred nok min kompetence, når jeg sendte dem ud til et bredt område i OLV, henholdsvis SMK, i tilfælde, hvor jeg fandt, at emnet burde have haft generel interesse, men jeg fik aldrig respons herpå, undtagen i de tilfælde, hvor nogen følte sig trådt over tæerne.

Jeg vil anbefale, at man i det fremtidige arbejde med choksikring af SVN skibe bevarer ekspertisen i SMK. Man kan selvfølgelig godt få assistance fra et privat foretagende til løsning af specielle opgaver eller til assistance i perioder med spidsbelastning, men overblikket og kontinuiteten går tabt uden en central styring og kontrol. Jeg kan nævne grelle eksempler fra andre lande eller styrelser her i landet på, hvor galt det kan gå, når man undlader dette, og lader værfterne køre sololøb eller overlader hele funktionen til et klassifikationsselskab med besked om, at de skal klare problemerne selv. De påtager sig gerne opgaven, men de har intet kendskab til choksikring af skibe. Det hele ender i et forsinkende bureaukrati med meget lav effekt, og man kommer til at betale for noget man ikke får.

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

*Forfatteren var tjenestegørende i Søværnet som kaptajnløjtnant af linien (IT) indtil 1959 og udtrådte af nummer i reserven i 1984. I denne artikel gennemgår han et af 2. Verdenskrigs mest epokegørende søslag - Slaget ved Midway.*

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

*Af*

*lektor, lic. jur. Per Jacobsen*

### INDLEDNING

En af Royal Navy's mærkedage er **The Glorious First of June**, hvor Lord Howes sejr i 1797 over den franske flåde mindes. På samme vis har US Navy sin **Glorious Fourth of June** til minde om det knusende nederlag, som den japanske flåde led i 1942 ved Midway, hvor hangarskibene *Akagi*, *Kaga*, *Soryu* og *Hiryu*, i løbet af kort tid blev sænket af fly fra de amerikanske hangarskibe *Enterprise*, *Hornet* og *Yorktown* mod tabet af sidstnævnte. I det følgende gennemgås slaget, dets baggrund og dets følger.

### JAPANSK STRATEGI

Som US Navy havde sin "Orange"-plan for en kommende krig med Japan, havde den japanske flåde i mellemkrigsårene også sin plan for en kommende krig med USA, en krig som mange i Japan anså for uundgæelig. Ifølge planen skulle man så hurtigt som muligt tilintetgøre de fjendtlige flådestyrker i det vestlige Stillehav og i samarbejde med hæren erobre deres baser, således at man kunne beherske det vestlige Stillehav og beskytte den japanske handel mod angreb fra fjendtlige styrker. Når disse mål var nået, og der således var skabt en stærk forsvarsperimeter for det nye



## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

imperium, ville man indtage en mere defensiv holdning og afvente et angreb af den amerikanske flådes hovedstyrke, som man derefter ville tilintetgøre ved et overraskelsesangreb. Der er næppe tvivl om, at planerne omfattede erobring af bl.a. hollandsk Ostindien og Malaya for at sikre de for Japan livsnødvendige forsyninger af bl.a. olie og gummi. Blandt de områder man ville sikre sig, var den østlige del af Ny Guinea, Ny Britannien, Fiji Øerne og Samoa, endvidere nogle af de Aleutiske øer og Midway, og endeligt vigtige områder i Australien.

Planen blev i sidste halvdel af 1941 ændret på foranledning af chefen for den japanske *Combined Fleet*, admiral Yamamoto, der var bange for, at den amerikanske Stillehavsflåde ville gribe ind i operationerne i det vestlige Stillehav. Han ville derfor indlede krigen med et overraskelsesangreb på Stillehavsflådens hovedbase, Pearl Harbor med flystyrker fra de japanske hangarskibe, og derved straks ødelægge Stillehavsflåden.



*Krigsteatret i det vestlige Stillehavet.*

Krigen startede den 7. december 1941 med angrebet på Pearl Harbor, hvor den amerikanske slagskibsflåde blev ødelagt. Angrebet var dog ikke den succes, som Yamamoto havde håbet, fordi de amerikanske han-

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

garskibe, der af forskellige årsager var borte fra Pearl Harbor, ikke blev ødelagt, en omstændighed der skulle få afgørende betydning for krigens videre forløb.

Allerede i april 1942 kunne den japanske flådeledelse konstatere, at de mål, man havde sat sig for at nå i den indledende fase i løbet af ca. 6 mdr., allerede var nået. Hollandsk Ostindien, Malaya, Filippinerne og Hong Kong var erobret, man havde invaderet og erobret en del af Burma og havde sat sig fast på Ny Guinea, ligesom Kavieng på Ny Irland og Rabaul i Ny Britannien var erobret. Det hurtige resultat var overraskende for den japanske ledelse, der endnu ikke havde taget stilling til, hvad der herefter skulle ske.

Flådeledelsen ønskede at udnytte de hidtidige sejre til fortsatte offensive operationer, herunder et angreb på områder i Australien. Hæren, der siden 1936 havde været stærkt engageret i krigen på det kinesiske fastland, og som nærede forhåbninger om et angreb på Sovjet Rusland, afviste imidlertid kategorisk operationer, som ville kræve større troppstyrker, og ønskede, at man skulle indskrænke sig til at forsvare de allerede erobrede områder. Denne holdning medførte, at enhver tanke om angreb på områder i Australien måtte opgives.

Flådeledelsen, der ville forhindre, at Australien blev benyttet af de allierede som opmarchområde for en generobring af Filippinerne, besluttede herefter at iværksætte operationer, der kunne afskære forsyningslinierne mellem USA og Australien. Det skulle i første omgang ske ved invasion af Port Moresby på den sydøstlige kyst af Ny Guinea og af Tulagi i Solomon øerne. Når disse operationer var gennemført, var det tanken at gennemføre yderligere operationer mod Ny Caledonien, Fiji øerne og Samoa. Man håbede herved at tvinge Australien ud af krigen. Hæren accepterede at medvirke ved de begrænsede operationer mod Port Moresby og Tulagi

Chefen for *Combined Fleet*, admiral Yamamoto var ikke tilfreds med denne strategi, men krævede, at der snarest skulle gennemføres operationer for at erobre øen Midway og de vestligste af de Aleutiske Øer. Erobring af Midway og disse øer ville styrke imperiets ydre perimenter, men afgørende for Yamamoto var håbet om ved disse operationer at fremtvinge et afgørende slag med den underlegne amerikanske Stillehavsflåde, således at også de amerikanske hangarskibe kunne blive tilintetgjort. Han var overbevist om, at både Midway og de Aleutiske Øer havde så stor betydning for USA såvel strategisk som politisk, at Stillehavsflåden ville være nødt til at forsvare dem. Når Yamamoto brændende ønskede et afgørende slag med den amerikanske Stillehavsflåde, hvor dens hangarskibsstyrke kunne blive ødelagt, skyldtes det, at han, der efter mangeårige ophold i USA havde indgående kendskab til amerikanske forhold og amerikansk industris for-

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

måen, var overbevist om, at det var nødvendigt at fremtvinge en fredsslutning med USA, inden det amerikanske industrielle potentiale fik tid til at virke. I modsat fald var Japan den sikre taber. Det var hans opfattelse, at ødelæggelse af Stillehavsflåden, der ville gøre Japan til ubestridt herre i Stillehavet, ville muliggøre en sådan fredsslutning.

Flådeledelsen var ikke begejstret for Yamamoto's plan, og i den følgende tid diskuteredes strategien mellem flådestaben og Yamamoto's stab. Flådeledelsen mente ikke, at Midway havde nogen særlig strategisk værdi. Man mente også, at dens beliggenhed langt fra alle japanske baser ville betyde store taktiske fordele for amerikanerne, og man fandt, at forsyning af Midway, når den var erobret, ville give store logistiske problemer. Endeligt mente man, at amerikanerne efter angrebet på Pearl Harbor ville være forberedte på et angreb på Midway og ikke igen lade sig overraske. Erobringen ville derfor blive vanskelig og kræve store ressourcer.

Den 18. april 1942 indtraf imidlertid en begivenhed, som resulterede i, at flådeledelsen opgav sin modstand mod Yamamoto's projekt. Tokyo blev om formiddagen angrebet af amerikanske bombefly. Skaderne var ubetydelige, men angrebets moralske virkning var stor. Operationen blev gennemført af et antal B-25 bombefly fra den amerikanske hærs luftvåben under kommando af Lieutenant-Colonel Doolittle. Flyene var startet fra hangarskibet *Hornet*, der sammen med hangarskibet *Enterprise* indgik i den amerikanske *Task Force 16* under kommando af Admiral Bill Halsey.

Angrebet chokerede japanerne, der var meget ømfindtlige for så vidt angik muligheden for, at den guddommelige kejser kunne blive ramt under et sådant angreb, og for at hindre fremtidige angreb på Tokyo og andre dele af det japanske moderland fandt flådeledelsen det nødvendigt at udvide forsvarsperimeteren til også at omfatte Midway og de Aleutiske øer. Diskussionen med flådeledelsen endte derfor med, at Yamamoto fik sin vilje, dog således, at operationerne mod Port Moresby og Tulagi, der allerede var forberedte, skulle gennemføres, medens der blev truffet forberedelser til angrebet på Midway. Derimod skulle de yderligere operationer mod Ny Caledonien, Fiji øerne og Samoa udskydes til et tidspunkt efter gennemførelse af Midway operationen. Den 5. maj beordrede flådeledelsen herefter chefen for *Combined Fleet* til erobre Midway og nøglepunkter på de Aleutiske Øer.

Den besluttede erobring af Tulagi gennemførtes uden problemer, hvorimod forsøget på et invadere Port Moresby slog fejl. Den japanske invasionsflåde fik fjernstøtte af en styrke, hvori indgik de 2 hangarskibe, *Zuikaku* og *Shokaku*, der begge havde deltaget i angrebet på Pearl Harbor. I nærdækningen indgik det lette hangarskib *Shoho*. Den amerikanske efterretningstjeneste, der havde brudt den japanske flådes kode, kendte de ja-



## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

panske invasionsplaner, og den amerikanske øverstkommanderende i Stillehavsområdet, Admiral C. Nimitz havde disponeret sine styrker, således at hangarskibene *Yorktown* og *Lexington* befandt sig i Korallhavet under kommando af Rear Admiral Fletcher. Halsey's 2 hangarskibe blev også dirigeret mod Korallhavet, men nåede ikke frem til at deltage i den forestående kamp med de japanske hangarskibe. Den 7. maj mødte de to hangarskibsstyrker hinanden efter diverse og gensidige fejltagelser, og søkrigshistoriens første søslag, hvor de kæmpende skibe aldrig fik hinanden i sigte, tog sin begyndelse. Slaget blev en taktisk sejr for japanerne, idet fly fra de japanske hangarskibe sænkede *Lexington* og beskadigede *Yorktown* alvorligt (japanerne var overbeviste om, at den også var sænket), medens amerikanerne inden slaget havde sænket *Shoho* og under slaget beskadigede *Shokaku*. De japanske flytab var imidlertid så alvorlige, at tabet af fly og piloter betød, at *Zuikaku* ikke kunne deltage i den forestående operation mod Midway. *Shokaku* kunne heller ikke deltage, da det ville vare flere måneder at gennemføre de nødvendige reparationer. Strategisk var slaget en sejr for US Navy, idet japanerne besluttede at trække invasionsflåden tilbage.

## YAMAMOTO'S PLAN

Grundelementet i planen var erobring af Midway, der fremover skulle fungere som fremskudt luftbase, hvorfra Hawaii kunne trues, og hvorfra man på et tidligt tidspunkt kunne konstatere aktiviteter fra Pearl Harbor. Den væsentligste motivering for erobringen af Midway var imidlertid Yamamoto's overbevisning om, at den derved opståede trussel mod Pearl Harbor nødvendigvis måtte få den amerikanske Stillehavsflåde til at komme ud for at forsvare eller generobre øen, således at man derved kunne fremtvinge det afgørende slag, der ville ødelægge de sidste rester af Stillehavsflåden og give Japan ubestridt søherredømme i Stillehavet. Yamamoto var på grund af styrkeforholdet mellem Stillehavsflåden og *Combined Fleet* ikke i tvivl om, at Stillehavsflåden ville blive tilintetgjort. Han rådede over mere end 200 skibe, hvoraf 11 slagskibe, 8 hangarskibe (der dog blev reduceret til 6, fordi *Zuikaku* og *Shokaku* på grund af tab og skader under slaget i Korallhavet ikke kunne deltage), 22 krydsere, 65 destroyere og 21 ubåde. Hertil kom ca. 700 fly af forskellige type, hvoraf en del var landbaserede og derfor først kunne deltage i operationerne efter erobringen af Midway. Der var således tale om en betydelig overlegenhed, idet Stillehavsflåden efter slaget i Korallhavet kun rådede over 3 hangarskibe, hvoraf *Yorktown* var beskadiget. Den havde ingen slagskibe, idet Nimitz havde besluttet, at de

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

tilbageværende amerikanske slagskibe var for langsomme til at deltage i flådeoperationer, hvorfor de nu var placeret på den amerikanske vestkyst. Amerikanerne rådede også over langt færre krydsere og destroyere end japanerne.

Erobringen af de vestligste af de Aleutiske Øer havde flere formål. Det væsentligste var, at den skulle aflede opmærksomheden fra hovedangrebet, der ville blive sat ind mod Midway. Yamamoto håbede i den forbindelse, at allerede dette angreb ville lokke den amerikanske Stillehavsflåde til at løbe ud. Men ellers var det tanken, at nogle af de enheder, der deltog i angrebet på de Aleutiske Øer, senere skulle deltage i det afgørende slag, der skulle tilintetgøre Stillehavsflåden.

Angrebsplanen var i overensstemmelse med japansk tradition meget kompliceret. Styrken var delt i 5 eskadrer, der hver for sig var delt ind i underafdelinger. Den styrke, der skulle indlede operationen, var den nordlige, der skulle udføre angrebet på de Aleutiske Øer. I denne styrke, der i øvrigt væsentligt bestod af krydsere og destroyere, indgik også 2. *Hangarskibseskadre*, der bestod af de 2 lette hangarskibe, *Ryujo* og *Junyo* under kommando af kontreadmiral Kakuta. De 2 hangarskibe, der tilsammen havde 40 jagerfly, 21 torpedofly og 21 styrtbombefly, skulle indlede operationerne med et angreb på Dutch Harbor den 4. juni.

Den styrke, der herefter skulle indgå i operationen, var 1. *Hangarskibseskadre* under kommando af viceadmiral Nagumo, der også havde kommanderet angrebet på Pearl Harbor. Underfører var kontreadmiral Yamaguchi, en dygtig yngre hangarskibsadmiral. Eskadren bestod af de 4 veteraner fra Pearl Harbor, *Akagi* (flagskib), *Kaga*, *Hiryu* og *Soryu*. Om bord i de 4 hangarskibe var i alt 84 jagerfly, 84 styrtbombefly og 93 torpedofly. Efter den oprindelige plan skulle *Zuikaku* og *Shokaku* også indgå i styrken, men de måtte udgå på grund af skader, fly- og pilottab i slaget i Koralhavet. Eskadren skulle forberede invasionen ved den 4. juni at angribe Midway fra et punkt 250 miles nordvest for øen. Under angrebet skulle de amerikanske flystyrker på øen og de forskellige forsvarsinstallationer ødelægges, ligesom evt. amerikanske overfladestyrker i øens nærhed.

De indledende landinger på de Aleutiske Øer Adak og Kiska skulle iværksættes den 6. juni. Invasionen af Midway skulle ske den 7. juni. I invasionsstyrken, der bl.a. bestod af 2 slagskibe, 10 krydsere og et antal destroyere, indgik også det lette hangarskib *Zuiho* med 12 jagerfly og 12 torpedofly. Styrken stod under kommando af viceadmiral Kondo.

Hovedstyrken var under kommando af admiral Yamamoto, der havde sit flag hejst på det nye superslagskib *Yamato*. Den var delt i 2 divisioner, hvoraf den ene under viceadmiral Takasu først skulle yde fjerndekning for operationerne mod de Aleutiske Øer, medens den anden under

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

Yamamoto havde den samme opgave i forhold til operationen mod Midway. Yamamotos division bestod bl. a. af 3 slagskibe, 1 let krydser og et antal destroyere. I styrken indgik også det lette hangarskib *Hosho* med 8 bombefly. Takasu's division bestod af 4 slagskibe og 2 lette krydsere samt et antal destroyere.

Det var et væsentligt led i Yamamotos plan, at han først ventede den amerikanske reaktion i form af Stillehavsflådens udløb, når angrebet på Midway var gennemført den 7. juni. Efter denne dato skulle de japanske styrker derfor indtage positioner, hvor de var parate til at deltage i det forventede "afgørende" slag. Yamamoto's styrke skulle indtage en position 600 miles nordvest for Midway, Takasu's styrke 500 miles nord for Yamamoto, Nagumo's styrke 300 miles øst for Yamamoto og Kakuta's hangarskibe 300 miles øst for Takasu. Ubådsstyrken blev disponeret i 3 kæder omkring Hawaii for at observere Stillehavsflådens opmarch. 2 kæder fik positioner vest og nordvest for Hawaii midt mellem denne ø og Midway, medens den 3. blev placeret længere mod nord mod de Aleutiske Øer. Disse kæder skulle være på plads den 2. juni.

Yamamoto's plan var formentlig, at han med denne opstilling ville lokke den amerikanske flåde i en fælde, hvor han kunne tilintetgøre den med en form for "knibtangsoperation", jf. herved S. E. Morison i *History of United States Naval Operations in World War II*, Vol. IV pag. 78, hvor det nævnes, at der i den japanske taktiske håndbog for hangarskibsstyrker var indeholdt anvisninger, der som eksempler byggede på Hannibal's sejr ved Cannae og Ludendorff's ved Tannenberg.

Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt, at Yamamoto, der selv havde den øverste taktiske ledelse af operationen, ledede denne fra *Yamato* i stedet for at etablere sit hovedkvarter i land, således som hans amerikanske modstykke, Admiral Nimitz gjorde. Det er utvivlsomt, at han herved skabte unødige kommunikationsvanskeligheder for sig selv, fordi han måtte iagttage radiotavshed. Bemærkelsesværdigt er det også, at Yamamoto ikke koncentrerede sin hangarskibsstyrke i forbindelse med angrebet på Midway og det følgende forventede opgør med den amerikanske Stillehavsflåde, men i stedet spredte den på flere styrker. Meget tyder på, at han, der i øvrigt var fuldt opmærksom på hangarskibenes afgørende betydning, alligevel har haft en opfattelse af, at slagskibene ville komme til at spille deres traditionelle og afgørende rolle under den forventede afgørelseskamp.

I planlægningen indgik også, at den japanske flådes landbaserede fly skulle foretage rekognoscering. De kunne imidlertid ikke nå Pearl Harbor fra de japanske flybaser, hvorfor man måtte udføre den nødvendige rekognoscering på en anden måde. En mulighed var at bruge ubåde. En sådan rekognoscering ville ikke være særlig effektiv på grund af bådenes



## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

ringe synsvidde og flyovervågningen af området. Man besluttede derfor at bruge flådens nyeste langtrækkende flyvebåde, *Kawanish*, der havde en rækkevidde på 4.000 miles. Det var ganske vist heller ikke tilstrækkeligt til at nå Pearl Harbor fra Marshall Øerne, men nok, hvis flyet blev tanket op under vejs. Det bestemtes derfor, at flyene skulle tankes op fra ubåde stationeret ved de Franske Fregat Øer.

Det kan forundre, at de japanske planlæggere øjensynligt var skråsikre på, at amerikanerne ville reagere på den måde, som planen forudsatte, og først sende Stillehavsflåden ud, når angrebene var iværksat. Den tanke, at den japanske kode kunne være kompromitteret, og at den amerikanske efterretningstjeneste eventuelt havde fået kendskab til de japanske planer, lå dem åbenbart fjernt, selvom de efter begivenhederne i Koralhavet nok burde have haft mistanke herom. Konsekvensen heraf var, at Nagumo var bundet hårdt op på planen om invasionen af Midway og det planlagte præinvasions bombardement med hangarskibenes fly. En anden konsekvens var, at den japanske plans succes afhang af, at alle aktører, herunder de amerikanske, handlede i overensstemmelse med den stramme tidsplan, som den byggede på. Yamamoto's planer blev i øvrigt afprøvet i et krigsspil om bord på *Yamato*. Under krigsspillet skete der det uheldige, at den japanske hangarskibsstyrke mødte den amerikanske, og at dommerne på et vist tidspunkt, i overensstemmelse med spillets regler, fastslog, at 2 af de japanske hangarskibe var sænket af fly fra de amerikanske hangarskibe. Der skete nu det utrolige, at Yamamoto's stabschef, kontreadmiral Ukagi annullerede afgørelsen, og spillet tilendebragtes uden flere "uheldige" domme.

De forskellige styrker forlod deres baser imellem den 26. og 29. maj. Nagumos hangarskibeskadre forlod *Combined Fleet's* ankerplads ved øen Hashirajima i nærheden af Hiroshima den 27. maj på 37-års dagen for slaget i Tsushima Strædet, hvor admiral Togo knuste den russiske Østersøflåde. Besætningerne på de japanske skibe håbede på en tilsvarende succes i slaget med den amerikanske Stillehavsflåde.

## DE AMERIKANSKE DISPOSITIONER

Allerede i midten af april havde den amerikanske efterretningstjeneste forudsagt japanernes forsøg på at invadere Port Moresby, og ved samme lejlighed forudsagt en efterfølgende større japansk offensiv i det centrale Stillehav. Det var klart for Nimitz, at en sådan offensiv måtte være rettet mod enten Pearl Harbor eller Midway, og han fandt Midway mest sandsynlig. I den følgende tid blev man igennem den japanske radiotrafik sikker på, at det japanske angreb ville blive rettet mod Midway, og man blev også

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

klar over, at der som afledningsmanøvre ville blive iværksat et angreb på og invasion af de Aleutiske øer. Efter kort tid fik man endog fuldstændigt overblik over de japanske styrkers sammensætning og den japanske flådes angrebsplaner, og på grundlag af de oplysninger, som de opsnappe japanske signaler havde givet, kunne Nimitz's efterretningsofficer, Commander Layton, i den sidste halvdel af maj forudsige, at de japanske hangarskibe ville angribe Midway den 4. juni om morgenen, at de ville komme ind fra pejling 325, og at de ville blive observeret kl. 0600, når de var 175 miles fra Midway. Nimitz begyndte herefter at træffe sine foranstaltninger til at imødegå det japanske angreb.

Yamamoto havde fuldstændig ret i sin vurdering af, at Stillehavflådens ledelse ikke kunne være passiv overfor en erobring af Midway, men han tog afgørende fejl, når han var sikker på, at reaktionen på det japanske angreb først ville komme, når erobringen var gennemført.

Nimitz var overbevist om, at baggrunden for det planlagte japanske angreb på Midway var et ønske om at lokke Stillehavflåden til modangreb og bringe den i en uheldig taktisk situation, hvor de amerikanske hangarskibe skulle overvældes og tilintetgøres. Efter slaget i Korallhavet disponerede Nimitz kun over 2 ubeskadigede hangarskibe, *Enterprise* og *Hornet* samt *Yorktown*, der var blevet beskadiget under slaget. Nimitz gav umiddelbart efter slaget Rear Admiral Fletcher ordre til hurtigst muligt at returnere til Pearl Harbor med *Yorktown*. Halsey's *Task Force 16*, der bestod af de 2 andre hangarskibe, var ikke nået frem så betids, at den kunne deltage i slaget, og befandt sig stadig i det sydlige Stillehav. Halsey fik også ordre til at returnere til Pearl Harbor, men blev beordret til på vejen at gå så tæt på Tulagi, at han blev observeret af japanske rekognosceringsfly. Denne forholdsregel var virkningsfuld, fordi den japanske observation af de 2 hangarskibe cementerede Yamamoto's opfattelse af, at man ikke ville møde amerikanske hangarskibe i farvandene omkring Midway under invasionen (man troede, at både *Lexington* og *Yorktown* var blevet sænket). Opfattelsen blev formentlig yderligere bestyrket ved, at en amerikansk krydser i det sydlige Stillehav efter ordre fra Nimitz sendte en række signaler på frekvenser, der sædvanligvis var forbeholdt hangarskibene.

Nimitz var i tvivl, om han skulle detachere en styrke til de Aleutiske Øer. Han besluttede dog, vel nærmest af politiske grunde (der var trods alt tale om amerikansk territorium) at detacherede en styrke af krydsere under kommando af Rear Admiral Theobald. Denne troede imidlertid ikke på oplysningerne om, at japanerne ville invadere de vestligste øer, og han var overbevist om, at målet for invasionen måtte være Dutch Harbor. Han placerede derfor sine skibe på en position, hvor de aldrig kom i kontakt med japanerne.

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

Den 26. maj ankom *Task Force 16* til Pearl Harbor. Halsey måtte på grund af sygdom frakommanderes, og som ny chef tilkommanderedes den hidtidige chef for Halsey's krydserstyrke, Rear Admiral Spruance, der ikke var pilot og aldrig havde gjort tjeneste på et hangarskib. Spruance var foreslået af Halsey, og forslaget blev straks accepteret af Nimitz, der var opmærksom på Spruance's store dygtighed, og som allerede havde udset ham som sin fremtidige stabschef. Spruance overtog Halsey's hidtidige stab, hvis medlemmer, herunder den temperamentsfulde, men meget dygtige stabschef, Captain Miles Browning, var eksperter i operationer med hangarskibe og deres fly.

Den 27. maj om eftermiddagen ankom Fletcher med den beskadede *Yorktown*, der straks blev dokket. Det var oprindeligt skønnet, at reparationerne ville vare 90 dage. Nimitz foretog straks sammen med teknikere fra værftet en besigtigelse af skibet, og det viste sig, at skaderne langt fra var så store, som man hidtil havde antaget. Nimitz krævede, at der i løbet af 3 døgn skulle foretages reparationer, der var tilstrækkelige til, at skibet blev såvel kamp- som sødygtigt, og det lykkedes.

Nimitz vurderede, at Nagumo's hangarskibe var det væsentlige element i det forestående japanske angreb, og han måtte derfor basere sin planlægning på ødelæggelse af denne styrke. Planen var i princippet ganske enkel. Det var afgørende, at den underlegne amerikanske styrke kunne iværksætte et overraskelsesangreb på de japanske hangarskibe på et tidspunkt, hvor disse var særligt sårbare. På baggrund af Layton's forudsigelser måtte man forvente, at japanerne ville begynde at starte fly ved daggry den 4. juni, dels for at angribe Midway og dels for at udføre rekognoscering. Nimitz planlagde nu, at *Task Force 16 og 17* på dette tidspunkt skulle indtage en position ca. 200 miles nord for den japanske styrke parat til at starte angreb på denne, når man modtog de første fjendemeldinger fra egne rekognosceringsfly med tilstrækkelige oplysninger om fjendens position kurs og fart. Det var håbet, at man med rimelig timing og lidt held kunne fange japanerne med halvdelen af deres fly borte for at angribe Midway. Med lidt mere held og lidt bedre timing kunne man måske endog fange japanerne, medens den styrke, der havde angrebet Midway, var ved at lande på skibene. At man kunne fange japanerne, medens flyene var ved at blive om- og genarmeret med torpedoer i stedet for bomber, drømte selv ikke det mest optimistiske medlem af Nimitz's stab om.

Ordren til Fletcher, der som den ældste skulle have den taktiske kommando, og Spruance mandede ud i, at de skulle

*"inflict maximum damage on the enemy by  
employing strong attrition tactics"*



## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

og i et ledsagende brev hed det:

*"In carrying out the task assigned in Op Plan 29-42, you will be governed by the principle of calculated risk, which you will interpret to mean the avoidance of exposure of your force to attack by superior enemy forces without prospect of inflicting, as a result of such exposure, greater damage to the enemy."*

Om morgenen den 28. maj forlod *Task Force 16* under kommando af Spruance Pearl Harbor på nordvestlig kurs. *Hornet* og *Enterprise* fik deres fly om bord, styrken indtog en cirkelformation med hangarskibene i centrum og krydsere og destroyere placeret med henblik på luftforsvar og beskyttelse mod ubåde. Den 29. maj blev *Yorktown* uddokket, og den 30. maj afgik *Task Force 17* til et rendezvous med *Task Force 16* 350 miles nordøst for Midway, af Nimitz optimistisk benævnt "*Point Luck*". Dette punkt var valgt, således at man var sikker på at være uden for japanske rekognosceringsfly's rækkevidde.

Princippet for hangarskibsoperationer under Stillehavskrigen var, at man skulle være den første til at finde de fjendtlige hangarskibe, og selv undgå at blive set. Hvis man blev set, skulle man have sine enheder anbragt i den bedst mulige formation til at afslå luftangreb (derfor cirkelformationen). Det var derfor afgørende for Nimitz, at de japanske hangarskibe blev observeret så tidligt som muligt. Med henblik herpå iværksattes med 22 *PBY*-fly (*Catalina*), der var stationeret på Midway, rekognoscering hver morgen i en halvcirkel med en radius på 700 miles fra syd til nord for Midway, idet de enkelte fly dækkede sektorer på 15 grader.

## DET JAPANSKE FORSPIL

Efter Nagumo's afsejling fra Hasjirajima opstod der hurtigt forskellige problemer, der bragte grus i det japanske maskineri. Da den ubåd, *I-123*, hvorfra de japanske flyvebåde skulle tanke ved Fregat Øerne, nåede frem, viste det sig, at pladsen allerede var optaget. Nimitz, der var klar over, at de japanske rekognosceringsmaskiner var nødt til at tanke op på vejen for at nå Pearl Harbor, havde forudset den japanske plan, og havde placeret en tender for vandfly på stedet. Resultatet var, at japanerne måtte opgive flyrekognosceringen af Pearl Harbor. Denne vigtige oplysning blev ikke videregivet til viceadmiral Nagumo, fordi Yamamoto havde beordret radiotavs-

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

hed. Yderligere konstaterede den japanske efterretningstjeneste en stærkt forøget radiotrafik fra Pearl Harbor, hvilket kunne tyde på, at Stillehavsflåden med hangarskibene var i søen. Heller ikke denne oplysning blev videregivet til Nagumo. De ubåde, der skulle observere og evt. angribe Stillehavsflåden, når den løb ud, var endvidere forsinkede og var først på plads den 2. juni, hvor *Task Force 16* og *17* for længst havde passeret den linie, som ubådskæden skulle dække.



Skitse over Midway samt søslagets udvikling.

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

Resultatet var, at Nagumo, da han nærmede sig den position, hvorfra han skulle indlede angrebet på Midway, stadig var af den opfattelse, at man ikke i området omkring Midway ville risikere at møde amerikanske hangarskibe i forbindelse med angrebet på Midway, fordi han antog, at de stadig var i det sydlige Stillehav. Som følge af denne fejltagelse var den flyrekognoscering, han iværksatte, temmelig sporadisk. Han anvendte således kun 4 fly, 2 fra hangarskibene og 2 fra de ledsagende krydsere *Tone* og *Chikuma*. Uheldet ville, at starten af de 2 fly fra krydserne blev forsinket, hvorefter *Chikuma*'s i øvrigt måtte returnere på grund af maskinskade. Dette fly ville, hvis det havde gennemført sin opgave, have passeret direkte over de amerikanske hangarskibe, hvorved Nagumo ville være blevet advaret i tide.

Angrebsstyrken begyndte at starte den 4. juni kl. 0430, og kl. 0445 var den undervejs til Midway under kommando af løjtnant Tomonaga fra *Hiryu*. Styrken bestod af 36 *type-97* bombefly fra *Soryu* og *Hiryu*, 36 *type-99* styrtbombefly fra *Akagi* og *Kaga* samt 36 *Zero* jagerfly, hvoraf 9 fra hver af de 4 hangarskibe. På dette tidspunkt var Nagumo's eskadre kun 215 miles fra Midway, og efter starten fortsatte den med kurs mod Midway.

Nagumo havde forsigtigt kun startet halvdelen af sin flystyrke. På *Soryu* og *Hiryu* blev 36 *type-97* fly nu bevæbnet til torpedoangreb og på *Akagi* og *Kaga* blev 36 *type-99* styrtbombefly bevæbnet med bomber til gennembrydning af panser. Disse fly var parate til start, såfremt amerikanske flådestyrker imod forventning skulle blive observeret. Denne angrebsstyrke skulle ligeledes dækkes af 36 *Zero* jagerfly. Dispositionen levede således kun 18 jagerfly til forsvar af selve hangarskibsstyrken.

Man kan naturligtvis undre sig over, at Nagumo's styrke ikke var blevet observeret, når det tages i betragtning, at der blev fløjet rekognoscering fra Midway ud til 700 miles. Forklaringen er simpelthen, at vejret hidtil havde været så usigtbart, at de amerikanske rekognosceringsfly ikke havde haft mulighed for at se noget.

På vejen mod Midway blev de japanske fly observeret af et amerikansk rekognosceringsfly, og i en afstand af 90 miles blev de observeret af Midway's søgeradar. Kort efter kl. 0600 var alle fly på Midway derfor lettet. Jagerflyene for at forsvare øen, og de øvrige for ikke at blive ødelagt på jorden under det japanske angreb.

De amerikanske jagerfly under kommando af Major Parks fra Marinekorpsset angreb de japanske bombefly, men de forældede amerikanske fly kunne ikke klare sig mod flyenes eskorte af effektive *Zero*-fly. Ud af 27 jagerfly blev 17 skudt ned og 7 beskadiget. De japanske tab under angrebet var ubetydelige, idet kun 6 fly blev skudt ned. De første bomber faldt kl. 0630, og angrebet var overstået kl. 0650. Det forvoldte store skader på



## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

basen, bl.a. ødelagdes en del brændstofkanke, men forsøget på at gøre startbanerne ubrugelige lykkedes ikke. Umiddelbart efter angrebet sendte løjtnant Tomonaga derfor et signal, som Nagumo modtog kl. 0700, om, at der var behov for endnu et angreb.

I mellemtiden havde et *PBY*-fly observeret de japanske hangarskibe kl. 0534, og kl. 0603 kunne flyet sende en fuldstændig fjendemelding. Det medførte, at de fly, der var lettet fra Midway for at undgå ødelæggelse på jorden, omgående blev sendt mod den japanske styrke.

Nagumo, der var klar over, at hans styrke måtte være observeret af det amerikanske fly, stod nu over for et vanskeligt valg. Han måtte snart forvente en amerikansk reaktion, men var på den anden stadig af den opfattelse, at der ikke var amerikanske hangarskibe i nærheden, og der var foreløbig ikke rapporteret amerikanske flådestyrker i nærheden. Kort efter blev han overbevist om, at det var nødvendigt at gennemføre et 2. angreb for at neutralisere Midway, da eskadren kl. 0710 blev angrebet af fly fra Midway, nemlig 6 torpedofly og 4 *B 26*-fly fra den amerikanske hærs flyvevåben, der til piloternes overraskelse var blevet bevæbnet med torpedoer. Angrebet var uden virkning, og 5 af torpedoflyene og 2 bombefly blev skudt ned. Kl. 0715 traf Nagumo den skæbnsvangre beslutning om at gennemføre endnu et angreb på Midway. Han beordrede, at flydækkene skulle ryddes, således at de fly, der returnerede fra Midway kunne lande, og at *Akagi's* og *Kaga's* torpedofly skulle omarmes med bomber.

Da dette arbejde var gået i gang, modtog man kl. 0728 et signal fra det forsinkede rekognosceringsfly fra *Tone*, der nu var på vej tilbage. Piloten meddelte, at han havde observeret 10 fjendtlige overfladeskibe 240 miles fra Midway. Der forlød imidlertid intet om fjendtlige hangarskibe, så Nagumo besluttede først at fortsætte omarmingen med henblik på det 2. angreb på Midway. Kl. 0745 fortrød han og beordrede eskadren til at forberede et angreb på fjendtlige flådestyrker. Omarmingen blev standset. Under slaget i Koralhavet havde den japanske admiral Hara fejlagtigt angrebet nogle ubetydelige mål, og Nagumo ønskede ikke at gøre sig skyld i den samme fejltagelse, hvorfor han bad piloten på rekognosceringsflyet om yderligere oplysninger. Kl. 0809 rapporterede piloten, at der var tale om 5 krydsere og 5 destroyere, og kl. 0820 supplerede han med en melding om, at der også var 1 hangarskib. Først nu blev Nagumo klar over, at der alligevel var i hvert fald 1 fjendtligt hangarskib i farvandet omkring Midway.

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT



*Hiryu manovrerer kraftigt for at undgå bomber fra amerikanske B-17 bombefly - "Flyvende Fæstninger".*

I mellemtiden var den japanske eskadre blevet angrebet af flere bølger af fly fra Midway. Kl. 0755 angreb 16 forældede styrtbombefly fra Marinekorpset under kommando af Major Henderson. Angrebet var resultatløst, og kun 8 fly returnerede til Midway, og 6 af dem var så beskadigede, at de ikke kunne repareres. Kort efter angreb 15 "Flyvende Fæstninger" fra stor højde. Dette angreb var også resultatløst, og umiddelbart efter angreb 11 forældede *Vindicator* bombefly fra Marinekorpset. Angrebet var ligeledes resultatløst, og kun 9 fly returnerede til Midway. Midt under flyangrebene dukkede den amerikanske ubåd *Nautilus* op. Den foretog, uden at ramme, et torpedoangreb på et slagskib, og blev herefter angrebet med dybdebomber af destroyere, men undslap.

Spørgsmålet for Nagumo var nu, om man med det samme skulle angribe det amerikanske hangarskib med de fly, der var parate, eller om man skulle vente, til flyene fra Midway var landet og blevet rearmeret,

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

således at angrebet kunne sættes ind med fuld styrke. Hans næstkommanderende, kontreadmiral Yamaguchi opfordrede til et øjeblikkeligt angreb med styrtbombeflyene fra *Hiryu* og *Soryo*, men flyene måtte i så fald angribe uden jagerdækning, fordi de jagerfly, der skulle have ledsaget den 2. angrebsbølge mod Midway, i stedet var brugt til at afvise angrebene fra de landbaserede fly. En hurtig afgørelse var nødvendig, fordi de fly, der vendte tilbage fra angrebet på Midway, nødvendigvis snart måtte lande, hvis man skulle undgå tab af fly på grund af brændstofmangel. Enten måtte flyvedækkene, der nu var optaget af de operationsklare styrtbombefly og de torpedofly, der var blevet omarmeret, ryddes ved, at man startede angrebet på det amerikanske hangarskib med dem og uden jagerdækning, eller også måtte alle fly flyttes ned på hangardækkene. Kl. 0830 traf Nagumo sin beslutning. Han fandt et angreb uden jagerdækning alt for risikabelt, og besluttede sig i stedet for at lade flyene fra Midway lande. Medens de sammen med de bombefly, der endnu ikke havde fået bomberne skiftet ud med torpedoer, blev armeret og blev tanket op, ville han midlertidigt trække sig tilbage mod nord. Det ville var ca. 1 time, før man var klar til at angribe. Herefter ville han angribe det amerikanske hangarskib massivt med hele sin styrke. Kl. 0855 var landingsoperationen næsten overstået, og kl. 0917 gik Nagumo midlertidigt over på en østnordstig kurs, en ændring på 90 grader.

## DE AMERIKANSKE HANGARSKIBE ANGRIBER

Som forudsagt af den amerikanske efterretningstjeneste, iværksatte Kakuto's 2 hangarskibe, *Ryujo* og *Junyo* den 3. juni om morgenen angreb på Dutch Harbor, og samme dag opnåede et amerikansk rekognosceringsfly også kontakt med selve Midway invasionsstyrken på den herfor forudsatte position. Den 4. juni om morgenen var spændingen i *Task Force 16* og *17* stor, indtil der kl. 0534 indløb den første melding om japanske hangarskibe fra et af de *PBY* fly, der fra Midway udførte rekognosceringsflyvninger. Kl. 0603 modtoges fra samme fly en udbygget fjendemelding om 2 hangarskibe samt slagskibe i pejling 320 og afstand 180 miles fra Midway på kurs 135 og med en gisset fart på 25 knob. Layton havde således kun skudt 5 grader og 5 miles forkert i sin forudsigelse.

*Yorktown* havde kl. 0430 startet rekognosceringsfly, og admiral Fletcher ønskede, at de skulle lande, inden *Task Force 17* startede et angreb på de japanske enheder. Kl. 0607 sendte han følgende signal til Spruance:



## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

*"Proceed southwesterly and attack enemy carriers when definitely located"*

idet han lovede selv at følge efter, når rekognosceringsflyene var landet. Det videre taktiske forløb for *Task Force 16* overlod han til Spruance.

Det var egentligt Spruance's mening først at angribe kl. 0900, når afstanden til japanerne var nede på lidt under 100 miles. Hans stabschef, Miles Browning foreslog imidlertid, at man straks angreb, selvom afstanden på ca. 175 miles var overkant af torpedoflyenes aktionsradius. Browning mente, at det så var sandsynligt, at man kunne ramme de japanske hangarskibe, når de var mest sårbare, medens de fly, der var vendt til bage fra Midway, blev tanket op og rearmet. Spruance besluttede at følge Brownings råd, selvom det betød, at nogle fly måtte nødlande på havet på grund af brændstofmangel. Han regnede med, at alle 4 japanske hangarskibe var sammen, selvom der kun var blevet rapporteret 2, hvorfor han besluttede at angribe med hele sin flystyrke i et koordineret angreb, selvom det betød risiko for, at fly fra de japanske hangarskibe kunne finde ham i forsvarsløs stand. *Enterprise* og *Hornet* begyndte at starte deres fly kl. 0702. Inden alle fly var startet, observeredes det japanske rekognosceringsfly fra *Tone*. Spruance var klar over, at han var observeret af fjenden, og for at fremskynde angrebet opgav han at gennemføre angrebet som koordineret, og beordrede i stedet de fly, der allerede var i luften, til straks at fortsætte mod angrebsmålet. Fra *Enterprise* og *Hornet* udgjorde den samlede styrke 67 styrtbombefly, 29 torpedofly og en jagerdækning på 20 *Wildcat* fly

Så snart *Yorktown's* fly var landet, gik Fletcher på samme kurs som Spruance. Han ventede imidlertid med at starte flyene, idet han antog, at de manglende japanske hangarskibe kunne være på en anden position. Da han ikke fik flere rapporter, besluttede han, at starte halvdelen af *Yorktown's* styrtbombefly og torpedofly, i alt 17 styrtbombefly og 12 torpedofly samt 6 jagerfly. De var i luften kl. 0906.

Spruance havde valgt det rigtige øjeblik til at angribe. På de japanske hangarskibe var man på flyvedækkene i færd med at tanke de landede fly op og rearmere dem, og på hangardækkene var man stadig i færd med at rearmere med torpedoer i stedet for bomber. På grund af travlheden blev sikkerhedsforskrifterne ikke overholdt, f.eks. blev afmonterede bomber ikke bragt på plads, men blot anbragt på dækket.

Styrtbombeflyene fra *Hornet* fandt på grund af Nagumo's kursændring aldrig japanerne, og måtte lande på Midway. Det første angreb blev gennemført af 15 torpedofly fra *Hornet*. De blev overvældet af de japanske jagerfly, og blev alle skudt ned. Nogle nåede at kaste deres torpedoer, men

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

uden træffere. Kun 1 pilot overlevede. Det næste angreb blev foretaget af torpedoflyene fra *Enterprise*. 10 af de 14 maskiner blev skudt ned, og ingen torpedoer traf. Kort efter angreb 12 torpedofly fra *Yorktown*, 10 blev skudt ned, og der opnåedes ingen træffere. Ud af 41 torpedofly vendte således kun 6 tilbage til deres hangarskibe. Angrebet var dog næppe forgæves. For at undgå torpedoerne havde skibene manøvreret i en sådan grad, at kampformationen var blevet brudt. *Hiryu* var herved kommet betydeligt foran de øvrige hangarskibe, hvad den midlertidigt nød godt af under det følgende angreb. Meget væsentligt var det, at de lavtflyvende torpedofly havde trukket de japanske jagerfly ned mod vandoverfladen, og derved havde åbnet for, at styrtbombeflyene kunne angribe uden at møde modstand fra jagerfly.



*Kaga, Akagi og Soryu under angreb af fly fra Yorktown og Enterprise.*

Den japanske triumf blev derfor kort, idet styrtbombeflyene fra *Enterprise* og *Yorktown* nu angreb. Flyene fra *Enterprise* havde haft vanskeligt ved at finde japanerne, men observerede ved et tilfælde destroyeren *Arashi*, der var på vej tilbage til hovedstyrken, efter at den, som ovenfor nævnt, havde dybdebombet *Nautilus*. Ved at følge dens kurs fandt man japanerne. Styrken fra *Enterprise* delte sig, således at nogle angreb *Kaga* og andre *Akagi*, begge angreb lykkedes. *Kaga* blev ramt af 4 bomber og *Akagi* af 3. Begge enheder kom, ikke mindst på grund af den igangværende optankning, i voldsom brand og var ødelagte. *Kaga* sank kort efter, og *Akagi* blev senere sænket efter ordre fra admiral Yamamoto. *Yorktown's* styrtbombefly angreb *Soryo*, der netop var drejet op i vinden for at starte jagerfly. *Soryo* blev ramt af 2 bomber, brød i brand og sank. I løbet af 6

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

minutter havde de amerikanske styrtbombefly ændret krigens gang i Stillehavet.

Nagumo skiftede sit flag til den lette krydser *Nagara*, og Yamaguchi fik ordre til straks at angribe den amerikanske styrke med fly fra *Hiryu*. Samtidigt underrettede Nagumo Yamamoto om tabet af de 3 hangarskibe, og om, at han ville fortsætte slaget med *Hiryu*. Der medførte, at Kakuto's 2 lette hangarskibe blev beordret til snarest muligt at slutte sig til *Hiryu*. Yamamoto vidste på dette tidspunkt ikke, at der var tale om 3 amerikanske hangarskibe, og han håbede derfor stadig at kunne ødelægge Stillehavets flådes hangarskibe.

## JAPANSK MODANGREB

Yamaguchi besluttede straks at angribe, og kl. 1040 startede 18 styrtbombefly eskorteret af 6 *Zero* jagerfly fra *Hiryu*. Under vejs mødte de et antal amerikanske fly på vej tilbage til deres hangarskib, og ved at følge dem fik de *Yorktown* i sigte. Under det påfølgende angreb var både de amerikanske jagerfly og luftværnsartilleriet effektivt. Alligevel slap 6 fly igennem og kastede deres bomber mod *Yorktown*, hvor de opnåede 3 træffere, hvoraf 2 var alvorlige. De førte til alvorlige brande og beskadigelse af nogle af kedelrummene med det resultat, at *Yorktown* efter kort tid måtte stoppe.

De japanske piloter, der vendte tilbage efter angrebet, kunne kun give upræcise rapporter om skader på det amerikanske hangarskib, men var dog sikre på, at nogle af bomberne havde truffet, og at skibet havde mistet farten. Nu fik Yamaguchi imidlertid en ubehagelig overraskelse, idet et rekognosceringsfly fra *Soryo*, der var startet, inden angrebet på dette hangarskib, nu landede på *Hiryu*. Piloten rapporterede, at der ikke var eet, men 3 amerikanske hangarskibe. Yamaguchi blev klar over, at 1 af dem måtte være *Yorktown*, som man troede var blevet sænket i Korallhavet. Han besluttede derfor at angribe de amerikanske hangarskibe med sine resterende fly, 10 torpedofly og 6 jagerfly. Angrebet skulle ledes af løjtnant Tomonaga, der havde kommanderet angrebet på Midway. Kl. 1245 startede flyene.

I mellemtiden var det lykkedes at udføre nødtørftige reparationer af *Yorktown*, der nu kunne klare 20 knob, og var parat til igen at operere sine fly.

Kl. 1426 fik man øje på et hangarskib omgivet af mange eskortefartøjer. Tomonaga beordrede sine fly i angreb. Under angrebet blev 6 torpedofly og 3 jagerfly skudt ned, men de øvrige gennemførte angrebet, og hangarskibet (japanerne var ikke klar over, at de angreb *Yorktown* igen) blev ramt af 2 torpedoer, der beskadigede det meget alvorligt. Brændstof-



## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

tankene i bagbord side blev ødelagt, det samme gjaldt skibets strømforsyning, og roret satte sig fast. Skibet fik hurtigt voldsom slagside, og kort før kl. 1500 beordrede chefen besætningen til at forlade *Yorktown*.



*Yorktown i brand efter japanske flyangreb.*

Skibet holdt sig dog flydende, og der blev iværksat forsøg på at bugsere det i havn. Under bjergningsforsøget blev det angrebet af en japansk ubåd, der sænkede såvel *Yorktown* som en destroyer, der var fortøjet på siden af den for at levere strøm til pumperne.

Da de overlevende piloter var blevet debriefet, var Yamaguchi overbevist om, at man i hvert fald havde gjort 2 amerikanske hangarskibe ukampdygtige. Han havde nu kun få fly tilbage, 5 styrtbombefly, 4 torpedofly og 6 jagerfly, men besluttede alligevel at gennemføre et angreb på det sidste amerikanske hangarskib. Besætningen på *Hiryu* og piloterne var imidlertid udmattede, hvorfor han besluttede at udsætte starten til senere, således at angrebet kunne foregå i tusmørke. Flyene ville dermed få bedre

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

muligheder for at overraske fjenden, og besætning og piloter kunne få en tiltrængt pause, hvor de også kunne få et måltid.

I mellemtiden beordrede han en rekognoscering med et hurtigt rekognosceringsfly. Det var parat til start kl. 1703, men netop da varskoede en udkig, at der var fjendtlige styrtbombefly lige over *Hiryu*.

### SLAGETS SIDSTE FASE

Før det første angreb på *Yorktown* havde Fletcher, der mente, at der stadig var et ubeskadiget japansk hangarskib, beordret en rekognoscering med 10 rekognosceringsfly for at finde det. Efter 3 timers forgæves søgen var flyene på vej tilbage til *Yorktown*, lykkeligt uvidende om dens triste skæbne. Kl. 1445 fik de øje på *Hiryu* og sendte straks en fjendemelding.

Det første angreb på *Yorktown* havde ødelagt dens radar, og Fletcher havde derfor overladt den taktiske kommando til Spruance, der besluttede sig til straks at angribe med de overlevende styrtbombefly, 14 fra *Enterprise* og 10 fra *Yorktown*. De startede kl. 1530 uden jagereskorte, idet de resterende jagerfly skulle bruges til forsvar af de 2 hangarskibe. Kl. 1700 iværksatte de angrebet på *Hiryu*, der nu var uden jagerforsvar. De opnåede 4 træffere på det japanske skib, der brød i brand. Yamaguchi beordrede kl. 0315 den 5. juni besætningen til at forlade skibet, der sank kl. 0900.

Hermed var Slaget ved Midway reelt afsluttet. Spruance gik midlertidigt over på østlig kurs, fordi han ikke ville risikere at møde de overlegne japanske overfladestyrker i en natlig kamp. Denne disposition var utvivlsomt rigtig, idet Yamamoto's styrker faktisk pressede på mod øst i et forsøg på at ødelægge den amerikanske styrke i en natlig kamp. Da han blev klar over, at Spruance trak sig tilbage mod øst, således at han i stedet for et natligt møde risikerede at blive angrebet af amerikanske fly ved dagslys, opgav han tanken og erkendte sit nederlag. Han beordrede tilbagetrækning og annullerede ordren til Kakuto's 2 lette hangarskibe om at slutte sig til *Hiryu*. Under tilbagetrækningen kolliderede 2 japanske krydsere med hinanden under manøvrer for at undgå torpedoangreb fra en amerikansk ubåd. Den 6. juni om morgenen blev den ene, *Mikuma* sænket af styrtbombefly fra *Enterprise* og *Hornet*, medens den anden *Mogami*, der i forvejen var beskadiget af kollisionen, blev yderligere beskadiget. Den klarede sig dog i havn.

Slaget kostede således japanerne 4 hangarskibe, alle veteraner fra Pearl Harbor, og 1 tung krydser samt 322 fly med deres erfarne og veltrænede besætninger. Sejren havde heller ikke været billig for amerikanerne.

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

Den havde kostet et hangarskib og 1 destroyer samt i alt 150 fly. Den blev vundet ved dygtig og modig brug af den viden, som den amerikanske efterretningstjeneste havde indhentet, men blev utvivlsomt hjulpet på vej af en række forkerte japanske dispositioner. Yamamoto savnede givet overblik og ledelsesmulighed, fordi han befandt sig på *Yamato*, der måtte iagttage radiotavshed. Uforklarligt begik han yderligere den fejl, at han svækkede Nagumo's styrke ved at bruge sine 4 lette hangarskibe i roller, hvor de forekom unødvendige. Nagumo disponerede forkert ved til at angrebet på Midway at bruge flystyrker fra alle 4 hangarskibe, således at han var uhyre sårbar under flyenes landing, optankning og rearming. Han burde måske også have fulgt Yamaguchi's råd om straks at angribe med de fly, der var klargjort, da man observerede de amerikanske hangarskibe, selvom det måtte ske uden jagereskorte, og det var utilgiveligt, at jagerflyene under det amerikanske angreb var disponeret på en sådan måde, at de amerikanske styrtbombefly kunne angribe uden at møde modstand.

Til gengæld må det erkendes, at sejren også var betinget af en ikke ringe portion held. Men som Nelson udtrykte det før slaget ved Trafalgar:

*"Something must be left to chance"*

Spruance levede op til instruksen fra Nimitz om at bruge "the principle of calculated risk", da han udførte angrebet med hele sin flystyrke.

## AFSLUTNING

USA vandt ikke Stillehavskrigen ved Midway, og de japanske overfladestyrker var stadig overlegne i forhold til de amerikanske. Som Liddell Hart siger det i sin *History of the Second World War*, betød denne overlegenhed dog kun lidt, efter at japanerne havde mistet de 4 hangarskibe og deres flybesætninger. Japanerne måtte derfor fremover indskrænke sig til operationer, der kunne støttes af landbaserede fly. Slaget ved Midway gav således amerikanerne et uvurderligt "pusterum", indtil deres nye hangarskibe af *Essex*-klassen begyndte at blive operative i begyndelsen af 1943. Det er derfor Liddell Hart's opfattelse, at Midway var det vendepunkt, der beseglede Japan's endelige nederlag.

Fuchida siger det på denne måde:



## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

*"The catastrophe of Midway definitely marked the turning of the tide in the Pacific War, and thenceforward that tide bore Japan inexorably on toward final capitulation."*

Midway var det 2. søslag, der blev udkæmpet alene med hangarskibenes våbensystem, flyene, og hvor overfladeskibene var henvist den sekundære rolle som luftværnsskibe. Slagskibets traditionelle rolle var endeligt udspillet.

## MIDWAY - ET VENDEPUNKT

### Litteraturliste

Mitsuo Fuchida/Masatake Okumiya: *Midway, The Battle that doomed Japan*

Walter Lord: *Incredible Victory*

Liddell Hart: *History of the Second World War*

Samuel E. Morison: *History of United States Naval Operations in World War II, Vol. IV*

Samuel E. Morison: *The Two Ocean War*

E. B. Potter: *Nimitz*

Paul S. Dull: *The Imperial Japanese Navy 1941 - 1945*

Stephen Howarth: *To Shining Sea, a History of the United States Navy 1775 - 1991*

Stephen Howarth (ed.): *Men of War, Great Naval Leaders of World War II*

Edwin P. Hoyt: *Yamamoto*

Jacques Mordal: *Twenty-Five Centuries of Sea Warfare*

William Koenig: *Epic Sea Battles*

S.W. Roskill: *The War at Sea, Vol. II*

## DYNAMISK POSITIONERING I HANDELSFLÅDEN

*Forfatteren, der er tidligere ubådsofficer, er nu overstyrmand i handelsflåden. Han besidder en stor viden om dynamisk positionering, og redegør her for sine erfaringer og vurderinger.*

## DYNAMISK POSITIONERING OG DETS ANVENDELSE I HANDELSFLÅDEN

*Af*

*overstyrmand Preben Hall*

### INDLEDNING

Efter samtaler med nærværende tidsskrifts redaktør, har jeg indvilget i at skrive lidt om ét af mine beskæftigelsesområder som overstyrmand i den danske handelsflåde. De fleste af bladets læsere vil med sikkerhed allerede være orienteret om begrebet "Dynamisk Positionering" (DP), men for at ingen skal være i tvivl, omhandler begrebet at fastholde et skib eller enhver anden tænkelig flydende enhed, i en omtrentlig fast position, idet enheden til enhver tid er mulig at re-positionere (dynamisk) i alle retninger på havets overflade.

For ikke at ende med en kedelig opremsning af tekniske definitioner (dem er der en del af inden for emnet) har jeg søgt at fokusere på mere praktisk relaterede forhold for anvendelsen af DP, og jeg håber således at kunne give bladets læsere en flig af et område, som i fremtiden måske også vil være en del af det at navigere i søværnet. Mange termer inden for DP er af engelsk oprindelse, foruden termerne er blevet omsat til diverse forkortelser. Jeg vil dog søge i videst muligt omfang af benytte de tilsvarende danske termer når de eksisterer, for at gøre artiklen mest mulig læseværdig. Skulle nogen i søværnet i øvrigt være yderligere interesseret i forhold vedrørende emnet, bistår jeg gerne med yderligere oplysninger så vidt det er muligt.



## DYNAMISK POSITIONERING I HANDELSFLÅDEN

Som afslutning på min indledning kan jeg fortælle, at jeg forlod søværnet i 1990, hvor jeg var tjenestegørende i undervandsbådene som premierløjtnant. Jeg har siden taget en del civil efteruddannelse, og er p.t. bl.a. fuldt uddannet DP operatør og beskæftiget som sådan, som en del af min tjeneste som overstyrmand i MÆRSK SUPPLY.

### ANVENDELSEN

Som nævnt i indledningen, drejer DP manøvrering med skibe (enheder) sig om, at have muligheden for fastholdelse af en enhed i en position bestemt af en operatør, samtidig med man har muligheden for at kunne flytte enheden. Fastholdelse af position og samtidig fleksibilitet er derfor nogle af hovedkravene inden for DP. Enheden vil altså i søvejsregel henseende være at betragte som "let". Sådanne hovedkrav kan man stille til en enhed som f.eks. skal udføre:

- dykkeroperationer (ved en platform),
- rørlægning på dybt vand,
- kabellægning,
- uddybning,
- udlægning af specialsystemer til off-shore anvendelse,

eller enhver anden tænkelig operation, som indebærer, at enheden bliver dynamisk fastholdt i position. I denne forbindelse, kan jeg blandt andet nævne muligheden for udlægning (skydning) af såkaldte torpedo ankre, som anvendes i Brasilien til fastholdelse af fleksible rørledninger på dybt vand (til dato ud til ca. 1600 m vanddybde), eller som ankre til fastholdelse af flydende platforme eller monobøjer i forbindelse med olieudvinding. Denne form for operationer har jeg en del erfaring i, og vil senere komme ind på DP relaterede problemstillinger i denne forbindelse.

Fantasien er eneste begrænsning for anvendelsen af en enhed udstyret med DP, og jeg kan godt forstå, hvis en søværnsmand ville få tanker i retning af mulighed for forbedrede og mere sikre operationer ved udførelse af:

## DYNAMISK POSITIONERING I HANDELSFLÅDEN

- minerydning (minehunting),
- opsamling af udstyr placeret på havbunden,
- SAR operationer,
- olieforureningsbekæmpelse,
- fiskeriinspektion.

Anvendelsen af DP kan således være meget vidt favnende, og graden af mulighed for indsats, hvor præcision i navigering inden for få meter er et krav, vil for en DP enhed i forhold til en ikke-DP enhed, alt andet lige være højere.

## HISTORISK BAGGRUND

Da olieindustrien i slutningen af 1800 tallet begyndte at flytte "off-shore", opstod behovet naturligt for at være i stand til at fastholde sin position; nemlig det sted der skulle bores. Dette løstes i første omgang ved at benytte faste konstruktioner som blev sat på havbunden, de såkaldte Jack-up platforme. Disse konstruktioner blev senere afløst af "semi-sub" riggene, da der blev behov for at bore på dybere vand, og i første omgang kunne problemet med at fastholde positionen for riggen løses ved at etablere ankersystemer, som bestod af anker, wire og/eller kæde i kombination som så fastholdt riggen. Denne metode anvendes i højeste grad stadigvæk, men da eksplorationen af olie er på vej ud over 2000 m vanddybde, bliver den traditionelle metode uanvendelig, da ankersystemerne bliver for tunge at arbejde med.

Det første DP skib (CUSS 1) blev taget i brug i 1957 i forbindelse med et amerikansk projekt (Mohole projektet) og man foretog bl.a. boringer ude på dybder ned til 4500 m. CUSS 1 var blevet udstyret med 4 thru-stere, og det tekniske navigationsudstyr bestod af en form for hydro akustisk reference system som blev placeret på havbunden, og med assistance fra 4 udlagte bøjer omkring borepositionen, blev radiosignaler transmitteret til et radarsystem, så en reference hele tiden kunne holdes, dog kun manuelt.

Således har jeg allerede nu præsenteret et væsentligt element i DP positionering, Reference Systemet (som er det system som anvendes til at indhente relativ eller global positionering til DP anlægget). Og det er vel

## DYNAMISK POSITIONERING I HANDELSFLÅDEN

selve navigationssystemet, som er i anvendelse, som umiddelbart fanger den første interesse hos nye brugere af DP systemer (sikkerhed for fastholdelse af position), men ved nærmere indførelse og betjening bliver det hurtigt klart, at et sikkert DP system egentligt er mere afhængigt af velfungerende maskineri (thrusterne, (el)motorer, computer hardware og software etc.) og ikke at forglemme, personalet der betjener det alt sammen (menneskelige faktor).

Udviklingen har dags dato således en mangeårig empiri at trække på, og det stadie man har nået, har medført en international klassificering af normer for forskellige måder at operere på i "DP mode". De anvendte normer følger i dag norske og engelske regler.

### DP BASIS SYSTEM

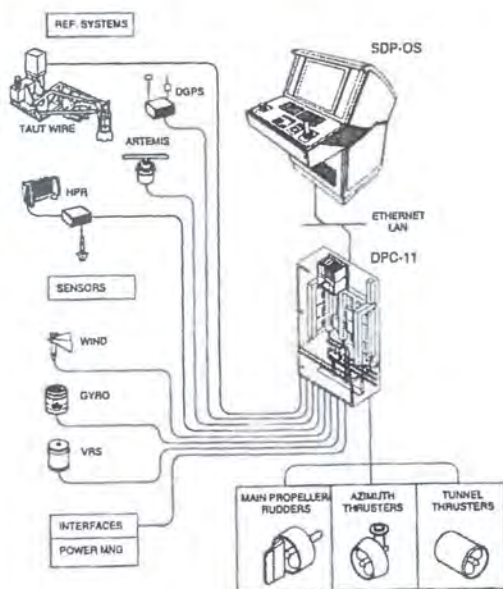
DP skibe (og platforme) er i dag typisk udstyret med flere bovthrusterne, hækthrusterne og mindst 2 hovedpropellere. Alle enheder er indbyrdes forbundet i afsnit, ligesom der er "back-up" muligheder ved forskellige former for udfald af maskineri (redundancy). I tilfælde af udfald af maskineri under f.eks. en dykkeroperation, må man (DP operatøren og den ansvarlige dykkerleder) i forvejen have udarbejdet en handlingsplan for hvor stort et udfald af udstyr man kan "tåle", og således have kalkuleret den risiko, der er for, at operationen kan gå galt, med måske fatale følger (emergency response plan).

Sådan form for anvendelse kræver for det første, at enheden er udstyret med et hoved og hjælpemaskineri, som kan levere den kraft, som er en nødvendighed for fastholdelsen af position, men en nøje vurdering af hvilke forhold der forventes at kunne udvikle sig under operationen, er også nødvendig. Herudover skal enheden være udstyret med flere reference-systemer, så mulighed for anvendelse under forskellige modtageforhold er til stede.

Enhver navigator er sig bevidst, at navigation alene på ét positionssystem ikke er godt nok. Man kan ikke med rimelig sandsynlighed for at det skal gå godt, basere præcisionsnavigering på ét system alene. Også her er ekstra udstyr (redundancy) nødvendig.



## DYNAMISK POSITIONERING I HANDELSFLÅDEN



*DP basis system.*

Figuren ovenover viser en simpel model for et DP basis system. Systemet er opstillet som det norske Kongsberg Simrad vælger at præsentere deres udgave af et sådant system. Hovedkontrol elementet som ses på figuren angivet ved SDP-OS, er forbundet via et netværk til en hovedcomputer DPC-11. Denne computer modtager også informationer fra skibets sensorer som er vind, gyro og VRS (rulning og duvning sensor). Herudover er der også forbindelse til skibets "power management system", og endelig er vist 4 forskellige Reference Systemer (positionssystemer), nemlig et Taut-wire system, et DGPS system, et Artemis system og et HPR system.

### DP MODELLEN

Grundlaget for at gøre det muligt for et skib at manøvrere i DP-mode, hvor skibet bliver fastholdt i én position, er en matematisk model som er blevet indlagt i en computer. "Modellen" indeholder en hydrodynamisk beskrivelse af skibet, og har således informationer om, hvordan det vil reagere, når

## DYNAMISK POSITIONERING I HANDELSFLÅDEN

det bliver udsat for udefra kommende kræfter. Opstår der ændringer i hhv. vind eller strøm, vil systemet automatisk kompensere for disse kræfter, og afhængig af hvilke begrænsninger som operatøren har indlagt i systemet, vil skibet være i stand til at fastholde sin position i større eller mindre grad.

### BETJENINGEN AF DP SYSTEMER

For at kunne betjene et DP anlæg korrekt, bør operatøren have et indgående kendskab til alle vitale dele i anlægget, såvel som viden om skibets maskineri, og herunder specielt dets begrænsninger. Skal en navigatør eller maskinmester arbejde på et DP skib, bør vedkommende derfor modtage uddannelse i anlægget, og for navigatørens vedkommende skal et særlig uddannelsesprogram følges, for at opnå den nødvendige certificering som DP operatør. I praksis er de nødvendige kurser relativt enkle at erhverve sig, hvorimod den praktiske uddannelse jo kræver at man "skaffer" sig beskæftigelse på et DP skib.

Når den praktiske uddannelse foregår, er det sædvanligvis efter "on the job" metoden, hvor en ældre og rutineret operatør følger med på siden, og assisterer hvor tvivlsspørgsmål opstår. Virkeligheden kan dog være meget forskellig afhængig af hvilket firma (rederi) som bemander det pågældende skib, men også skibets anvendelse har betydning herfor. Det er ikke uvæsentligt, om skibet anvendes til dykker operationer, eller blot skal fastholde en position som "stand by".

Den praktiske betjening volder dog sjældent problemer, og som f.eks. firmaet Kongsberg/Simrad har valgt at indrette deres betjeningspaneler, opnås hurtigt en rimelig høj grad af fortrolighed med det Windows baserede program, som indeholder alle funktioner fra overvågning af tilkoblede eksterne systemer til hjælpeprogrammer, hvor operatøren kan søge information om stort set alt i systemet.

### DP RELATEREDE PROBLEMSTILLINGER

Ved betjening af et DP anlæg opstår der ofte nye problemstillinger, som i nogle tilfælde kan være til overraskelse for operatøren af anlægget. Alarmer som indikerer fejltilstande i maskineri kan kræve, at det vagthavende maskinpersonale bliver tilkaldt, men modsat kan det også være fra maskine til bro at udveksling af informationer bliver nødvendig. Opstår f.eks. en jordfejl i kontrolanlægget til maskinens alarmsystem, kan denne fejl få indflydelse på forsyningen af el til thrusterne. Falder en thruster under sådanne

## DYNAMISK POSITIONERING I HANDELSFLÅDEN

omstændigheder ud, er det nødvendigt omgående at være sig bevidst om den igangværende operation bør stoppes, eller om skibet blot kan fortsætte uden yderligere vanskeligheder.

Det er min principielle holdning, at det kun bør være den vagthavende ansvarlige DP operatør, som betjener DP anlægget. Det optimale synes jeg også må være, at denne person er navigatør, men i de gældende regelsæt som følges internationalt, åbnes mulighed for, at vedkommende også kan have anden uddannelsesbaggrund. Der skal selvfølgelig altid være en vagthavende navigatør på et skib, men at det er ham der har DP uddannelsen, er i det civile ikke nogen "selvfølgelighed". Dette forhold mener jeg er et problem, men vil ikke her beskrive dette nærmere.

Mange af de fejltilstande en DP operatør møder, drejer sig om opdatering af referencesystemer, eller mangel på samme, som er i brug. I Brasilien er specielt atmosfæriske forstyrrelser for modtagelse af DGPS signaler et problem, og i perioder er det simpelthen umuligt at modtage signaler overhovedet. I sådanne tilfælde må der skiftes til alternative systemer som f.eks. HIPAP referencesystem. Dette system er baseret på hydroakustiske signaler udsendt fra transpondere, som er placeret på havbunden og hvis globale position er kendt. Er skibet man er om bord på imidlertid ude for netop at etablere et sådan system på havbunden, for at et andet skib eller en platform senere kan benytte det som "back-up", så er måske kun DGPS systemet til rådighed for operationen. Man må derfor foretage en analyse af, hvornår der kan arbejdes i DP mode, uden at møde problemer med opdatering af eget referencesystem, som kan medføre skibet "driver af" på sin faste position. Er der flere skibe eller platforme omkring egen enhed som også manøvrerer i DP mode, rejser sig yderligere problemstillinger. Effektiv kommunikation mellem eget skib og de omkringliggende er vital, og navigatøren må være opmærksom på, at fejlmanøvrering på grund af menneskelige forhold uvægerligt vil medføre en grad af sandsynlighed for at sammenstød kan opstå. Tit manøvreres meget tæt på platforme og andre skibe, og da DP systemet er meget effektivt til at fastholde en position (typisk med maksimum standard deviation indenfor 4,7 m med DGPS som referencesystem) udvides kriterierne for hvor meget vind og sø der kan tillades. Personligt har jeg flere gange oplevet at arbejde indenfor få meter fra en platform med bølgehøjder op til 7-8 meter i 40 knops vind. At kunne manøvrere under sådanne forhold kræver, at skibet til dels har "hestekræfter" nok til at kunne levere den nødvendige kraft til fremdrivning, men de tilgængelige thrustere må også have tilstrækkelig kraft til at klare fastholdelsen samtidig med, at der må være lidt i "reserve". Her kommer den menneskelige vurdering ind, og det vil i sådanne situationer være me-



## DYNAMISK POSITIONERING I HANDELSFLÅDEN

get vigtigt, at operatøren har den nødvendige praktiske erfaring der skal til, for at det lykkes at undgå skader eller havarier.

### AFSLUTNING

Dynamisk positionering er kommet for at blive. Navigatorer i søværnet vil møde, og møder uden måske at vide det, skibe og platforme (store kraner) som bevæger sig på havet ved hjælp af den omtalte teknik. Med den nuværende udvikling inden for off-shore industrien, vil antallet af DP skibe blive udvidet verden over, men selv i danske farvande bevæger der sig skibe som med fordel anvender DP udstyret.

Da søværnet har en væsentlig rolle i søredning i danske som færøske/grønlandske farvande, må der være gode argumenter til at udstyre i det mindste én enhed med denne teknik for at undersøge, om det er anvendeligt til søværnsbrug. At der som nævnt er mange andre situationer, hvor teknikken også kan anvendes, medfører dette bare ekstra gevinster på samme konto, så at sige.

### **TIL SALG**

Større maritim bogsamling med adskillige gamle og sjældne bøger, herunder komplet samling (indbundet) af Tidsskrift for Søværnen (startende med Archiv for Søværnen 1827) og koloreret håndskrevet eksamensopgave i artilleri fra 1815, sælges.

Henvendelse OK-R Ulrik Schmidt

Telefon 49 16 00 05

## MEDDELELSE FRA FORMANDEN



### SØE-LIEUTENANT-SELSKABET FORMANDEN

I indkaldelsen til møderækken for foråret i det 217. forsamlingsår var foredragsholder og emne for forsamlingsårets sidste møde 15. marts endnu ikke kendt, men ville blive annonceret i Tidsskrift for Søværnen nr. 1 / 2001. Det skal hermed meddeles, at foredragsholder og emne for det sidste møde

**torsdag d. 15. marts kl. 19.30**

vil være:

**Forsvarsminister Jan Trøjborg**

der vil holde foredrag over emnet

*"Søværnets fremtidige profil"*

- Egentlig mødeindkaldelse vil ikke blive udsendt.
- I lighed med øvrige møder vil der være middag forud for foredraget. Middagen er kl. 18.00, med baren åben fra kl. 17.30.
- For mødedeltagere, der ikke deltager i middagen, vil baren være åben fra kl. 19.00.
- Tilmelding til middagen skal ske til hovmesteren i Søofficersforeningen (telefon 3254 1342) senest tirsdag d. 13. marts kl. 12.00.



**ANNONCE:**

**FORRETNINGSFØRER TIL  
SØOFFICERS-FORENINGEN**

Søofficers-Foreningen er en traditionsrig, selskabelig forening, der har til huse i eksklusive lokaler på Christianshavn.

Som følge af en omlægning af driftsformen søger Søofficers-Foreningen en ny forretningsfører M/K til snarlig tiltrædelse.

Forretningsføreren er ansvarlig for Søofficers-Foreningens daglige drift, og opgaverne omfatter:

- Tilrettelæggelse og gennemførelse af Foreningens aktiviteter, herunder varetagelse af kunde- og leverandørkontakter.
- Varetagelse af Foreningens administrative funktioner, herunder personaleadministration, regnskabsføring og beholdningskontrol.

Stillingen som forretningsfører er en deltidsstilling med en anslået årlig arbejdstid på 400 timer. En del af arbejdet kan udføres fra hjemmet, men tilstedeværelse i foreningens lokaler på Christianshavn må påregnes ca. 100 gange om året.



## FORRETNINGSFØRER TIL SØOFFICERS-FORENINGEN

Den årlige grundløn for varetagelse af ovennævnte opgaver udgør 75.000 kr. Varetagelse af en tilsynsfunktion i forbindelse med aftenselskaber honoreres særskilt. Tilsynsfunktionen skal erfaringsmæssigt varetages ca. 30 aftener om året fordelt over alle ugens dage. Denne funktion honoreres med 500-1000 kr/gang, afhængig af arrangementets karakter.

Ansættelsesformen er en treårig kontraktansættelse.

Ved besættelse af stillingen lægges der vægt på udadvendthed og en servicepræget indstilling, regnskabsmæssig indsigt samt fortrolighed med Microsoft Officeprodukterne WORD og EXCEL. Kendskab til hotel- og restaurationsbranchen og Søværnet vil være en fordel.

Nærmere oplysning om stillingens indhold kan fås ved henvendelse til Søofficers-Foreningens formand:

Kommandør Niels A. Hesselland  
Forsvarskommandoen, Økonomiafdelingen  
Postboks 202  
DK-2950 Vedbæk  
Tlf.: 4567 3202

til hvem skriftlig ansøgning bedes stilet senest 3. marts 2001.

Yderligere oplysning om Søofficers-Foreningen kan findes på internetadressen [www.svn.dk/sof](http://www.svn.dk/sof).

## MARINENS BIBLIOTEK

ERHVERVELSER NOVEMBER/ DECEMBER 2000

### BIBLIOGRAFI & BIBLIOTEKSVÆSEN

Bibliography of Orders and Decorations

C.P. Mulder, A.A. Purves

København: Ordenhistorisk Selskab, 1999. - 321 s

Opstilling: Uniformsvæsen.B.

New Naval Phraseology in English, French, Spanish, Italian, German,  
Portuguese U.S. Naval Academy

Annapolis: United States Naval Institute, 1944. - 327s

Opstilling: Sprog.C.III.c.

### ADMINISTRATION OG UNDERVISNING

Content analysis: A handbook with applications for the study of  
international crisis

Robert C. North, Ole R. Holsti, M. George Zaninovich, Dina A. Zinnes

Stanford: Northwestern University Press, 1963. - 182 s. : ill.

(Handbooks for Research in Political Behaviour)

Opstilling: Historieforskning

Sailing with Women: A report on a sea-going experiment with a gender-  
mixed crew on board of HNLMS Zuiderkruis

Project Group on Women in the Royal Netherlands Navy. Department of  
Social

Research of the Royal Netherlands Navy

u.st., 1982. - 39s : ill.

Opstilling: Kvinder i forsvaret

**HISTORIE**

The Dutch Navy 1488-1988

L.L.M. Eekhout, ed., A.T.I. Hazenoot, ed., W.H. Lugert, ed.

Amsterdam : De Bataafsche Leeuw, 1988. - 63 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.C.10.

George Washington's Coast Guard : Origins of the U.S. Revenue Cutter  
Service 1789-1801

Irving H King

Annapolis : Naval Institute Press, 1978. - 229 s. : ill.

Opstilling: Hist.C.3.a.

Index/bibl.

The Sea, our Heritage

J.G. Lockhart

London : Geoffrey Bles, 1940. - 257 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.C.2.

Battleship

Peter Padfield

Edinburgh : Birlinn, 2000. - 325 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.

Roll on the Rodney

David Phillipson

Stroud : Sutton Publishing, 1999. - 152 s. : ill.

Opstilling: Historie.C.2.

Alkohol - men hvordan? : Lidt om Vinkultur ombord

Holger Rud

København, 1952. - 32 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.G.

Shipminder : The story of Her Majesty's Coastguard

Bernard Scarlett

London : Pelham Books, 1971. - 207 : ill.

Opstilling: Historie.C.2.

## MARINENS BIBLIOTEK

Lords of the East : The East India Company and its Ships (1600-187

Jean Sutton

London : Conway Maritime Press, 2000. - 160 s. : ill. kort

Opstilling: Handel og Søfart.B.

Panorama of Petersburg 1820

Angelo Toselli

Leningrad : Cudoznik RSFSR, 1991. - 8 s + 10 plancher

Opstilling: Historie.C.8.- EJ TIL UDLÅN - BOKS

Hjemmeværnsflotille 362 Helsingør. 1950-2000

Hans-H. Zimmermann

Kokkedal : Eget forlag, 2000. - 44 s. : ill.

Opstilling: Hjemmeværn

Hjemmeværnsflotille 365 Holmen. Flotillenyt : Jubilæumsnummer (

København, 1984. - 12 s. : ill.

Opstilling: Hjemmeværn

Interface 83 Special Edition : NSWSES' 20th Anniversary

u.sted : Public Affairs office, 1983. - 69 s. : ill.

Opstilling: Historie.C.3.

Ved Forenede Kræfter : Forsvarets øverste militære ledelse.

Forsvarschefembedet og forsvarets udvikling 1950-2000

Vedbæk : Forsvarskommandoen, 2000. - 335 s : ill. kort

Opstilling: Historie.B.1.a.

## KRIGSHISTORIE

The Marines in World War II : From Pearl Harbor to Tokio Bay

Christopher J. Anderson

London : Greenhill Books, 2000. - 72 s. : ill.

(The G.I. Series)

Opstilling: Historie.C.3.

Pillau - Chronik eines Untergangs : Die Flucht aus Ostpreussen

Helmut Blocksdorf

Hamburg : E.S. Mittler & Sohn, 2000. - 176 s : kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Østersøen.



## MARINENS BIBLIOTEK

Kort og godt om danske krige

Lars Bugge

u.st. : Aschehoug, 2000. - 124 s. : ill. kort

Opstilling: Hist.B.1.a.

Die deutsche Flottenrüstung in der Zeit nach dem Vertrag von Versailles bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges und ihre Darstellung und Behandlung im Nürnberger Prozess von 1945/46

Carl Dreessen

Hamburg : E.S. Mittler, 2000. - 331 s.

Opstilling: Historie.C.5.

Dark Seas Above : HM Submarine Taurus

John Frederick Gibson

Stroud : Tempus Publishing Ltd., 2000. - 160 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

Defiance at Sea : Stories of Dramatic Naval Warfare

Jon Guttman

London : Arms and Armour Press, 1995. - 192 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.

Guadalcanal : The Carrier Battles - Carrier Operations in the Solomons August-October, 1942

Eric Hammel

New York : Crown Publishers, 1987. - 505 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet.

War at Sea : South African Maritime Operations during World War II

C.J. Harris

Rivonia : Ashanti Publishing, 1991. - 356 s. : ill.kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.A.

Med dedikation til VA H.Garde.

Naval Battles Of the Civil War

Chester Hearn

London : Salamander Books, 2000. - 256 : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.

## MARINENS BIBLIOTEK

Krigens Købmænd : Det hemmelige opgør med Riffelsyndikatet, A.P. Møller, Novo og den øvrige storindustri efter den Anden Verdenskrig  
Christian Jensen, Thomas Kristiansen, Karl Erik Nielsen  
København : Gyldendal, 2000. - 323 s. : ill.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.F.1.

Shield and Sword : The United States Navy and the Persian Gulf War  
Edward J. Marolda, Robert J. Schneller  
Washington : Naval Historical Center, 1998. - 517s : ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.e.5.

Dunkirk 1940 : French Ashes, British Deliverance - The Story of Operatic  
Dynamo  
Patrick Oddone  
Stroud : Tempus Publishing Ltd., 2000. - 128 s. : ill.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Kanalen

Gunfire in Barbary  
Roger Perkins, K.J. Douglas-Morris  
Havant, Hampshire : Kenneth Mason, 1982. - 200s : ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.a.1746-1845

Morskoiy Arsenal : Na zashite Leningrada  
J. Salyiganov  
St. Petersburg, 1997. - 224 : ill. kort  
Opstilling: Krh.A.I.a.8.

United States Naval Aviation 1910-1918  
Noel C. Shirley  
Atglen : Schiffer Publ., 2000. - 336 s. : ill.  
Opstilling: Flyvevæsen.

Historical Maps of World War II Europe  
Michael Swift, Michael Sharpe  
London : PRC Publishing Ltd, 2000. - 144 s. : kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.A.

## MARINENS BIBLIOTEK

From Ice-Breaker to Missile Boat : The Evolution of Israel's Naval Strategy

Moshe Tzalel

Westport : Greenwood Press, 2000. - 170s : ill.

(Contributions in Military Studies ; 192)

Opstilling: Krh.A.I.a.10.

The Armada

Bryce Walker

Amsterdam : Time-Life, 1984. - 176 s. : ill.kort

(The Seafarers)

Opstilling: Krh.A.II.a.1588

Fighting Sail

A.B.C. Whipple

Amsterdam : Time-Life, 1979. - 184 s. : ill.

(The Seafarers)

Opstilling: Krh.A.II.a.1793-1815

An Illustrated History of the Royal Navy

John Winton

London : Salamander Books, 2000. - 224 s. : ill.kort

Opstilling: Historie.C.2.

Authors take sides on the Falklands : Two Questions on the Falklands conflict answered by more than a hundred mainly British authors

Cecil Woolf, edit., Jean Moorcroft Wilson, edit.

London : Cecil Woolf Publishers, 1982. - 144 s.

Opstilling: Krh.A.II.e.4.

Østersøes-Eskadren i 1864 : af en Sø-Officier

Kbh. : C.C. Lose's Bog- og Musikhandel, 1865. - 58 s.

Opstilling: Krh.A.II.a.1864.- KUN LÆSESAL

Søslaget i Vesterhavet

København : Georg Chr. Ursins Eftf., 1916. - 76 s.

Opstilling: Krh.A.II.b.2.B.Jyllandsslaget

## MARINENS BIBLIOTEK

### PERSONALHISTORIE

Precursors of Nelson : British Admirals of the Eighteenth Century

Peter Le Fevre, ed., Richard Harding, ed.

London : Chatham Publishing, 2000. - 436 s. : ill.

Opstilling: Persh.a.3.

Cochrane : The Life and Exploits of a Fighting Captain

Robert Harvey

London : Constable, 2000. - 332 s. : ill. kort

Opstilling: Pers.b.COCHRANE, THOMAS

Confederate Corsair : The life of Lt. Charles W. "Savez" Read

Robert A. Jones

Mechanicsburg : Stackpole Books, 2000. - 226 s. : ill. kort

Opstilling: Pers.b.READ

Alfred von Tirpitz und die imperialistische deutsche Flottenrüstung : Eine politische Biographie

Baldur Kaulisch

3. durchgesehene Auflage- Berlin : Militärverlag der Deutschen

Demokratischen

Republik, 1988. - 248 s. : ill.kort

(Kleine Militärgeschichte. Biographien)

Opstilling: Pers.b.TIRPITZ

Kaperkaptajn Jens Lind - manden bag myten

Boris Koll

Ebeltoft : Skipperhoved Forlag, 2000. - 109 s.

Opstilling: Persh.b.LIND, JENS.

Admiral Søren Norby

Christian Lund

Lyngby : Eget forlag, 1999. - 33 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.NORB, SØREN.

Mine Orlogsmænd : - En helt anden historie om de sidste søkrigere

Edvin Lysdal

Århus : Eget Forlag : Klim, 2000. - 163 s. : ill. kort

Opstilling: Persh.b.LYSDAL



## MARINENS BIBLIOTEK

John Knatchbull : From Quaterdeck to Gallows. Including the Narrative Written by Himself in Darlington Gaol 23rd January-13th February 1844

Colin Roderick

Sydney : Angus and Robertson, 1963. - 278s : ill.

Opstilling: Persh.b.KNATCHBULL, JOHN.

We Band of Brothers : The Sullivans and World War II

Jack R. Satterfield

Parkersburg, IA : Mid-Prairie Books, 1995. - 237s : ill. kort

Opstilling: Personalhist.b.SULLIVAN.

Memoirs of Admiral The Right Honr. The Earl of St. Vincent, G.C.B. &c. Jedediah Stephens Tucker

Vol. I:- 486 s.

Vol. II:- 427 s.

London : Richard Bentley, 1844

Opstilling: Pers.b.JERVIS, J.- KUN LÆSESAL

Stemplet: Kadetskolens Bibliotek

Martin Spangsberg : En dansk opdagelsesrejsende i russisk tjeneste

Esbjerg : Rosendahls Forlag, 1999. - 295 s. : ill. kort

Opstilling: Pers.b.SPANGSBERG

### **POLITIK OG EFTERRETNINGSVÆSEN (FORSVARSPROBLEMET)**

Truslen mod Danmark : Regeringen og de militære chefers trusselopfattelse 1938-40

Søren Helstrup

København : Museum Tusulanums Forlag, 200. - 208 s. : ill.

Opstilling: Forsvarsprobl.B.5.

Stability and Security in the Baltic Sea Region : Russian, Nordic and European

Aspects

Olav F. Knudsen, ed.

London : Frank Cass, 1999. - 287s : kort

Opstilling: Politik.B.1.a.

## MARINENS BIBLIOTEK

Frømandskorpset  
Sjak Svendstorp  
u.st. : MeMeMedia, 2000. - 263 s. : ill.  
Opstilling: Efterretningsvæsen.A.

Hitler's Secret War : The Nazi Espionage Campaign against the Allies  
Charles Whiting  
Barnsley : Cooper/Pen & Sword Books, 2000. - 208 s  
Opstilling: Efterretningsvæsen.B.

### **SKIBE, SKIBBYGNING m.m.**

Sejlkutterne Svanen & Thyra  
8s : ill.  
Opstilling: Krh.A.I.a.1.Danmark

Fighting ships of Australia, New Zealand and Oceania  
Graeme Andrews  
Revised Ed.- Sydney : A.H. & A.W. Reed, 1980. - 48 s. : ill  
Opstilling: Krh.A.I.a.10.  
Med dedikation

Die UB-Boote der kaiserlichen Marine 1914-1918 : Einsätze, Erfolge,  
Schicksal  
Harald Bendert  
E.S. Mittler & Sohn : Hamburg, 2000. - 214 s. : ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.G.

The History of the World's Warships  
Christopher Chant  
Nr. Rochester Kent : Grange Books, 2000. - 446 s. : ill.  
Opstilling: Krh.A.I.b.

HMS Frobisher  
James Dixon  
u.st., 1973. - forsk.pag. : ill.kort  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

## MARINENS BIBLIOTEK

Schiffsmodelle meisterhaft gebaut

Georg Dürr

Hamburg : Koehlers Verlagsgesellschaft, 2000. - 129 s. : ill.

Opstilling: Skibbygning.K.

Mines and Minesweepers

John Lambert

1977

Opstilling: Krh.A.II.d.2.E.UDKLIP

Faszination U-Boot : Museums-Unterseeboote aus aller Welt

Florian Lipsky, Stefan Lipsky

Hamburg : Koehlers Verlagsgesellschaft, 2000. - 144 s. : ill.

Opstilling: Ubådsvæsen.A.X.

Modelling Sailing Men-Of-War : An Illustrated Step-by-Step Guide

Philip Reed

London : Chatham Publ., 2000. - 124 s. : ill.

Opstilling: Skibbygning.K.

Hornblower's Ships their history & their models

Martin Saville

London : Conway Maritime Press, 2000. - 128 : ill.

Opstilling: Skibbygning.K.

Endringer og tillegg til 90 år under rent norsk orlogsflagg

Marius Thomassen

Bergen : Eide, 2000. - 48s : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.1.Norge

Algerine Class Minesweepers

Jack Williams

1984. - Forsk. pag. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.UDKLIP

Norske Torpedobåter 1873 1973

u.st. : Forsvarets Overkommando, 1973. - upag. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.1.Norge

## MARINENS BIBLIOTEK

Allgemeine Baubestimmungen für die Schiffsbauten der Kriegsmarine :  
Neubauten, Umbauten, Grundinstandsetzungen

I.- Forsch. paginering

II.- Forsch. paginering

Berlin : Oberkommando der Kriegsmarine, 1939

Opstilling: Skibbygning.F.V.- EJ TIL UDLÅN

### BJÆRGNINGSVÆSEN OG DYKNING

Redegørelse for de efter M/S Heering Kirse's forlis foretagne undersøgelser  
m.m. : Udsendt af Handelsministeriet den 15. maj 1972

Særudgave- u.st., 1972. - 38s : ill.

Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

Historic Shipwrecks : Discovered, Protected & Investigated

Valerie Fenwick, Alison Gale

Stroud : Tempus, 1999. - 160 s. : ill. kort

Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

The Golden Wreck : The Tragedy of The 'Royal Charter'

Alexander McKee

Second edition, completely revised and reset, with new material- London :

Souvenir Press, 1986. - 222s : ill. kort

Opstilling: Bjærgningsvæsen.B

### GRØNLAND

Sirius gennem 50 år

Peter Schmidt Mikkelsen

København : Aschehoug, 2000. - 328 s. + 5 kort : ill. kort

Opstilling: Grønland.V.

### DIVERSE

Ships on Stamps: Part Six - Cross-Channel, River & Lake, Passenger Ships

E.W. Argyle

3rd Impression- Chippenham : Picton Publ., 1974. - 64 s. : ill.

Opstilling: Heraldik



## MARINENS BIBLIOTEK

Ships on Stamps: Part Seven - Cargo Ships, Oil Tankers

E.W. Argyle

Chippenham : Picton Publ., 1976. - 66 s. : ill.

Opstilling: Heraldik

Ships on Stamps: Part Eight - Sail & Paddle Auxiliary Vessels

E.W. Argyle

Chippenham : Picton Publ., 1972. - 70 s. : ill.

Opstilling: Heraldik

Ships on Stamps: Part Four - Sailing Ships

E.W. Argyle

Third impression- Chippenham : Picton Publ., 1975. - 58 s. : ill.

Opstilling: Heraldik

Ships on Stamps: Part Twelve - Passenger liners of the World (over 4000 tons)

E.W. Argyle

Chippenham : Picton Publ., 1979. - 38 s. : ill.

Opstilling: Heraldik

Ships on Stamps: Second Series Part One - The Royal Navy

E.W. Argyle

Chippenham : Picton Publ., 1978. - 72s. : ill.

Opstilling: Heraldik

Ships on Stamps: Part Three - Early Sailing Ships & Canoes

E.W. Argyle

Chippenham : Picton Publ., 1970. - 64 s. : ill.

Opstilling: Heraldik

Ships on Stamps: Part Ten - United States Navy and Miscellaneous Vessels  
: and Series Index

E.W. Argyle

Chippenham : Picton Publ., 1975. - 66 s. : ill.

Opstilling: Heraldik

Ships on Stamps: Part Nine - Ships of the World's Navies

E.W. Argyle

Chippenham : Picton Publ., 1973. - 78 s. : ill.

Opstilling: Heraldik

## MARINENS BIBLIOTEK

**Ships on Stamps: Part Five - Local Craft**

E.W. Argyle

Chippenham : Picton Publ., 1971. - 64 s. : ill.

Opstilling: Heraldik

**D-Day Beaches Pocket Guide**

Patrice Boussel

Paris : Presses de la Cité, 1974. - 221 s. : ill.kort

Opstilling: Kystforsvar.B.

**Atlas of the Oceans : Straits of the World Ocean**

Forsvarsministeriet : St. Petersborg, 1993. - 136 s + 55 s

Opstilling: Geografi.D.- KUN LÆSESAL

### **STRATEGI & TAKTIK**

**Conflicts Options Strategies in A Threatened World : Papers presented at the International Summer Course 1988 on National Security**

Werner Kaltefleiter, ed., Ulrike Schumacher, ed.

Kiel : Institute of Political Science, 1989. - 198 s.

Opstilling: Krigskunst.C.

**The Principles of War for the Information Age**

Robert R. Leonhard

Novato, CA : Presido Press, 2000. - 287s : ill.

Opstilling: Krigskunst.C.

### **VÅBENTEKNISKE- o.a. HÅNDBØGER m.v.**

**Det danske Gevær 1889**

Chr. Qvist

2. udgave- København : Udvalget for folkeoplysnings fremme, 1911. - 64 : ill.

Opstilling: Artilleri.E.

**Manual of Seamanship 1937 : Volume One**

London : His Majesty's Stationery Office, 1938. - 457 s. + Plancher : ill.

Opstilling: Sømandskab.A.II.

## MARINENS BIBLIOTEK

Der Retter Sauerstoff : Der Dräger-Rettungsapparat. Abteilung I bis VI aus  
Katalog R Mai 1911

Lübeck : Drägerwerk, 1911. - 120 s. : ill.

Opstilling: Dykning.A.- KUN TIL LÆSESAL

The Coast Guardsman's Manual

9th ed.- Naval Institute Press : Annapolis, 2000. - 680 s. : ill.

Opstilling: Historie.C.3.a.

### TIDSSKRIFTER & PERIODICA

Warship 1999-2000

London : Conway Maritime Press, 1999. - 208s : ill.

Opstilling: Periodica

Unda Maris 1971-72

Göteborg : Sjöfartsmuseet, 1973. - 139s : ill.

Opstilling: Hist.C.1.c.

Unda Maris 1946

Göteborg : Sjöfartsmuseet, 1946. - 109s : ill.

Opstilling: Hist.C.1.c.

Weyers Flottentaschenbuch, 64. Jahrgang - 1999/2001 : Warships of the  
World

Werner Globke, ed.

Bonn : Bernard & Graefe, 2000. - XXXII + 886 S. : ill.

Opstilling: Periodika.

Travaljen

Hundested : Hundested Marineforening

EJ TIL UDLÅN

Sekstanten

Kalundborg : Kalundborg Marineforening

EJ TIL UDLÅN

Roskilde Marineforening

Roskilde : Roskilde Marineforening

EJ TIL UDLÅN

## MARINENS BIBLIOTEK

Sidste nyt fra banjerne  
Næstved : Næstved Marineforening  
EJ TIL UDLÅN

Under Uret  
Nakskov : Nakskov Marineforening  
EJ TIL UDLÅN

Støt Kurs  
Køge : Køge Marineforening  
EJ TIL UDLÅN

Ishøj & Sydkystens Marineforening  
Ishøj : Ishøj & Sydkystens Marineforening  
EJ TIL UDLÅN

Kompasrosen  
Korsør : Marineforeningen Korsør Afd.  
EJ TIL UDLÅN

Marineforeningen Nyborg  
Nyborg : Nyborg Marineforening  
EJ TIL UDLÅN

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg: Årbog 2000  
Helsingør : Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner, 2000, - 152 s. :  
ill. kort  
Opstilling: Periodica.

Journal of The American Society of Naval Engineers  
Washington, D.C. : American Society of Naval Engineers  
KUN TIL LÆSESAL

Maritim Kontakt 22  
Kbh. : Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning,  
2000.  
- 133 s. : ill.  
Opstilling: Periodica



## MARINENS BIBLIOTEK

Anker Posten  
Odense : Odense Marineforening  
EJ TIL UDLÅN

Kompasset  
Frederikshavn : Frederikshavn Marineforening  
EJ TIL UDLÅN

Jane's Naval Weapon Systems  
33 ed.- Coulsdon : Jane's Info Group, 2000. - 743s : ill.  
Opstilling: Periodica.- EJ TIL UDLÅN

Kogehuset : Medlemsblad for Assens Marineforening  
Assens : Assens Marineforening  
EJ TIL UDLÅN

### MARINENS BIBLIOTEK

Henrik Gerners Plads, Bygning 37  
Nyholm  
1439 København K  
Telefon: 32 54 73 82  
Telefax: 32 96 31 71

Åbningstider:

Hverdage: 9-15  
Tirsdays: 9-18

*Tidsskrift  
for  
Søvoesen*



Nr. 2 / MARTS 2001  
172. ÅRGANG



Udgivet af SØE-LIEUTENANT-SELSKABET • Redaktør: Orlogskaptajn Klaus Boiving

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

# TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: [www.svn.dk/tfs](http://www.svn.dk/tfs)

## Redaktør

Orlogskaptajn Klaus Bolving  
Dansk Udenrigspolitisk Institut  
Nytorv 5  
1450 København K  
Telefon 33 36 69 58  
Telefax 33 36 65 66  
E-mail: [kb@dupi.dk](mailto:kb@dupi.dk)  
Telefon 46 37 39 35 / 26 81 46 37 (privat)

## Ekspedition og regnskabsafdeling

Kommandørkaptajn Stephen Ditlevsen  
Søe-Lieutenant-Selskabet  
Overgaden oven Vandet 62 B  
Telefon 32 95 99 54 og fax 32 95 99 53  
Giro 2 04 77 64  
E-mail: [sls@post9.tele.dk](mailto:sls@post9.tele.dk)

ISSN 0040-7186

## Annonceekspedition

Orlogskaptajn E.T. Jensen  
Søværnets Teknikskole, Dykkerkursus  
P. Løvenørnsvej - Nyholm  
1439 København K  
Telefon 32 66 46 10  
Telefax 32 66 46 20

2

## Trykkeri:

Nørrebro Bogtryk &  
Grafisk Center Kbh. ApS  
Nørrebrogade 56  
1415 København K  
2200 København N  
Telefon 35 39 61 33  
E-mail: [nbb@nbb.dk](mailto:nbb@nbb.dk)  
Homepage: [www.nbb.dk](http://www.nbb.dk)

---

**Forsidebillede:** "Kystflådens Stab" af Otto Bache.

**Eftertryk:** Tilladt med kildeangivelse. Redaktionen afsluttet 14. marts.

**Dead line** for Tfs 3/01: 15. maj.

LEDER .....	83
OLFERT FISCHER - MANDEN OG HANS MILJØ Cand. mag. Jakob Seerup .....	84
EN PENSIONERET SØOFFICERS ØJENVIDNESKILDRING AF SLAGET PÅ REDEN - PETER SCHIØNNINGS DAGBOG ANNO 1801 Cand. mag. Jakob Seerup .....	95
FORSIDEBILLEDET - "KYSTFLÅDENS STAB" Kommandørkaptajn S. Ditevsen .....	104
DEN DANSKE MARINES APOTEOSE Kommandørkaptajn S. Ditlevsen .....	106
SLAGET PÅ REDEN - SÆRUDSTILLING PÅ ORLOGSMUSEET Red. ....	108
FOROMTALE AF SLAGET PÅ REDEN AF OLE FELDBÆK Red. ....	109
FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARSFORBEHOLDET OG DE FREMTIDIGE KONSEKVENSER FOR FORSVARETS GENNEMFØRELSE AF INTERNATIONALE OPGAVER Kontreadmiral Jørn Olesen .....	110
FRA FOLKETINGET - SVAR PÅ § 20-SPØRGSMÅL Om Korvetten "PETER TORDENSKIOLDS" deltagelse i narkotikajagt ved Sydamerika .....	123
KUNDSKAB OG DYD - TRÆK AF SØOFFICERSUDDANNELSEN I DANMARK 1701-2001 Overarkivar Hans Chr. Bjerg .....	125
BOGANMELDELSE - VED FORENEDE KRÆFTER 1653 .....	133
NEKROLOG - ORLOGSKAPTAJN TORBEN WOLDEN-RÆTHINGE 1653 .....	136
ERHVERVELSER JANUAR/FEBRUAR 2001 Marinens Bibliotek .....	138





**uni-safe**

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer

**Tlf 32 58 16 15**

**SAFETY AT SEA**

## TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN



*Dette nummer af TJS tager afsæt i en 200 år gammel historisk og militærpolitisk epokegørende begivenhed: Slaget på Reden den 2. april 1801.*

*Den første del af Tidsskriftet omhandler udelukkende Slaget på Reden, mens den sidste del viderefører debatten om det danske EU-forsvarsforbehold, samt markerer Søværnets Officersskoles 300 års fødselsdag.*

*Det er redaktionens ønske, at der med de udvalgte artikler kan skabes en forøget interesse for og indlevelse i Flådens historie, nutid og fremtid.*

*De historiske artikler viser, at varetagelsen af Danmarks interesser for 200 år siden i overordentlig høj grad var et flådeanliggende - en kendsgerning, der var stor politisk og folkelig forståelse for.*

*Kontreadmiral Jørn Olesens aktuelle nutids- og fremtidsorienterede artikel minder os om, at den politiske og folkelige forståelse for Flådens betydning måske ikke længere er lige så indlysende som i 1801. Dette skønt Flåden, som admiralen beskriver, de senere år vist, at den stadig spiller en stor rolle i varetagelsen af danske interesser, specielt indenfor internationale operationer.*

*Da perspektiverne for videreførelsen af Danmarks historiske flådeprofil i disse år i stigende grad kan forventes at blive udviklet inden for EU's forsvarsdimension, kan det danske EU-forbehold i et "worst case scenario" risikere at udvikle sig til en brat afslutning af vor stolte flåde-tradition. Alene af denne grund har søofficerskorpset en moralsk forpligtelse til at bidrage med erfaringer og tanker til en debat, der kan være med til at sikre Flåden en solid fremtid indenfor rammerne af den bureaukratisk-politisk skabte virkelighed.*

## OLFER FISCHER - MANDEN OG HANS MILJØ

*Forfatteren er cand. mag. i historie, og er netop dimitteret fra Københavns Universitet. I sin studietid har han været tilknyttet Orlogsmuseet, blandt andet som guide. Han har skrevet hovedfagsspeciale om "Søkadet-akademiet i oplysningstiden". Specialet bliver nu redigeret med henblik på at blive udgivet i bogform senere på året.*

## OLFERT FISCHER - MANDEN OG HANS MILJØ

*Af*

*cand. mag. Jakob Seerup*

### INDLEDNING

Da den danske flåde skærtorsdag den 2. april 1801 ved Slaget på Reden stod over for Lord Nelsons formidable overmagt, hed lederen af den danske forsvarslinie Johan Olfert Fischer. Denne bemærkelsesværdige mands skæbne skal i det følgende belyses.

Som søn af en direktør i Asiatisk Kompagni var han selv en del af det købmandsmiljø, der på mange måder dannede baggrunden for katastrofen i Kongedybet.

Johan Olferts fader hed Olfert Fasvier Fischer. Faderen var søn af en hollandsk indvandrer, som var kommet til landet i de turbulente år i slutningen af 1600-tallet, hvor de reformerte (huguenotterne) i Frankrig i stort tal blev fordrevet af Solkongen Ludvig d. 14. Det medførte, at de reformerte, der ofte var dygtige og flittige handelsmænd, spredtes ud over Europa, både fra Frankrig og Holland. Det faldt sammen med, at netop hollandske søfolk i løbet af 1600-årene havde haft en nær tilknytning til den danske flåde. Det hollandske ord for krig "orlog" vidner endnu i dag om sammenhængen. Danmark bød flygtningene velkommen, og de fik snart fast fodfæste og dannede deres egen menighed i København. Disse



# TERMA Elektronik AS



## Your reliable partner...



In Space



In the Air



On the Ground



At Sea



Under Water

## ...for system solutions within:

**Command and Control  
Data Communication  
Electronic Warfare  
Remote Sensing**

**Ballistic Instrumentation  
Radars and Displays  
Multi-function Consoles  
System Integration**

TERMA Elektronik AS • Hovmarken 4 • DK-8520 Lystrup • Denmark  
Telephone +45 86 22 20 00 • Telefax +45 86 22 27 99 • Telex 68 109 terma dk





**NTD**

# Naval Team Denmark

---

DANYARD AALBORG A/S

TERMA ELEKTRONIK A/S

LYNGSØ MARINE A/S

INFOCOM SYSTEMS A/S

MONBERG & THORSEN A/S

DESMI A/S

LOGIMATIC A/S

CUBIC-TAVLEPRODUKTION A/S

RESON A/S

TERMA INDUSTRIES

GRENAA AS

NORDIC DEFENCE

INDUSTRIES A/S

EIVA A/S

DANISH MARITIME INSTITUTE

MARIDAN AS



## OLFER FISCHER - MANDEN OG HANS MILJØ

købmandsfamilier bevarede deres identitet og styrkede op igennem 1700-tallet deres position i hovedstaden, hvor handelen fik stadig bedre vilkår.



*Af Olfert Fischer (1747-1829) kendte man indtil 1954 ikke noget egentligt portræt. Hvad man havde, var Emil Bærentzens blege litografi på L.J. Flamands "Mindeblad om Danmarks Hædersdag den 2. april 1801" fra 1848 – som Flamand hævdede var baseret på et lånt norskejet portræt, ingen siden har set (t.h.). Men i 1954 erhvervede Københavns Bymuseum en miniature af Olfert Fischer. Den må efter dragten og frisuren stamme fra omkring 1800, og muligt er den udført i 1799, før Olfert Fischer afsejlede som chef for linieskibet Oldenborg, bestemt for Tranquebar.*

*(Kilde: Ole Feldbæk, Slaget på Reden, p. 93)*

## KØBMÆNDENE OG FLÅDEN

I familien Fischers tilfælde var tilknytningen til handel og søfart særlig udpræget. Johan Olferts fader blev uddannet på Søkadetakademiet i København og udviste tidligt gode anlæg for søen. Hans uddannelse faldt sammen med Store Nordiske Krig 1709-1720, og han fik derfor tidligt praktisk sømilitær erfaring. Efter krigen fortsatte han sin karriere i Flåden, og da Johan Olfert Fischer fødtes i 1747 havde faderen rang af kommandør.

Da Store Nordiske Krig sluttede, begyndte den hidtil længste fredsperiode i vores lands historie. Den lange fredsperiode varede fra 1720 til 1801, altså netop til Slaget på Reden. I denne lange periode høstede de danske købmænd i rigt mål, hvad man i dag kunne kalde "fredsdividenden". De danske handelsskibe sejlede på verdenshavene under det neutrale danske flag. Men meget af handelen foregik tillige i ly af den danske Flådes kanoner. Konvojering blev i stigende grad et middel til at opretholde dansk handel. Krig var der nok af i 1700-tallet. Og når de stridende parter søgte at ramme hinanden på pengepungen ved at blokere for hinandens handel, var der god brug for neutrale landes handelsskibe. Den neutrale handel måtte ofte beskyttes af Flådens skibe, hvilket især provokerede sømagten England. Efterhånden fandt de neutrale lande sammen i et neutralitetsforbund, hvor de konvojerede hinandens handelsskibe.

Olfert Fischers fader Olfert Fasvier Fischer var i perioden 1739 til 1752 ud over sin bestilling ved Flåden direktør ved "Det Kongeligt Octrojerede Asiatiske Compagni". Han havde således bogstaveligt talt selv aktier i det københavnske handelsmiljø.

## OLFERT FISCHERS KARRIERE

Da den senere søhelt Johan Olfert Fischer som treårig blev optaget som volontær kadet på Søkadetakademiet, var hans fremtid allerede lagt i faste rammer. Han skulle følge i faderens fodspor. Som seksårig blev han virkelig kadet og kunne begynde at modtage undervisning på akademiet, der dengang boede i den nuværende Østre Landsrets bygning i Bredgade. Allerede dengang var akademiet en hæderkronet institution, hvor alle danske søofficerer havde modtaget deres uddannelse siden 1701. I år kan skolen fejre sit 300-årsjubilæum. Af danske uddannelsesinstitutioner er kun Københavns Universitet ældre end Søofficersskolen.

På akademiet lærte Olfert Fischer alle de basale færdigheder, som en søofficer skulle være i besiddelse af. I land blev kadetterne undervist i matematik, navigation, taktik og artilleri, men også mange andre fag stod

## OLFER FISCHER - MANDEN OG HANS MILJØ

på skemaet. De lærte sprogfagene engelsk og fransk, dansede, fægtede og eksercerede. Historie, geografi og kristendom måtte også læres, for de færdiguddannede officerer skulle kunne begå sig i mange forskellige sammenhænge, både på skibsdækket og på de bonede gulve i land. Til søs blev kadetterne uddannet i sømandskab og lærte at føre kommando, dels på togter med kadetfregatten, dels på regulære togter. I 1758 var fader og søn Fischer den eneste gang sammen på det samme skib. Den gamle Fischer kommanderede eskadren, den unge var på sit første togt.

Ud over de praktiske færdigheder, gav uddannelsen på Søkadetakademiet også kadetterne en fælles ballast. De fælles oplevelser og udfordringer i land og til søs skabte et fast sammentømret søofficerskorps. Desuden sikrede et højt niveau i undervisningen, at den danske flåde til stadighed var fuldt på højde med fremmede flåder både teknologisk og teoretisk.

Der blev lagt stor vægt på, at søofficerer lærte at optræde høvisk og dannet. Hvis kadetter eller officerer forbrød sig mod reglerne for god opførsel, kunne det få alvorlige følger. Derfor var det meget ubehageligt for den unge Fischer, at han allerede kort efter sin udnævnelse til sekondløjtnant i 1763 blev anklaget i en krigsretssag. Sammen med to andre officerer havde han optrådt ubehageligt over for en ung pige, som de selv havde ladet hente i en båd til vagten på Christiansholm. For dette blev Fischer og hans kammerater degraderet til matros i et år. Det var faktisk billigt sluppet. Men allerede efter fire måneder blev han benådet på grund af sin i øvrigt gode opførsel og sit gode navn. I øvrigt er dette det eneste, der kendes til Fischers forhold til det smukke køn. Han giftede sig aldrig.

Efter endt uddannelse gennemgik Olfert Fischer en karriere, der på mange måder bar præg af, at han var ene om at forsørge sine mange ugifte søstre. I de biografiske værker om ham er det blevet fremhævet, at han ikke avancerede i den takt, som han kunne have forventet. Tværtimod søgte han i en relativt ung alder i 1777 at få en stilling som kommandant på Toldboden. Her kunne han regne med en stabil indtægt, så han kunne forsørge sin moder og syv søskende. Vi skal i det følgende se nærmere på disse søstre.



## SØHELTEN OG HANS SØSTRE

Som eneste søn og arvtager efter den gamle Fischer, var Olfert Fischer forpligtet til at forsørge sin moder og syv søstre. Det var ikke noget godt udgangspunkt for en karriere. Søstrene var ikke noget godt parti, for familieformuen strakte ikke til at give dem en god medgift ved ægteskab. Derfor måtte mange midler bruges på søstrene. Allerede i 1775 solgte Fischer sine aktier i Asiatisk Compagni for at få pengene til at strække til. Som ovenfor nævnt søgte han også om kommandantstillingen ved Toldboden, hvilket dog blev ham nægtet. I stedet fortsatte han i 1780'erne med landtjeneste ved Søetaten dels ved Dokken, dels ved Konstruktionskommissionen. Her var han i nogle år beskæftiget med de vigtige funktioner, der havde med byggeriet og vedligeholdelsen af skibene at gøre. Herefter stod han atter til søs, og blev efterhånden en af de mest erfarne officerer i den danske flåde. Både for tjenesten til søs og i land fik han de bedste udtalelser fra Admiraltetet.

Men stadig var der hensynet til søstrene at tage. Anna Alida, Agnete Cecilia, Susanne Veronica, Johanne, Frederikke Juliane, Frederikke Louise og Antoinette, hed de. Der vides ikke meget konkret om, hvordan de ernærede sig. Men af Asiatisk Compagnis protokoller fremgår det, at de hver især ejede en aktie i kompagniet. Aktierne havde de arvet efter moderen Anna (født Ackermann). I de år var aktier den mest sikre og lønsomme måde at investere sine penge på. Tiden kaldes ikke uden grund den florisante (blomstrende) handels periode. Store formuer grundlagdes og voksede i de år i takt med, at pakhusene skød op langs Københavns kajer. Mange småsparere i hovedstaden havde også glæde af at investere deres penge i en aktie eller to.

Interessant nok var der også en del af de højst rangerende søofficerer, der havde investeret mange penge i kompagnihandelen. Olfert Fischer havde som før nævnt solgt sine aktier. Men igennem søstrene havde han også interesse i, at det gik handelen godt. Og her kastes der pludselig et nyt lys på krigsbegivenhederne i 1801. Det skal ikke ses sådan, at søofficererne med Fischer i spidsen havde en egeninteresse i konvojpolitikken og den væbnede neutralitet. Men det bør bidrage til at understrege, at konvojpolitikken og den blomstrende handel var blevet en integreret del af det københavnske handelsliv, og betød meget for de almindelige københavnere – både Fischers søstre og de rige købmænd. Ved slaget på Reden kæmpedes der altså for, hvad københavnernes betragtede som en åbenlys og velerhvervet ret til at handle frit med hvem man ville.

## OLFER FISCHER - MANDEN OG HANS MILJØ

Men før vi vender tilbage til den danske konvojpolitik og dens følger ved slaget på Reden, skal vi præsentere Fischer som sømand. Det gøres bedst ud fra de dramatiske begivenheder ved Kapstaden i 1799.

### OLDENBORGS FORLIS

I 1799 øvede Olfert Fischer sin største sømandsdåd. Olfert Fischer havde ankreteret op med orlogsskibet OLDENBORG ved Kapstaden. Han var udkommanderet for at konvojere nogle handelsskibe hjem fra Trankebar – et led i den stadig mere problematiske danske konvojpolitik. OLDENBORGS besætning var på lidt over 500 mand, og der skulle provianteres ved Kapstaden. Under Taffelbjerget lå der yderligere en del engelske og amerikanske handelsskibe og det engelske linieskib SCEPTRE. Det var i begyndelsen af november måned, og da en voldsom nordvestenstorm blæste op, var skibene så godt som forsvarsløse på den åbne red. Den orkanagtige storm varede ved i et døgn, og da den langt om længe løjede af, var alle skibene forlist. Men Olfert Fischer havde ved stor sømandsmæssig dygtighed redet stormen af, så længe som det lod sig gøre, og siden formået at sætte OLDENBORG på grund på en blød sandbanke, hvor skibet blev siddende. Alle andre skibe på Kapstadens red sank i stormen. OLDENBORG blev slået til vrage, men mistede ikke en eneste mand. At situationen havde været alvorlig nok understregedes ellers af, at næsten tusind mand fra de øvrige skibe var druknet. Herunder 481 officerer og menige på det engelske linieskib.

### SLAGET PÅ REDEN

Det blev imidlertid ikke begivenhederne ved Kapstaden, der erhvervede Olfert Fischer en blivende plads i danske historiebøger. Årsagen til, at vi stadig husker ham, og grunden til, at en af Søværnets korvetter bærer hans navn i dag, skal findes i Slaget på Reden den 2. april 1801. På det tidspunkt havde Olfert Fischer rang af kommandør, og det tilfaldt ham, at lede den danske defensionslinie i Kongedybet.

Den politiske situation i 1801 skal ikke her analyseres nærmere. Ganske kort sammenfattet kan det siges, at den ovenfor nævnte konvojpolitik, hvor neutrale lande handlede med hvem de ville, havde ført Danmark-Norge i et voldsomt modsætningsforhold til England, som ellers havde herredømmet til søs. England ønskede at standse denne handel, som var til gavn for Frankrig og Englands øvrige fjender. Den danske regering med

## OLFER FISCHER - MANDEN OG HANS MILJØ

Kronprinsen (den senere Frederik d. 6.) i spidsen kunne ikke gå ud af det neutralitetsforbund, der var indgået med Rusland, Sverige og Preussen, fordi disse lande så ville falde Danmark i ryggen. Særlig Sverige var en bekymring, eftersom man vurderede, at det udelukkende var Ruslands påvirkning, der holdt svenskerne tilbage fra at forsøge at erobre Norge. Da det ikke ved forhandlinger var muligt for englænderne at opløse det neutralitetsforbund, der forpurrede den engelske blokadepolitik mod Frankrig og dets allierede, sendte de derfor en flåde under anførsel af Sir Hyde Parker og Lord Nelson til Østersøen. De traktatlige forpligtelser i forhold til de øvrige neutrale nationer gjorde, at Danmark i 1801 var tvunget til at yde modstand mod englænderne, før de sejlede videre ind i Østersøen. Der var ingen hjælp at hente fra den russiske flåde, der endnu lå indefrosset ved Sankt Petersborg, og svenskerne blev først for sent klar til at bistå med hjælp fra sin flåde. Det var på de vilkår, at Olfert Fischer og hans defensionslinie modtog den engelske flåde den 2. april 1801. Danmark stod alene.

Som medlem af den særlige defensionskommission, som var nedsat af Kronprinsen omkring årsskiftet 1800-01, havde Fischer været med til at udforme den plan, som hovedstaden skulle forsvares efter. Fischer havde været blandt de første til at gøre opmærksom på det beklagelige faktum, at byen ikke kunne forsvares effektivt fra søsiden, hvis den blev angrebet af en stærk engelsk flåde. Defensionsplanen gik i korthed ud på, at en udlagt linie af til dels udtjente orlogsskibe svinebundne for fire ankre skulle danne et slags fremskudt batteri, der så længe som muligt skulle besvare den engelske ild. Med denne linie kunne englænderne holdes så tilpas langt fra byen, at de ikke kunne bombardere den. Som det viste sig seks år senere ved Københavns bombardement i 1807, var det en meget reel trussel. Englænderne var parat til at gå meget langt, for at tvinge Danmark-Norge til at opgive medlemskabet af det væbnede neutralitetsforbund.

Under slaget var Olfert Fischer øverstkommanderende over defensionslinien. Hans kommandostander vajede fra slagets begyndelse klokken ca. 10.30 fra DANNEBROGS stortop, men allerede efter en halv times forløb måtte Fischer og kommandostanderen skifte skib. DANNEBROG var blevet så effektivt beskudt af de engelske skibe ELEPHANT og GLATTON, at al videre kamp fra skibet snart måtte opgives. Fischer var selv blevet såret i hovedet og på halsen af splinter. Til at begynde med tog han ikke videre notits af skaden, men om aftenen viste det sig, at han havde pådraget sig en hjernerytelse. Fischer overgik til lineskibet HOLSTEN, hvorfra han fortsatte med at lede kampen. Men også HOLSTEN måtte forlades efter en rum tid, og Fischer måtte endnu engang skifte opholdssted klokken halv to. Denne gang fik han fast grund under fødderne på Trekroers Batteri, som "måtte tages med kården i hånden". Her opholdt han sig

## OLFER FISCHER - MANDEN OG HANS MILJØ

under resten af slaget. Men det kom ikke til et engelsk stormløb på fortet. Klokkeren to sendte Nelson en parlamentær i land, og selvom enkelte skud stadig gav genlyd over Kongedybet, var forhandlingerne om en våbenstilstand reelt begyndt.

I øvrigt blev Nelsons parlamentær sendt til den danske kronprins og ikke til Olfert Fischer. Det skal dog ikke ses som en nedvurdering af Fischer. Det er blot et udtryk for, at Nelson havde en god føling med dansk politik. Kronprinsen var reelt regent i sin sindssyge faders (Christian d. 7.) sted. Derudover var han øverstkommanderende for Københavns samlede forsvar. Så den handlekraftige Nelson så ingen grund til at gå ad omveje for at nå sit mål – at få den øverste ansvarlige i tale.

Efter slaget affattede Fischer en rapport til Kronprinsen, som han sluttede med disse ord: Til Officerers og Mandskabs mageløse Mod har jeg ingen udtryk. – Slaget selv kan kun beskrive det.



*C.A. Lorentzens arbejdsskitse til maleriet af kampen i Kongedybet. Skitsen har tilhørt Olfert Fischer. Frederiksborg.*

*(Kilde: Ole Feldbæk, Slaget på Reden, p. 164)*





## LOGIMATIC A/S

Søværnets professionelle samarbejdspartner  
når det gælder:

Konsulentassistance i forbindelse med

- \* El- og automationsprojektering
- \* Betjeningsmanualer
- \* Softwareudvikling

*Logimatic A/S er et rådgivende ingeniørfirma og softwarehus. Rådgivningsfunktionen beskæftiger sig primært med design af el-installationer, maskinanlæg og automation hovedsageligt til skibe, industri og off-shore installationer. Software funktionen udvikler kundespecifikke softwareløsninger, der udvikles i tæt samarbejde med kunden.*



**LOGIMATIC A/S**

Sofiendalsvej 9, 9200 Aalborg SV

Tlf. 96 34 70 00 - Fax 96 34 70 01

e-mail: [Imc@logimatic.dk](mailto:Imc@logimatic.dk) - <http://www.logimatic.dk>

Medlem af Naval Team Danmark

## MARINENS BIBLIOTEK

**Henrik Gerners Plads, Bygning 37**

**Nyholm**

**1439 København K**

**Telefon: 32 54 73 82**

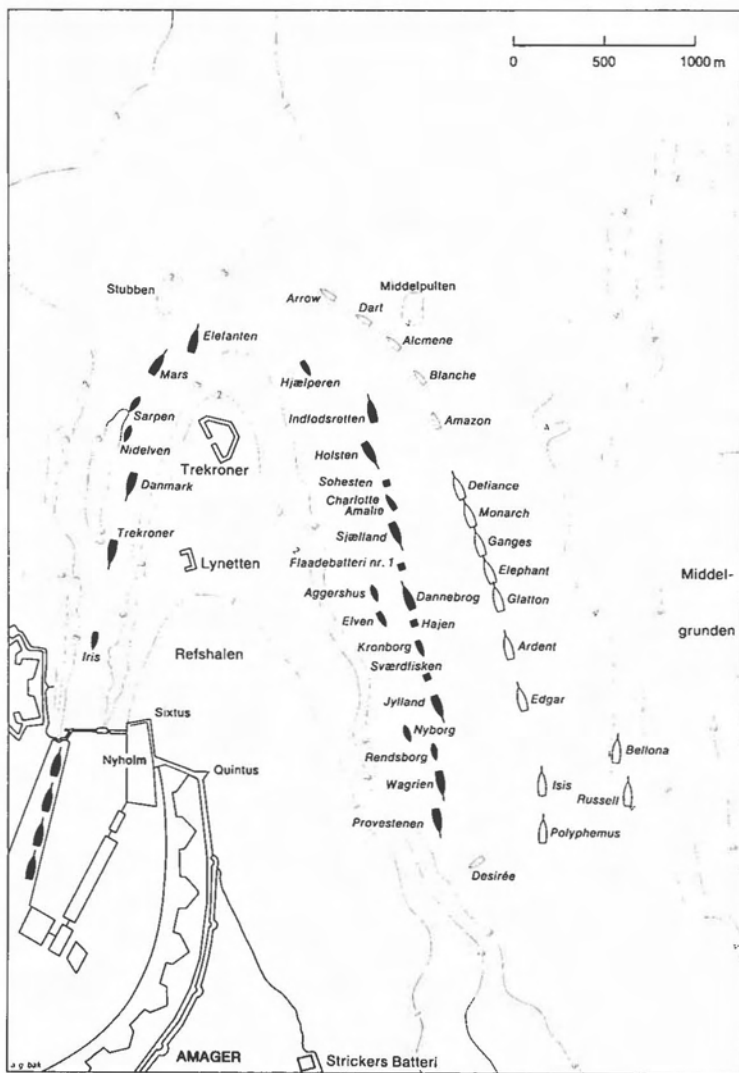
**Telefax: 32 96 31 71**

**Åbningstider:**

**Hverdage: 9-15**

**Tirsdays: 9-18**

## OLFER FISCHER - MANDEN OG HANS MILJØ



*Nelsons nødplan om morgenen den 2. april, der blev til pga. de læge vanddybder.*

*(Kilde: Ole Feldbæk, Slaget på Reden, p. 151)*

## OLFERT FISCHER EFTER SLAGET

På grund af sin hjernerystelse overgav Fischer om aftenen den 2. april kommandoen over den sønderskudte defensionslinie til kommandørkaptajn Steen Bille. Det skulle vise sig nærmest at være symbolsk, for i de kommende år var det den yngre Bille, der tog føringen blandt Søetatens øverste. For eksempel blev det Bille, der stod i spidsen for forsvaret af søsiden, da København blev angrebet på ny i 1807.

Der spredte sig i visse kredse en stemning imod Fischer efter slaget. Man mente, at han måtte holdes ansvarlig for defensionsplanens utilstrækkelighed. Men anklagerne var næret af bitterhed snarere end moden overvejelse. Fischer havde allerede tidligt fastslået, at man ikke kunne holde linien i Kongedybet særlig længe.

I årene efter slaget på Reden indtog Fischer mindre vigtige poster. Under englandskrigene i årene 1807-1809 var han chef for søbatteriet Trekroner med tilhørende stykpramme og kanonbåde. Her gjorde hans kanonbåde livet så besværligt som muligt for de engelske skibe, der passerede København. Et enkelt erobret engelsk skib DWINA gav en særlig rig fangst, og de 40.000 rigsdaler i prisepenge gjorde pludselig Olfert Fischer til en holden mand. Pengene investerede han i aktier – den reformerte købmandsbaggrund fornægtede sig ikke! De originale aktier findes den dag i dag i den Tyske Reformerte Kirkes eje, hvortil han testamenterede dem. I det hele taget brugte han meget tid på menighedsarbejdet i kirken i sine sidste år. I flåden førte han derimod en meget anonym tilværelse. Og da han avancerede til Viceadmiral i en alder af 78 år i 1825, havde han for længst forladt aktiv tjeneste.

Han boede sine sidste år sammen med sin yngste søster Antoinette i Store Kongensgade 40, hvor der nu er opsat en mindeplade. De andre søstre var alle døde. Den 18. februar 1829 døde han, og blev begravet i familiegravstedet på kirkegården bag den Reformerte Kirke i Gothersgade. Han var da 81 år gammel. I 1920 blev der opstillet et monument over ham, der er en søhelt værdig med tunge ankerkæder og kanoner. Dette monument blev i 1998 restaureret, hvilket blev omtalt i dette tidsskrift. I den reformerte menighed mindes han endnu, og i forbindelse med jubilæet for Slaget på Reden, har man fået komponisten Frederik Magle til at komponere et værk til minde om ham og slaget på Reden. Den vil blive uropført i kirken om aftenen den 1. april og gentaget den 2. april.

Og længe efter, at jubilæumsfestlighederne er færdige, vil korvetten OLFERT FISCHER sejle videre i danske og internationale farvande. Den blev søsat i 1979, og er netop blevet levetidsforlænget til 2010. Når den engang er udfaset, overtager et nyt fartøj jo nok det gamle navn, der

## OLFER FISCHER - MANDEN OG HANS MILJØ

skal minde Søværnets personel om en dygtig sømand og en modig forsvarer af København.

### Litteratur:

E. Briand de Crévecoeur, *Olfert Fischer, Københavns Modige Forsvarer*, Kbh. 1943.

Ole Feldbæk, *Slaget på Reden*, Kbh. 1985. **NB: Nyt oplag netop udkommet, februar 2001!**

Tidsskrift for søvæsen 1901, P.C. Bundesen, *Slaget paa Reden 2. April 1801*.

Tidsskrift for Søvæsen nr. 6, december 1998, *Olfert Fischers Grav på Reformert Kirkegård*.

Topsøe- Jensen og Marquard, *Officerer i den danske og norske Søetat I-II*, Kbh. 1935.

*Tak til cand. mag. Mogens Rostgaard Nissen for oplysningerne om Asiatisk Compagnis aktionærer.*



## EN ØJENVIDNESKILDRING AF SLAGET PÅ REDEN

*Forfatteren har forsket i Det Kongelige Biblioteks arkiver og bl.a. studeret en dagbog med en øjenvidneskildring fra Slaget på Reden.*

# EN PENSIONERET SØOFFICERS ØJENVIDNESKILDRING AF SLAGET PÅ REDEN – PETER SCHIØNNINGS DAGBOG ANNO 1801

*Af*

*cand. mag. Jakob Seerup*

## INDLEDNING

Det følgende er et uddrag af den pensionerede søofficer Peter Schiønning's dagbog i dagene omkring Slaget på Reden. I forbindelse med mit speciale "Søkadetakademiet i Oplysningstiden" stødte jeg på Schiønning's dagbog, som jeg brugte som kilde. Den findes på Det Kongelige Bibliotek sammen med en enorm samling af hans breve, manuskripter og andre skriftlige efterladenskaber. Hans karriere forløb indtil 1780 glat og tegnede særdeles lovende, men da han ved Dansk Vestindien mistede ti handelsskibe, som han konvojerede med orlogsskibet BORNHOLM, til engelske kapere, blev han afskediget.

I 1801 boede Schiønning i Bagsværd, men meget af familien boede i hovedstaden. Det var derfor uden tøven, at han tog ind til byen, da slaget begyndte. Ganske vist oplevede han ikke slaget på helt nært hold fra skibene i den danske linie. Men til gengæld er dagbogsoptegnelserne en glimrende kilde til det mylder af rygter, der florerede i hovedstaden under det engelske angreb.

Retstavning og ortografi har jeg tilnærmet moderne dansk, og enkelte steder er der i [kantede parenteser] tilføjet små forklaringer.

## HØRTE LÆRKEN FOR FØRSTE GANG...

### DEN 25. MARTS

Brev, at den engelske flåde, som vi havde stedse ventet hele vinteren, nu skulle være ankommen i Sundet under Admiralerne Parker og Nelsons kommando, der forlangte at gå igennem Sundet til Østersøen. Vi havde som bekendt eqviperet hele vinteren (endog helligdage, som jeg selv så, da jeg var i København. Især på en defensionslinie af blokskibe, batterier &c) for at modtage den. Hverken den svenske eller russiske flåde var ankomne endnu, der skulle conjungere sig med os. Guvernøren Giersdorff, sagde man, var afsat, og at Kronprinsen havde påtaget sig samme [ledelsen af slaget], indtil Prinsen af Würtenberg kom hjem, som da skulle være det. Kongen skulle være flyttet til Rosenborg &c.

### DEN 27. MARTS

Havde en dejlig mild forårsdag med solskin og stille. Hørte lærken første gang på marken. Spadserede om aftenen Kl. 11 i måneskin i haverne. Venus havde en usædvanlig herlig glans, som sås tillige med Jupiter, Saturnus, Mars og Månen – hørte Ole Moensen var død.

### DEN 28. MARTS

(...) Brev, at min broder havde gigtfeber. At studenterne var opbudt af Kronprinsen til at formere sig i et korps, og som skulle udgøre 1500, som overhofmarskal Hauch og Major Lorentzen ved kadetterne skulle kommandere. Min broders søn Peter var der iblandt. Den russiske flåde kunde ikke komme for is. Den engelske flåde skulle nægtes gennemgang. Kronborg skulle have 800 kanoner. Der var sat store præmier for at kunde træffe skibsrør eller master 100, 50 og 25 rigsdaler (men man måtte nok spørge hvor man kunde vide, hvem der havde truffet samme). Den første ladning skulle være med dobbelt kugle &c. Kaptain Runge og en Andreesen skulle være afsat fra skibe som feje. Jeg kender den første som en habil officer og vist ikke fej &c. Den engelske flåde, da den var nægtet gennemgang, skulle have lagt sig længere bort for at vente flere skibe og nærmere ordre.

## EN ØJENVIDNESKILDRING AF SLAGET PÅ REDEN



*Kronprins Frederik (1768-1839) var kun 16 år gammel, da han ved et kup på Christiansborg tiltog sig magten, og fra 1784 til Christian den Syvendes død i 1808 fungerede han som regent for sin syge far. Indtil 1797 var A.P. Bernstorff dog statsrådets ledende skikkelse, og den unge kronprins bøjede sig for den erfarne statsmands autoritet. Men da Bernstorff døde i sommeren 1797, lod kronprins Frederik utvetydigt sine omgivelser forstå, at han herefter selv ville regere. Han ville være enevældig, og den offensive neutralitetspolitik var **hans** politik. Malet af Jens Juel 1797. Rosenborg.*

*(Kilde: Ole Feldbæk, Slaget på Reden, p. 29)*

## EN ØJENVIDNESKILDRING AF SLAGET PÅ REDEN

### DEN 29. MARTS

Hørte lærken alle steder i haverne. Hørte Madam Lange havde solgt sin gård her til en kinafarer Jørgensen for 1500 Rd.

### KANONTORDEN I DET FJERNE

### DEN 30. MARTS

(...) Som jeg just sad og skrev om morgenen Kl. 7 1/2 hørte jeg en mægtig skyden at begynde i Sundet, som stærkt her ved en Nordenvind kunde høres, lod straks bestille Vogn for at tage til København da det nu var åbenbart, at den engelske flåde selv tog sig tilladelse at gå igennem Sundet. Skydningen vedblev omtrent mod en time, opholdt noget og begyndte igen. Da jeg kom så langt ind på vejen, at jeg kunde se søen, så jeg den engelske flåde lå rolig i Hollænderdybet, for mulig efter Bataljen at sætte sig noget i stand. Kunde ikke iattage med kikkert, at nogen af dem, enten havde mistet master eller stænger. Da jeg kom til Øster Port, var den lukket, så at jeg måtte køre om til Nørre Port. Man sagde i byen at den engelske flåde ville i nat foretage noget imod byen og vores linie. Ved indkøringen så jeg en mængde soldater på Volden, en hob folk og militære på gaderne og et slags oprør, løben og renden i byen. Om eftermiddagen var hos Weisvoigts og hos min broders, som var temmelig slet, det havde slaget sig til feber, han havde fantaseret noget, og frygtede lidet denne engelske flåde.

### DEN 31. MARTS

Var atter om eftermiddagen til min broders som frygtede for et bombardement og ville flytte. Jeg forsikrede ham, om det end kom til bombardement vilde bomberne liden eller ingen virkning gøre, da de og ikke kunne komme nær nok dertil. Alle steder stod folk på deres alarmplads, især hele brandvæsenet med alle deres sprøjter og redskaber samt en mængde forråd af vand, især var Kongens Nytorv således opfyldt. Uden for alle huse stod ofte store kar fulde af vand. Folk begyndte ellers stærkt at flytte fra byen, hos os lod vi intet flytte. Peter kom hjem, da jeg var der, og havde med Studenterne Exerceret på Ridebanen. Weisvoigt var på Quintus ved hvilket batteri det Borgerlige Artillerie havde Post. Claus, min brodersøn havde sin post på Cancelliet.



## EN ØJENVIDNESKILDRING AF SLAGET PÅ REDEN

### DEN 1. APRIL

var Frøken Flensborg her om formiddagen. Weisvoigt var her også noget, da han var ved at gå til Quintus. Om eftermiddagen lagde englænderne eller en division af deres flåde sig ind omtrent ved Quintus eller imellem samme og Nyholm, som jeg kunne se såvel i vores gangvindue som oppe i loftsvinduet, og hvoraf kunde slutes, de derfra ville foretage noget, da de vel ikke turde gå til Østersøen og have os i fuld stand ligesom i ryggen på sig - især ved tilbagegangen.

Helene og den lille Michel kom her i eftermiddag. Vi fulgte hende alle hjem om aftenen, gik også alle ind på vejen for en kort tid til min broders.

### SLAGET

#### DEN 2. APRIL, SKÆRTORS DAG

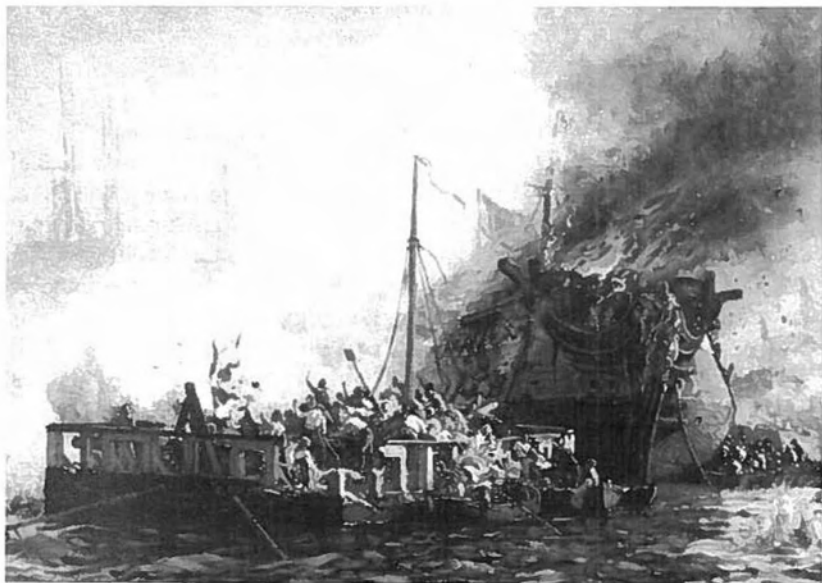
Der var ikke blevet ringet med klokker i dag eller holdt prædiken.

Om morgenen så, at nogle flere engelske skibe endnu havde lagt sig hen hos de andre, men den anden fløj endnu at være langt fra dem &c. Kl. 10 1/2 hørte om formiddagen en stærk kanonade at begynde da englænderne havde angrebet vores defensionslinie, der lå for adskillige ankre på Reden, således at de ikke kunde bringe dem i dobbeltild eller komme på den anden side af dem for grunden. Jeg gik op i det øverste af Garnisons Kirketårn, som var straks ved huset fra en låge af, min datter Marie Christine fulgtes med; man kunde godt se bataljen derfra. Vinden var omtrent SO med god brise sydlig kuling. Røgen hindrede dog synet en del. De Engelske Skibe sejlede af og til, vendte derpå og afskød deres kanoner i forbi-sejlingen. Vores svarede med kraft og lod som de havde fordelen i begyndelsen, som de og efter deres stilling og beliggende burde have. Men det forekom mig dog siden efter nogle timers forløb, som om vores skyden begyndte at mindske, mere end kunde formodes. Grev Knuth kom her i midt-dags. Claus også; Kl. 1 kom Frk. Nägler kørende hertil fra Bagsværd af med pigen, og havde leveret nøglen til huset ind hos en bonde. Da hun med den østlige og sydlige vind havde hørt kanonaden stærkt derude, troede hun, vi alle tillige med byen var i yderste fare, og kom derfor, for at ville have lige skæbne med os. Anne Lisbeth kom her også, som Marie Christine gik ud at spadsere med.

Grev Knuth sagde, det stod kuns slet til med vores linie, at den ganske af den engelske var ruineret, at man mente, vi havde tabt 2500

## EN ØJENVIDNESKILDRING AF SLAGET PÅ REDEN

mand, kaptain Schrödersee, Thura, løjtnant Meyer skudt, kommandør Fischer bleseret [såret]&c. Man hørte nu også, hvorledes vores skud næsten aldeles ophørte. Han fortalte også, at skibet Prøvensteen (tilforn Christian d. 7.) var skudt i synk og spoleret, at af 700 mand skulle kuns 9 være bjerget, nogle mente, der ikke var kommet et levende Øje derfra. De meste af vores skibe skulle være skudt fordærvet og et i brand. De engelske skibe skulle også have fået skade og 3 kommet på grund &c. Grev Knuth havde sine efterretninger på tredje hånd fra Kronprinsen, han (Kronprinsen) fik bestandig rapport fra vores skibe, som igen skrev hver time sin Gemalinde til, hvorledes det stod sig, der igen fortalte sin kammerfrøken det, fra hvilken Knuth fik det at vide.



*Scene fra Slaget på Reden den 2. april 1801. Maleri af Chr. Mølsted (1862-1930).*

Eftermiddagen Kl. over 4, så en stærk røg for enden af Bredgade opstå, og hørte tillige et knald, som uden tvivl var et af vore skibe der sprang [blokskibet Dannebrog], da det syntes nær inde, og strax ophørte

## EN ØJENVIDNESKILDRING AF SLAGET PÅ REDEN

røgen derefter. Man sagde, englænderne havde sendt et fartøj i land, for at erfare, om vi ville indgå de konditioner, de forelagde os, der ikke vare antagelige, så man mente bataljen snart vilde begynde igen og muligvis i nat. Den spanske minister så jeg gå forbi og snakkede stærkt for sig selv med megen iver. En skam var det at se, med hvilken hast man flyttede i hele byen. Marie Christine tog op til Lise i dag for at blive der i nat, da hun ikke var vel. Man kunne ikke få noget ret at vide, da hele byen var fuld af løgn og ulykkelige tidender os angående, men at der handlede om en stilstand syntes åbenbar. Var hos min broder &c.

### **... DE KUNNE IKKE TALE, BLODET STOD STEDSE EFTER DEM ... DEN 3. APRIL 1801**

Englænderne havde forholdt sig rolig i nat. Var i formiddag hos Lise, som havde en skarlagensfeber men godartet. Hun var meget rød på armene. M L. og hendes søster var der også. Professor Bang kom der også, og mente det havde ingen fare. Han sagde, der var sluttet en stilstand på nogle dage. Om middagen kom Grev Knuth, han fortalte at Admiral Nilson selv i går eftermiddag havde været i land og talt med Kronprinsen. på Palæet, og at der var sluttet en stilstand på tre dage. Men at han vilde, vi ikke alene skulle gå ud af konventionen, men endog alliere os med dem, og med 10 af vores orlogsskibe gå med dem til Rusland for at gøre Et med dem, hvilket var blevet afslået, men tilbudt i stedet at vi vilde være Mediateur imellem dem og Rusland. At de engelske skibe lå nu, hvor vores defence havde ligget. Det er vist, at havde englænderne gjort sådanne forslag og ville tvinge os til samme, kunne det anses for infamie at tage der imod, men for at vove alt. Men jeg tvivler om deres hensigt har været så slet, som den mening det kunne tages i. Uden tvivl har de dermed kuns villet sagt: Vi ved, I er tvungne af Rusland til at indgå i den konvention således som den er (som vi nok og i grunden var) men kom, alliér, og forén eder med os, og gå til Petersborg, vi skal fri eder fra det russiske åg. Knuth mente, at dersom det nu kom til action igen, som man ventede efter de tre dages forløb, ville de først søge at borttage Trekroners Batterie og at alt så derefter var forbi. Og da jeg sagde, at vi havde jo Kastellet, og batterierne Sixtus og Septimus og Quintus samt Amagers [Strickers], der egentlig var Københavns defence til søs, der vilde ruinere dem, svarede han at samme vare snart ødelagde, at det var deres agt, at brænde flåden op, og bombardere og stikke ild på byen. Det syntes, at Kronprinsens rapporter til hans Gemalinde har været alt for frygtelige, mulig for at forskrække hende lidet.

## EN ØJENVIDNESKILDRING AF SLAGET PÅ REDEN

Kongen, sagde man, havde nu hastig taget sin Residents på Frederiksberg [Slot].

Jeg sagde til Knuth, at var der noget, jeg ved denne lejlighed kunde holdes skikket til, ville jeg stedse anse det for en pligt. Min kone var bleven hos Weisvoigts. Grev Knuth skulle i eftermiddag tage landeværnsfolkene i ed. Han sagde strax, at vilde sende sin datter til Gyldensteen, og rådede os til alle at flytte ud på landet og tage al godset med, hvortil han vilde låne to vogne. Da jeg bad ham, at om der skulle høres nogle nye tider, vi da måtte få det at vide, lovede han samme. Da han gik, var han meget rørt, og sagde han mulig ikke så os mere &c. Af de blesserede skulle over 100 være døde i nat på hospitalerne, af hvilke fleste man ikke vidste hvor de tilhørte, da det var de pressede folk. Jeg var hos min broder, han var bedre. Så der kopi af et brev, som Nelson skulle have skrevet i går i land, men som jeg strax forsikrede var falsk, da det var alt for latterligt og klagende dertil. Var om eftermiddagen hos Weisvoigts, hvor jeg så nok en kopi af samme brev, men forskellig, og vist heller ikke ægte. Hørte ellers, at englænderne havde i nat taget vores blokskibe bort, så der nu var ganske ryddeligt. At Nelson havde i går eftermiddag talt med Kronprinsen og overtalt ham til en stilstand. At der skulle sendes en kurer til Rusland og stilstanden stedse fornyes, til denne kom tilbage. De blesserede, som i går blev bragte i land, skal have set skræksomme ud, som Knuth og fortalte, foruden de, som havde mistet Arme og Been, var der også adskillige som havde mistet den ene hele kæbeben, at man kunde se som ind i hovedet på dem, de kunne ikke tale, blodet stod stedse efter dem &c. En Kaptain Braun, chef af et blokskib, skulle have mistet det højre ben. Over en halv snes officerer vare skudte, og over 1500 mand fangen, hvoriblandt officerer og chefer, kaptajn Arenfeldt var fangen &c.

### DEN 4. APRIL 1801

Hørte bekræftelse på det meste, jeg havde hørt i går, og at stilstanden blev til noget. Jeg havde om natten Kl. 1 omtrent hørt et stærkt knald, som var et af vore blokskibe, de engelske havde taget og selv stukket ild på, som man sagde. Man råbte brand her i byen. Flytningen var stærk endnu, så vel med store vogne, som på bærebøre, og enlige folk der løb med store bylter, da den ene efterabede og skrækkede den anden. Man flyttede også fra Kade-takademiet, Rosenkrands lod og flytte, man sagde Bernstorfferne også.

Da os blev sendt to vogne, blev dermed udflyttet det, som hvert forår plejede at udflyttes til lystgården. Var hos Helene og min broder i formiddag, som begge var i bedring. Eftermiddagen Kl. 4 1/2 rejste igen til



## EN ØJENVIDNESKILDRING AF SLAGET PÅ REDEN

Bagsværd med min svigerinde for det første. På udvejen så en mængde flyttegods på vejene på store vogne. Min kone og datter blev tilbage. Min broder havde flyttet det meste af sit tøj til en kammerråd og bogholder Olrok, der boede i Stormgaden ved Volden, hvor han også i tilfælde selv vilde flytte hen.

### DEN 5. APRIL 1801

Brev at man ville indtage 3Kroner &c. og sætte ild på flåden &c, muligvis ved bomber og gloende kugler at beskyde den med, men sådant er ikke så let gjort som sagt. De af vore folk, som var fangne, vare blevne sendte i land, men forblev fanger. At Kronprinsen fik i går et brev fra Kongen af Sverrig, som han strax med hast og vrede stak i lommen og kort affærdigede den svenske admiral. At Nelson havde sagt, han heller havde ønsket at slås i forening med os og som allierede. Jeg vil nok tro, at da Holland og Portugal nu vilde gå dem glip, vilde de nok have os igen (i stedet) &c. Russerne kunde ikke komme endnu, de Svenske ikke heller, som uden tvivl har været det, den Svenske Kongens brev har handlet om. De blesserede døde på hospitalet vare begravne i dag. Man sagde over 100 i tallet, som kørte i tildækkede vogne, nemlig rustvogne, uden kister, og blev nedgravet mange samlede i dertil opgravede store kuler på Soldaterkirkegården udenfor Øster Port. Bag efter fulgte to af de skudte officerers lig, Thura den ene, i en fløyels ligvogn, med en del kareter bagefter. Studenterkorpset skal og have fulgt...

### EFTERSKRIFT

Her slutter uddraget af dagbogen, idet der ikke er flere umiddelbare iagttagelser. Efter slaget fortsatte livet som vanligt for Schiønning. Han passede sin have og fortsatte sit flittige dagbogsskriveri.

Om end Schiønning ikke har givet os epokegørende nyt om selve slaget og dets forløb, giver hans dagbog dog et sjældent glimt af stemningen i København før under og efter slaget. Det kan forventes, at hans dagbog vil kunne fravristes mange flere oplysninger om flådens historie, efterhånden som den bliver tydet og renskrevet.

## "KYSTFLÅDENS STAB"

*Af*

*kommandørkaptajn S. Ditlevsen*

I Søofficers-Foreningens bibliotek kan man se et mærkeligt billede med ovennævnte titel. Næsten det samme billede malet på lærred findes på Frederiksborg-museet, men stadig kun en skitse til et maleri, som sandsynligvis aldrig er blevet gjort færdigt. Søe-Lieutenant-Selskabet modtog billedet den 28. januar 1941 af dispachør L. N. Hvidt (Otto Baches svigersøn) gennem orlogskaptajn M. Lorck. Den daværende formand, senere kontreadmiral E. J. Saabye, modtog billedet og lod fremstille en ramme af træ fra línieskibet Mars (blokskib 2. april 1801), som havde ligget på havets bund i 100 år.

Vi har i mange år set dette mærkelige billede med de fleste af vores søhelte samlet på et sted, populært kaldte man billedet "Kystflådens stab"! Men hvad lå der egentlig bag?

Jeg har fundet frem til fakta og hele Christian Winthers digt. Herefter var der en del ting som faldt på plads, og det hele er særligt aktuelt nu, hvor vi skal fejre 200 året for de 2 begivenheder, der var så væsentlige for vor flådes historie.

Indledningsvis må det slås fast, at vi beskæftiger os med en digter og en maler, som var opfyldte af national bevidsthed og forargelse over den behandling, der var overgået Danmark. Den gamle sømand ser over på Holmen og kan ikke finde skibene ("*I Havets stærke Svaner*"). Han dør og ledsager "*den store bådsmandsmat*", så han kan gense de gamle søhelte i "*Chefens kahyt den høie*". Otto Bache skal illustrere teksten og samler alle søheltene. Han lavede 2 skitser, den ene - en kultegning - er Søe-Lieutenant-Selskabets, den anden er malet på lærred og findes på Frederiksborgmuseet. Det er uvist om billedet nogensinde blev gjort færdig.

Hele sagen er præget af den nationalisme, som prægede danskerne i slutningen af 1800-tallet, sproget er smukt og fortjener at blive læst for at

## FORSIDEBILLEDET - "KYSTFLÅDENS STAB"

vi kan få et indtryk af vores historie. Hvem er egentlig søhelte? Hvem ville kunne indgå i søværnets apoteose anno 2001? Er der nogen, som kender Niels Juel, Peder Skram og Herluf Trolle andet end som skibsnavne? I dag er Holmen igen tomt for skibe!

Selvom nogle af tidsskriftets læsere måske kunne finde følgende data unødvendige, følger nedenfor søheltenes vigtigste data:

- *Biskop Absalon*, 1128-1201.
- *Rigsadmiral Peder Skram*, 1503-1581. "Danmarks Vovehals". Frederik 2. var utilfreds med hans inaktivitet i efteråret 1563, derfor blev Herluf Trolle chef for flåden i 1564.
- *Admiral og Rigsråd Herluf Trolle*, 1516-65. Slaget ved Øland 1564, Fehmarn 1565, hårdt såret og døde efter tilbagekomsten. En pligtopfyldende adelsmand kendt for sit svar da han igen skulle møde faren til søs: "*Ved I hvorfor vi hedder Herremænd og bærer gyldne kæder?*"
- *Admiral Otte Rud*, 1520-65. 7-årskrigen, entrede Makalös under slaget ved Øland 1564. Afløste Herluf Trolle. 1565 taget til fange efter slaget ved Bornholm og død af pest samme år i svensk fangenskab.
- *Christian IV*, 1577-1648.
- *Admiral Cort Adeler*, 1622-75. Generaladmiral, iværksatte fornyelse af flåden.
- *Admiral Niels Juel*, 1629-1697. Fortsatte Cort Adellers fornyelse af flåden. Slaget i Køge Bugt, Ridder af Elefanten.
- *Kommandør Iver Huitfeldt*, 1665-1710. Træfning i Køge Bugt som chef på linieskibet Dannebrog, som sprang i luften.
- *Viceadmiral Peder Wessel Tordenskiold*, 1690-1720.
- *Viceadmiral Olfert Fischer*, 1747-1829. Som kommandør øverstbefalende ved Slaget på Rheden.
- *Admiral Steen Andersen Bille*, 1751-1833. Chef for kanonbådene under Slaget på Reden. Øverstkommanderende i 1807, hvor han nægtede at underskrive på kapitulationsdokumentet.
- *Kontreadmiral C. V. Jessen*, 1764-1824. Chef for Linieskibet Prins Christian under slaget ved Sjællands Odde, 22. marts 1808. Guvernør på de Vestindiske øer.
- *Løjtnant Peder Willemoes*, 1783-1808. Chef på Flådebatteri nr. 1. Dræbt under slaget ved Sjællands Odde, 22. marts 1808.

## DEN DANSKE MARINES APOTEOSE

### ILLUSTRATION TIL CHRISTIAN WINTHERS DIGT "MATROSEN":

*"... får jeg lov at gå agterud, til chefens kahyt den høje, der møder jeg Wessel, Juel og Rud og ham med det ene øje"*



*Stående fra venstre: Løjtnant Peder Willemoes 1783-1808, Viceadmiral Olfert Fischer 1747-1829 (i profil), Admiral Niels Juel 1629-1697, Kommandør Iver Huitfeldt 1665-1710, Admiral Cort Adeler 1622-75, Admiral og Rigsråd Herluf Trolle 1516-65, Admiral Otte Rud 1520-65 (næsten skjult), Rigsadmiral Peder Skram 1503-1581, Biskop Absalon 1128-1201, Kontreadmiral C. V. Jessen 1764-1824, Admiral Steen Andersen Bille, 1751-1833, (begge næsten skjult), Viceadmiral Peder Wessel Tordenskiold 1690-1720. Siddende foran: Christian IV 1588 - 1648.*



## "MATROSEN"

### AF CHRISTIAN WINTHNER

*Ved Toldboden steeg en Matros i Land,  
Hans Haar de vare saa hvide,  
Han havde ei seet sin Fædrestrand  
I mange Herrens Tide.*

*Han havde ei seet, at Byen faldt  
For engelske Blus og Brande,  
Ham Skjæbnen havde fra Hjemmet kaldt  
Langt bort til fremmede Lande.*

*Der stod han da med Haanden i Barm,  
Og Øiet saa mørkt i Vrede,  
Og stirrede med veemodig Harm  
Paa den tomme Svanerede.*

*Da tørrer han sig om Skjæget brat,  
Mens Taaren paa Kinden brænder,  
Han knuger den gamle, begede Hat  
Imellem de sittrende Hænder.*

*"Hvor er I henne, store og smaa,  
I Havets stærke Svaner?  
Som smykkede her i Dammen laae  
Med Dannebrog's røde Faner?"*

*Søger I end den gamle Færd  
Paa Jærne fjentlige Kyster?  
Viser I Fienden, hvor stolt i bær  
De egeplankede Bryster?*

*Nei! – I har glemt den gamle Sang,  
De danske jublende Toner;  
Nu stemmer I op den Seiersklang,  
Der toner fra Brittens Kanoner.*

*Vel har jeg tømt saa mangen Skaal,  
Men ingen beesk som den sidste,  
Den var iskjenket til bredfuldt Maal,  
Nu vil mit Hjerte briste!*

*Naar snart, Kammerater! mit gamle Skrog  
Jeg i sidste Havn skal fortøie,  
I svøbe en Flig af Dannebrog  
Omkring min snevre Køie.*

*Det gjør saa godt for Vee og Værk,  
Det Svøb bør man vel hædre,  
Selv Jomfru Marias Silkesærk  
Ei Smerten kan dulme bedre.*

*Naar da den store Baadsmat  
Paa Dækket kalder de Døde,  
Da skal jeg ogsaa være parat  
Til Mønstring hisset at møde.*

*Og Chefen selv, kan I troe mig, Børn!  
Mig beder frem for sig træde:  
"Naa er du der, din gamle Ørn!  
"Gak ind til din Herres Glæde!"*

*Saa faaer jeg Lov at gaee agter ud,  
Til Chefens Kahyt, den høie;  
Der møder jeg Wessel, Juel og Rud,  
og Ham med det ene Øie."*

*Saa talte han og lagde sig træt –  
De troede, han faldt i Tanker;  
Da var han død, - hans Død var let,  
Hans Hoved laae på et Anker.*

(1772)

ORLOGSMUSEET

## SLAGET PÅ REDEN 1801 SÆRUDSTILLING PÅ ORLOGSMUSEET



Den 2. april 2001 åbner Orlogsmuseet en særudstilling i anledningen af 200-årsdagen for Slaget på Reden. Udstillingen varer indtil den 2. september 2001. Desuden har Orlogsmuseet lade fremstille en

### FILM OM SLAGET PÅ REDEN DEN 2. APRIL 1801

i samarbejde med Lydia Productions. Filmen handler om hændelserne i forbindelse med slaget og vises for museets gæster i museets åbningstid 12-16. Professor Ole Feldbæks bog "Slaget på Reden", som Politikens Forlag har ladet genoptrykke, kan desuden købes på museet.

**Orlogsmuseet**  
**Overgaden oven Vandet 58**  
**DK-1415 København K.**  
**Tlf. + 45 32 54 63 63**  
**Fax. + 45 32 54 29 80**  
**e-mail. [info@orlogsmuseet.dk](mailto:info@orlogsmuseet.dk)**

FOROMTALE

## FOROMTALE

### SLAGET PÅ REDEN

**Af Professor Ole Feldbæk**

**Politikens Forlag, 1985/2001**  
(Genudgivelse, 282 pp. ill.)

**2001 er 200-året for Slaget på Reden.**

**Slaget på Reden** er en af de mest spændende og dramatiske begivenheder i Danmarkshistorien. Professor i historie Ole Feldbæk giver en medrivende beskrivelse af det komplicerede politiske og militære begivenhedsforløb, der udspillede sig omkring den 2. april 1801. Med sin store viden og fortællelyst opruller han begivenhedernes gang i de lange dage, der skulle få så stor betydning for eftertiden.

**Bogen indeholder:**

- Den mest komplette gennemgang af Slaget på Reden
- Omfattende dokumentation i form af breve, dagbøger mm.
- Underholdning og spænding i topklasse
- Mange illustrationer
- Instruktive kort

Bogen henvender sig til alle, der interesserer sig for Danmarks historie og som holder af en god fortælling.

Forfatteren Ole Feldbæk er professor i historie ved Københavns Universitet og har skrevet en lang række bøger om dansk og norsk historie.

*(Tekst fra bogens bagside)*

## FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARFORBEHOLDET

*Som opfølgning på kontorchef Reimer Niensens artikel om det danske EU forsvarsforbehold i Tfs 6/2000, bringes her en tilrettet udgave af Chefen for Forsvarsstabens Planlægningsstab, kontreadmiral Jørn Olesens indlæg på Folk & Forsvar og YES Danmark konferencen "Danmark, EU og forsvarsforbeholdet efter 28. september" i Landstingssalen, Christiansborg, 8. november 2000.*

# FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARFORBEHOLDET OG DE FREMTIDIGE KONSEKVENSER FOR FORSVARETS GENNEMFØRELSE AF INTERNATIONALE OPGAVER

*Af*

*kontreadmiral Jørn Olesen*

## INDLEDNING

I forbindelse med mit foredrag i Søe-Lieutenant-Selskabet den 1. februar i år viste den efterfølgende debat, at der blandt selskabets medlemmer er betydelig interesse for de forsvarsmæssige konsekvenser af Danmarks EU forsvarsforbehold. I den anledning gengives her, i tilrettet form, mit indlæg fra Folk og Forsvar og YES konferencen november 2000.

Det bør indledningsvis erindres, at det ikke var forsvarsforbeholdet, der var til afstemning den 28. september 2000. Forsvarsforbeholdet stod før afstemningen, og det står efter afstemningen. For forsvarsforbeholdet ligger betydningen af folkeafstemningen derfor i det ændrede politiske perspektiv, der tegner sig efter afstemningen. Det er primært en politisk diskussion, som ikke er temaet for denne artikel, hvis sigte er at belyse de forsvarsmæssige konsekvenser af forbeholdet.



## UDVIKLINGEN AF EU'S FORSVARSDIMENSION

Udviklingen af EU's forsvarsdimension foregår netop i disse måneder med rivende hast. Både dette specifikke emne og Danmarks forsvarforbehold i det hele taget er derfor både relevant og aktuelt. Det understreges af, at temaet mediemæssigt og politisk allerede har været oppe at vende flere gange siden folkeafstemningen. Først - naturligvis - i de politiske tilkendegivelser umiddelbart efter afstemningen, herunder radikale udmeldinger om behov for folkeafstemning om forsvarforbeholdet for at kunne deltage i minerydning under EU. Dernæst i forbindelse med SF's forsvarsordførers tanker om ændring af forbeholdet for at kunne deltage i humanitære operationer i den lavere ende af konfliktspektret. Endvidere i avisskriverierne om svenske overvejelser om behovet for i nordisk sammenhæng eventuelt at lade danske soldater afløse af britiske for at kunne deltage i EU-ledede operationer. Og endelig i forbindelse med Centralforeningen for Stambpersonels kongres på Nyborg Strand i oktober 2000. Formanden for Centralforeningen lagde her ud med et budskab om, at Forsvaret risikerer at blive irrelevant, hvis Forsvarets internationale opgaver begrænses til bidrag med observatører eller bidrag til FN-opgaver i den lavere ende af konfliktskalaen. Både Forsvarsministeren og flere af partiernes forsvarsordførere gik også ind i debatten. Det er ikke mit indtryk, at alle disse tilkendegivelser har svækket interessen for emnet, hvorfor det synes at være på sin plads med en belysning af forbeholdets betydning for Forsvaret.

Mit korte svar på det første spørgsmål, der er indeholdt i artiklens emne, nemlig spørgsmålet om Forsvarets oplevelse af forsvarforbeholdet, er, at *"Det vi i dag er afskåret fra at deltage i, er noget andet end det, vi sagde nej til tilbage i 1992 - og det kan være svært at forstå og forklare."*

Mit korte svar på det andet spørgsmål i emnet, nemlig spørgsmålet om de fremtidige konsekvenser for Forsvarets gennemførelse af internationale opgaver, er, at *"Hvis udkommet af udviklingen af EU's forsvarsdimension bliver, at EU enten pålægges eller påtager sig ansvaret for flere internationale militære opgaver og operationer, så vil vores manglende mulighed for at deltage heri rumme betydelige problemer både for Danmark og for dansk forsvar. Forbeholdet har fået den utilsigtede virkning, at det rammer mulighederne for at gøre en indsats på et område, hvor Danmark har en årelang tradition for at være med. Danmark vil sikkerhedsmæssigt ikke kunne få optimalt udbytte af det forsvar, vi over de sidste 10 år dygtigt har omlagt til deltagelse i internationale operationer."*

## **FORSVARETS MULIGHEDER FOR AT DELTAGE I INTERNATIONALE OPERATIONER**

Uden at fortabe sig alt for meget i historien, er det nødvendigt at starte med en kort beskrivelse af udviklingen i Forsvarets internationale engagement, siden Folketinget den 31. august 1990 besluttede at sende korvetten OLFERT FISCHER til Golfen. På denne baggrund kan der tegnes et billede af Forsvaret i dag og i de kommende år, herunder især af de kapaciteter til international indsats, Forsvaret kan tilbyde. Det er ganske anderledes kapaciteter, end vi rådede over for ti år siden. Set på baggrund af, at vi er et land med ca. 5 mio. indbyggere, er vi ganske godt med. På denne baggrund kan der gives et bud på Forsvarets muligheder for at deltage i udviklingen af EU's forsvarsdimension samt Forsvarets muligheder for deltagelse i internationale operationer.

### **FRA GOLFEN TIL ERITREA**

Der er ingen tvivl om, at Folketingets beslutning i august 1990 om at sende korvetten OLFERT FISCHER til Golfen var både skelsættende og banebrydende. Skelsættende, fordi beslutningen var et afgørende og historisk gennembrud i dansk sikkerheds- og forsvarspolitik. Beslutningen markerer klart overgangen fra et forsvar skræddersyet til den kolde krigs opgave, nemlig forsvaret af Danmark og dansk nærområde i Allianceregi mod et massivt og overraskende angreb fra øst, til et forsvar, der stadig er fast forankret i Alliancen, men også anvendes som et aktivt element i den bredere sikkerhedspolitik, herunder i skabelsen af "indirekte sikkerhed", også længere væk fra Danmark. Tillige skelsættende, fordi korvetten af Folketinget fik mandat - ikke til at forsvare sig selv, det kan den altid - men også til at anvende militære magtmidler til om nødvendigt at forsvare det norske forsyningskib ANDENES, der sammen med OLFERT FISCHER deltog i indsatsen i Golfen. Banebrydende, fordi denne folketingsbeslutning lagde grunden til de mange efterfølgende beslutninger og folketingsbeslutninger op gennem 90'erne om dansk Forsvars deltagelse i de forskellige internationale militære indsatser. Primært styrker på Balkan i Kroatien, i Makedonien, i Bosnien, i Albanien - i flere omgange - og i Kosovo, men også i Saudi-Arabien, Irak, Middelhavet, Vestsahara - styrken kom dog ikke afsted - og nu senest på Afrikas Horn. Først under FN, senere mest under NATO, og nu igen også under FN. Hertil kommer de mere "klassiske" FN-observatøropgaver bl.a. i Mellempøsten, Kuwait, Kashmir, Georgien, Tadsjikistan, Øst-Timor og Sierra Leone, EU-monitorer i det tidligere Jugosla-

## FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARFORBEHOLDET

vien samt den altid utrættelige indsats af flyvevåbnets Hercules-transportfly. Eller som DUPI skriver et sted i sin redegørelse fra maj 2000, har Danmark siden Golfkrigen deltaget "*i stort set alle indsatser i rækken af krige og kriser i det tidligere Jugoslavien...*"

### KOSOVO-KONFLIKTEN

Størrelses- og indsatsmæssigt kulminerede Forsvarets internationale indsats under Kosovo-konflikten i 1999. Knap 875 soldater i bataljonen i KFOR i Kosovo under NATO-kommando. Ca. 800 soldater i SFOR i Bosnien, herunder i den nordisk-polske brigade, også under NATO-kommando. I alt ca. 1.800 soldater fra hæren medregnet de forskellige FN-observatørmissioner. Fra flyvevåbnet 8 F-16 fly, der deltog både i luftforsvars- og offensive missioner, og 1 - 2 reservefly samt piloter og støttepersonel i alt ca. 140 personer i Italien, under NATO-kommando. Og endelig fra søværnet og under NATO-kommando først minerydningsfartøjet MAKRELEN og senere minelæggeren LINDORMEN som kommandoskib i NATO's minerydningsstyrke. I alt knap 2.000 personer udsendt samtidig, og alle styrkerne under NATO med mandat fra Folketinget til at anvende militære magtmidler til løsning af respektive opgaver.

Herudover var der givet politisk grønt lys for korvetten PETER TORDENSKIOLD's deltagelse i NATO's maritime operationer i Adriaterhavet i forbindelse med korvettens rutinemæssige deltagelse i NATO's stående flådestyrke STANAVFORLANT. Korvetten indgik imidlertid først i styrken, efter konflikten var afsluttet.

Set med danske øjne en ganske massiv politisk og militær opbakning bag indsatsen i konflikten.

### FORSVARETS FORANDRING

Der er således over disse 10 år sket en meget betydelig udvikling i Danmarks anvendelse af Forsvaret som et aktivt element i den bredere sikkerhedspolitik, herunder i områder fjernt fra Danmark. Der har været betydelig flere styrker ude end tidligere, og der har ikke alene været tale om observatørmissioner og "klassiske" fredsbevarende operationer under FN. Opgaverne har været mere varierede. Operationerne har militært set været betydelig mere komplekse, i Kosovo med samtidig indsættelse af styrker fra alle tre værn under krigslignende forhold. Og bestandig - naturligvis - i tæt samklang med det overordnede politiske formål med den konkrete indsats

## FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARFORBEHOLDET

og med de mange civile aktører og nationale og internationale hjælpeorganisationer. Hvor den organisatoriske ramme tidligere næsten alene var FN, har den siden IFOR i 1995 i hovedsagen været NATO. Sidst, men ikke mindst, "forsynes" de danske styrker nu rutinemæssigt af Folketinget med mandat til afpasset at anvende militære magtmidler til opgavens gennemførelse samt - af hensyn til beskyttelsen af personellet - passende mandat til selvforsvar. Ikke kun af sig selv og de nordiske brødre, der eventuelt også måtte være med, men til selvforsvar af hele den internationale styrke. Generelt set taler vi således nu om mere robuste og slagkraftige enheder med stærkere mandat end tidligere. Cypern-soldaternes folkevognsrugbrød er blevet afløst af Balkan soldaternes kampvogne og F-16 fly.

*"Danmark har i forhold til sit befolkningstal været et af de lande, der har ydet den største indsats", som DUPI skriver.*

Denne ændring i anvendelsen af Forsvaret har naturligvis ikke kunnet finde sted uden meget omfattende strukturelle omlægninger internt i Forsvaret, specielt i hæren. Danmark og dansk Forsvar kom relativt set hurtigt ud af starthullerne, efter Muren faldt. Den da nye forsvarslov med nye formål og opgaver og folketingsbeslutningen om etablering af Den Danske Internationale Brigade kom allerede tilbage i 1993. Skiftende forsvarsforlig har lagt større og større vægt på Forsvarets evne til international indsats. Det er i forsvarsaftalen fra maj 1999 bl.a. udtrykt,

- at det er partiernes fælles opfattelse, at den ændrede sikkerhedspolitiske situation muliggør betydelige omstillinger af dansk Forsvar,
- at denne udvikling giver mulighed for at foretage reduktioner af Forsvarets kapacitet til forsvar af dansk territorium,
- at Forsvaret fortsat skal kunne yde et troværdigt bidrag til NATO, hvis der skulle opstå en trussel mod Alliancen,
- at Danmark skal bidrage til den gunstige sikkerhedspolitiske udvikling ved en styrkelse af samarbejdet mellem landene i Europa, samt
- at Danmark også fremover skal være et aktivt medlem af FN, OSCE og NATO og deltage i humanitære og fredsstøttende operationer.

I fortsættelse heraf anfører forligspartierne bl.a., at *"Vægten i dansk forsvar forskydes fra mobilisering til krisestyring og vægt på reaktionsstyrker"* og



## FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARSFORBEHOLDET

at *"Kapaciteten til internationale operationer styrkes. Materielinvesteringer øges, og større mobilitet prioriteres osv. osv."*

### STATUS I DAG

Dansk Forsvar står i dag i forhold til landets størrelse godt rustet til at udsende styrker fra alle tre værn, og udviklingen fortsættes i de kommende år.

Hæren råder over Den Danske Internationale Brigade med mere og mere moderne materiel og har kapacitet til kontinuerligt at udsende ca. 1.000 soldater, i en begrænset periode på ét til to år dog op til ca. 1.500 soldater.

Søværnet råder over bl.a. korvetter, ubåde og Standard Flex i forskellige roller.

Flyvevåbnet har moderne F-16 kampfly, HAWK eskadriller og transportfly.

Forsvarsforliget rummer for alle tre værn betydelige materielanskaffelser, der vil forøge Forsvarets evne til international indsats. Opgradering af LEOPARD 2 kampvogne, transport- og redningshelikoptere, fleksible støtteskibe og nye transportfly for blot at nævne nogle af de største.

Forsvarsforliget rummer tillige organisatoriske ændringer, der, når strukturen er på plads, vil styrke vores evne til international indsats. Udviklingen af de styrker, der er tilmeldt som NATO reaktionsstyrker fortsættes. Og meget apropos sker der bl.a. en styrkelse af det danske bidrag til FN's Stand-by Forces High Readiness Brigade (SHIRBRIG).

### NATO PERSPEKTIVET

Dansk Forsvars udvikling er i god samklang med det, vi ser inden for NATO. Efter Washingtontopmødet i april 1999 - midt under Kosovokonflikten - er hovedoverskriften for styrkernes tilpasning til det nye sikkerhedspolitiske miljø *"DCI", Defence Capabilities Initiative*. Arbejdet har til formål at udvikle Alliancens kapacitet på en række områder, hvor der er konstateret mangler. Særligt Kosovo indsatsen viste klare forskelle mellem det teknologiske stade for de amerikanske styrker og niveauet for de europæiske NATO-allierede. Der er imidlertid ikke blot tale om at forbedre teknologiske mangler. Tiltagene i DCI udspringer også af en ændret opfattelse af vægtningen mellem artikel 5 opgaver og andre opgaver. De nye tiltag har således alle direkte bæring på ikke-artikel 5 opgaver, krisestyring og fredsstøttende operationer.

## FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARFORBEHDET

Hovedoverskrifterne i DCI er:

- Deployering og mobilitet,
- Udholdenhed og logistik,
- Effektiv indsættelse,
- Styrkernes overlevelsessevne og infrastruktur samt
- Kommando-, Kontrol- og Informationssystemer.

Det bør her tilføjes, at de krav, der stilles til militære styrker, der skal kunne indgå i en international indsats, grundlæggende er de samme uanset om operationen ledes af FN, NATO eller EU. De "kapaciteter", Danmark beslutter sig for at råde over, vil derfor generelt set kunne anvendes i en given operation, uanset om operationen ledes af EU eller NATO.

### VISION 2010

Forsvarschefens Vision 2010, der blev udsendt i juni 2000, giver på den lidt længere horisont det militærfaglige bud på, hvordan Forsvarets ledelse ser Forsvarets fremtid. Også her fokuseres udpræget på evnen til international indsats. Forsvaret vil aktivt leve med i udviklingen og være klar til at møde tidens udfordringer med veludrustede, veluddannede og velmotiverede militære styrker fra hæren, søværnet og flyvevåbnet, der kan løse såvel de internationale som de nationale opgaver. Samtidig fremhæves også, at udgangspunktet er en robust national struktur med personellet som vigtigste ressource og med videreførelse af værnepligten som et centralt element.

### MAASTRICHTTRAKTATEN

Gennem hele denne rivende udvikling har Danmark og dansk Forsvar uden de helt store vanskeligheder levet med det EU forsvarsforbehold, vi fik tilbage i 1992 - 1993 i forbindelse med tilslutningen til Maastrichttraktaten. Og igen uden at fortabe sig helt i historien, der er så fremragende beskrevet i DUPI's redegørelse fra maj måned i år, må der her nødvendigvis samles en lille smule op på forløbet.

## FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARFORBEHOLDET

Baggrunden for forbeholdets formulering var dansk tøven over for den udvikling i den europæiske fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik, der da var forudset. Det blev således fastslået i Maastrichttraktaten, at den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik

*"omfatter alle spørgsmål vedrørende Den Europæiske Unions sikkerhed, herunder udformningen på langt sigt af en fælles forsvarspolitik, som med tiden vil kunne føre til et fælles forsvar".*

Den Vesteuropæiske Union (WEU) blev samtidig i selve traktaten beskrevet som *"en integrerende del af udviklingen af Den Europæiske Union"* og i de tilhørende erklæringer som *"den forsvarsmæssige komponent i Den Europæiske Union"*. Bemærk især formuleringen *"som med tiden vil kunne føre til et fælles forsvar"*. Det var altså et "fælles forsvar", mere populært kaldet "Europahæren", vi sagde nej til dengang. Forbeholdets ordlyd, som det i dag er formuleret i Protokol nr. 5 til Amsterdamtraktaten fra 1998, er:

*"... .... deltager Danmark ikke i udarbejdelsen og gennemførelsen af Unionens afgørelser og aktioner, som har indvirkning på forsvarsområdet, men Danmark vil ikke hindre, at der udvikles et snævrere samarbejde mellem medlemsstaterne på dette område. .... "*

EU kom imidlertid op gennem 90'erne ikke til at spille den rolle i militær sammenhæng, der var forudset i Maastricht. Det var - og er stadigvæk - naturligvis en hæmsko for dansk indflydelse i Europa, også i militær sammenhæng, at Danmark, herunder vi militære, alene er observatør i WEU og ikke fuldt ud kan tage del i EU's militære dimension. Det har imidlertid endnu ikke haft de helt store konsekvenser, netop fordi hverken WEU eller EU i perioden fik nogen afgørende rolle i international militær sammenhæng. Det betød dog - som beskrevet i DUPI rapporten - at Danmark i alt 8 gange indtil nu har måttet afstå fra at deltage i beslutninger om WEU/EU operationer. Alle i den blødere ende af krisestyringsskalaen og omfattende planlægning af evakueringsopgaver, minerydning, levering af nødhjælp og politiopgaver. Hovedsageligt med WEU som entreprenør for EU.

Der er vel næppe heller tvivl om, at forbeholdet allerede i denne periode - selv om den slags er umulig at dokumentere - har haft en vis betydning for vores indflydelse i NATO. Interessen for at høre på os har ikke alle steder været, hvad den ellers ville have været. Styrket vores indflydelse i NATO har forbeholdet i hvert fald ikke. Fra Forsvarets synsvinkel var og er forbeholdet upraktisk og ubekvemt, hvis vi - også på militært niveau -

## FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARSFORBEHOLDET

ønsker at øve substantiel indflydelse på udviklingen af den europæiske forsvarsdimension.

### **ST. MALO, 1998 - DEN EUROPÆISKE FORSVARSUDVIKLING TAGER FART**

Konsekvenserne af Danmarks forsvarsforbehold har imidlertid været til at overskue, indtil udviklingen i EU tog fart efter det fransk-britiske topmøde i St. Malo i december 1998. Først her kom der for alvor skub i processen med at udvikle en selvstændig europæisk forsvarsdimension i EU-regi. Storbritannien var nu klar til at gå med. Der blev vedtaget en vidtgående erklæring om europæisk forsvar, og der blev åbnet mulighed for en europæisk militær aktion uden for NATO's rammer.

Siden er det gået slag i slag. Med Helsinki erklæringen fra december 1999 er det slået fast,

- at NATO fortsat udgør grundlaget for det kollektive forsvar, men også
- at EU skal have en autonom kapacitet til at gennemføre operationer inden for hele Petersberg-spektret, men samtidig
- at EU (kun) skal iværksætte krisestyringsoperationer, hvor NATO som helhed ikke er engageret.

Det blev betonet, at der ikke skal oprettes nogen "Europahær". Indsættelse af militære enheder fra et medlemsland forbliver et nationalt anliggende, og der oprettes ikke nogen stående hær under EU-kommando. De styrker, der opstilles af de enkelte lande, er nationale styrker, der i givet fald vil kunne stilles til rådighed for forskellige operationer og under forskellig kommando.

Undervejs er EU også blevet udvidet. Bl.a. Sverige og Finland er kommet med, og de har ingen reservation på det forsvarsmæssige område.

Status i dag er, at der blandt EU landene er generel enighed om udviklingen af en fælles forsvars- og sikkerhedspolitik, der udelukkende omhandler krisestyring, forstået som Petersberg-opgaverne, lægger op til et tæt samarbejde mellem EU og NATO, er åben for andre landes deltagelse, og indebærer en helhedstilgang til konfliktløsning, der dækker både de militære og de civile aspekter. Alt i alt en udvikling af den europæiske forsvarsdimension meget anderledes end den udvikling, der var forudset tilbage i 1992.



## FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARFORBEHOLDET

Som DUPI skriver *"Krisestyring og ikke territorialforsvar blev den afgørende udfordring for de europæiske lande."*

Det er svært at være uenig med Udenrigsministeren, der efter EU topmødet i Portugal i juni 2000 ifølge medierne udtalte, at *"Danmark kan være godt tilfreds med den drejning, arbejdet i EU-regi har antaget i forhold til at udvikle den europæiske forsvarsdimension"*.

EU er nu med amerikansk og NATO indforståelse langt fremme både med opbygningen af permanente militære beslutningsstrukturer og med etableringen af egne militære kapabiliteter, det såkaldte Headline Goal. Der etableres

- *"Den Udenrigs- og Sikkerhedspolitiske Komité"*, hvor Danmark er repræsenteret ved en ambassadør fra Udenrigsministeriet. Pendant til NATO's Nordatlantiske Råd (NAC).
- *"Militærkomitéen"*, hvor Danmark er repræsenteret ved den danske militære repræsentant i NATO's Militærkomité (MC), der dermed er "dobbelt hattet".
- *"Den Militære Stab"*, hvor Danmark er repræsenteret ved en militær officer inden for det civile-militære samarbejde af EU's forsvarsdimension (CIMIC).

Som man sikkert kan forestille sig, er det for os militære ikke uden diplomatiske udfordringer under de nuværende omstændigheder at repræsentere Danmark og dansk Forsvar i disse organer.

### DET EUROPÆISKE "HEADLINE GOAL"

Også arbejdet med det såkaldte Headline Goal er vidt fremskredent. For at udvikle den europæiske militære kapacitet satte EU-landene sig på topmødet i Helsinki i december 1999 som overordnet mål (Headline Goal), at de inden år 2003 ved frivilligt samarbejde hurtigt skal kunne udsende og opretholde styrker, der er i stand til at gennemføre alle Petersberg-opgaverne i operationer op til korpsniveau (op til 15 brigader eller 50.000-60.000 soldater) samt tilhørende fly- og flådestyrker. Styrkerne skal være militært selv bærende med den nødvendige kommando-, førings- og efterretningskapacitet, og med logistik og andre kampstøtteenheder. Ambitionen er endvidere, at styrkerne skal kunne indsættes inden for 60 dage, og de skal kunne opretholdes i mindst ét år. Det vil selvsagt kræve en ekstra pulje af enheder

## FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARSFORBEHOLDET

(og støtteelementer), der kan være klar med lidt længere varsel til afløsning af de første styrker.

Det skal her fremhæves, at det er frivilligt for EU-landene om de vil tilmelde styrker til Headline Goal, ligesom det også vil være frivilligt for landene, om man i givet fald vil deltage i en konkret operation.

Danmark har som følge af forbeholdet ikke tilmeldt styrker til EU's Headline Goal og har derfor heller ikke kunne bidrage med tilsagn om styrker på Styrketilsagnskonferencen i november 2000, mens bl.a. Sverige og Finland har deltaget aktivt i processen og har tilmeldt styrker.

## FORBEHOLDETS KONSEKVENSER FOR DANSK FORSVAR

EU arbejder i styrkeudviklingen grundlæggende i samme retning som NATO. Defence Capabilities Initiative og Headline Goal efterlyser de samme kvaliteter ved de militære enheder. De styrker, der besidder disse kvaliteter, vil derfor kunne anvendes, uanset om indsatsen sker i ramme af EU eller i ramme af NATO. Selv når Headline Goal kommer op at stå, har EU dog stadig et stykke vej igen, før man kommer op "på siden af NATO". Specielt på områderne strategisk efterretningsindhentning, strategisk transport (løftekapacitet) og kommando og kontrol besidder EU endnu ikke den nødvendige kapacitet. Derudover bliver det naturligvis interessant at følge, om udviklingen af EU's forsvarsdimension vil indebære, at de europæiske lande tilvejebringer flere militære styrker, end de ellers ville have gjort. Eller om resultatet alene bliver, at de styrker man råder over, tilmeldes både EU og NATO, hvad der jo også er en betydelig logik i. Som nævnt er det grundlæggende de samme kvaliteter, der efterspørges.

En anden meget væsentlig konsekvens af forbeholdet er, at Danmark ikke vil kunne deltage i fremtidige EU-ledede operationer, der har indvirkning på forsvarsområdet. Det betyder, at Danmark vil kunne komme i en situation, hvor alle europæiske NATO-lande, alle EU-kandidatlande og alle EU-lande - undtagen Danmark - deltager i en fredsbevarende indsats.

Dette er en meget alvorlig konsekvens af forbeholdet. Ikke mindst fordi Danmark herved undlader at deltage i internationale militære operationer, som Danmark ellers alt andet lige formentlig ville have besluttet sig for at gå ind i. En mere omfattende vurdering af de politiske konsekvenser heraf skal ikke foretages her. Men får EU den militære rolle, som mange europæiske lande, herunder de store, nu gerne ser, og som amerikanerne og NATO synes at være indforstået med, og får man, som alt nu tyder på, beslutningsstrukturen og de militære kapaciteter til at udmønte denne rolle

## FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARFORBEHOLDET

også i større, konkrete fredsstøttende militære indsatser, så vil det selvfølgelig også rumme betydelige problemer både for Danmark og for dansk Forsvar. Forbeholdet har fået den utilsigtede virkning, at det rammer mulighederne for at gøre en indsats på et område, hvor Danmark har en årelang tradition for at være med. Der kan komme betydelige operationer, vi pr. automatik vil være afskåret fra at deltage i, og vi vil blive begrænset til de mere klassiske FN-missioner og til operationer under NATO.

Danmark og dansk Forsvar vil tabe anseelse, og dansk Forsvar vil ikke i samme omfang som hidtil kunne anvendes som et aktivt element i den bredere sikkerhedspolitik, herunder i skabelsen af "indirekte sikkerhed".

Danmark vil sikkerhedsmæssigt ikke kunne få optimalt udbytte af det Forsvar, vi over de sidste 10 år dygtigt har omlagt til deltagelse i internationale operationer.

Nok så alvorligt er det, at forbeholdet, i takt med at EU's forsvarsdimension udbygges, også kan få konsekvenser for Danmarks status i andre organisationer, herunder i NATO. Vores manglende mulighed for at bære vores del af de militære udfordringer i alle sammenhænge vil kunne svække vores nu ellers meget fine profil i NATO. Som tidligere nævnt, er der næppe tvivl om, at forbeholdet allerede har haft en vis betydning for vores indflydelse i NATO. Interessen for at høre på os har ikke alle steder været, hvad den ellers ville have været. Med det ændrede perspektiv, der tegner sig efter folkeafstemningen, vil muligheden for, at dette kommer til at gøre virkelig ondt, naturligvis være større. Der må forventes flere og flere multinationale arrangementer, hvor Danmark vil have svært ved at deltage eller vil have behov for sær aftaler. *"Jo tættere samarbejdet mellem EU og NATO bliver, jo mere risikerer Danmark at komme til at stå uden for vigtige dele af NATO-samarbejdet"* som DUPI skrev.

Forbeholdet vil tillige kunne få indflydelse på det nordiske militære samarbejde. Jeg tænker her især på det, vi kalder NORDCAPS, Nordic Coordinated Arrangement for military Peace Support. Specielt i Sverige og i Finland har der været interesse for at etablere et samarbejde om en styrke af op til brigadestørrelse, som kan stilles til rådighed for FN, NATO eller EU-ledede Petersberg operationer, og f.eks. tilmeldes EU's Headline Goal. Arbejdet er ikke særlig fremskredent, men Danmark har været nødt til at gøre det klart, at vi ikke vil kunne indgå i et nordisk bidrag til Headline Goal eller i EU-ledede operationer. Derfor opstod de svenske overvejelser om i denne sammenhæng at erstatte danske styrker med britiske.

*"Alt det var ikke i tankerne, da vi skruede forbeholdet sammen i 1992. Da var det Europahæren vi tog forbehold for"* for at citere, hvad

## FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARSFORBEHOLDET

Udenrigsministeren ifølge medierne skulle have sagt efter EU's topmøde i Portugal i juni 2000.

Eller som DUPI skriver: *"De problemer, som forsvarsforbeholdet hidtil har givet Danmark, er ubetydelige sammenlignet med de problemer, der kan ventes."*

Forhåbentlig har denne lidt mere uddybende gennemgang fået begrundet de korte svar, der blev givet først i artiklen.

*"Det vi i dag er afskåret fra at deltage i, er noget andet end det, vi sagde nej til tilbage i 1992 – og det kan være svært at forstå og forklare."* Og

*"Hvis udkommet af udviklingen af EU's forsvarsdimension bliver, at EU enten pålægges eller påtager sig ansvaret for flere internationale militære opgaver og operationer, så vil vores manglende mulighed for at deltage heri rumme betydelige problemer både for Danmark og for dansk forsvar. Forbeholdet har fået den utilsigtede virkning, at det rammer mulighederne for at gøre en indsats på et område, hvor Danmark har en årelang tradition for at være med. Danmark vil sikkerhedsmæssigt ikke kunne få optimalt udbytte af det forsvar, vi over de sidste 10 år dygtigt har omlagt til deltagelse i internationale operationer."*

Afslutningsvis skal der erindres om Folketingets vedtagelse af 8. december 1999 om dansk deltagelse i udviklingen af den europæiske forsvarsdimension. Folketinget opfordrede her Regeringen til

*"nøje at følge udviklingen og deltage aktivt i alle drøftelserne og sikre danske interesser i det videre arbejde i EU om krisestyring og den europæiske forsvarsdimension under fuld respekt af det danske forbehold."*

Der skal ikke være tvivl om, at der også fra militær side gøres, hvad der kan, for at leve op til dette. Men uden udfordringer er det ikke.



## FRA FOLKETINGET

*Som en nyskabelse vil Tidsskrift for Søværnen i fremtiden bringe forsvarspolitiske parlamentariske indlæg af relevans for Søværnet. Her følger en gengivelse af et "§ 20-spørgsmål" fra Folketinget.*

## FRA FOLKETINGET

**Svar på § 20-spørgsmål:**

### **OM KORVETTEN »PETER TORDENSKIOLDS« DELTAGELSE I NARKOTIKAJAGT VED SYDAMERIKA**

**Spm. nr. S 1728 af Peter Skaarup (Dansk Folkeparti):**

*Til forsvarsministeren (22/2 01): »Vil ministeren give en orientering om korvetten »Peter Tordenskiolds« deltagelse i narkotikajagt ved Sydamerika, sådan som det fremgår af Berlingske Tidende 6. januar 2001, herunder oplyse om ministeren mener, at det er en opgave, som den danske flåde skal tage sig af?«*

**Svar (5/3 01) af Forsvarsministeren (Jan Trøjborg):**

*Korvetten PETER TORDENSKIOLD indgår i perioden 6. januar - 12. april 2001 rutinemæssigt som det danske maritime bidrag til NATO's stående Atlanterhavsstyrke, Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT). Styrken foretager i denne periode blandt andet sin årlige deployering til Commander-in-Chief Western Atlantic (CINCWESTLANT) ansvarsområde.*

*I perioden 25. januar til 2. februar 2001 gennemførte NATO's stående Atlanterhavsstyrke en række øvelsesaktiviteter i CINCWESTLANT's ansvarsområde. Øvelsesaktiviteterne*

## FRA FOLKETINGET

*omfattede bl.a. de såkaldte »Operations Other Than War«, herunder »Counter Drug Operations«. I perioden 2. til 22. februar 2001 gennemførte NATO's stående Atlanterhavsstyrke en overvågningsoperation som led i en »Counter Drug Operation« i Caribien.*

*NATO militærkomite har fastlagt, at NATO's stående Atlanterhavsstyrkes deltagelse i »Counter Drug Operations« alene omfatter overvågning og rapportering. Endvidere forudsætter deltagelsen i sådanne operationer, at de bidragende nationer godkender styrkens sejladsprogrammer.*

*NATO's stående Atlanterhavsstyrke har periodevis deltaget i »Counter Drug Operations« gennem de seneste fem år. Deltagelse i denne operationstype er meget værdifuld for søværnet, idet erfaringerne herfra bl.a. tjener til at effektivisere den rutinemæssige danske farvandsovervågning i hjemlige farvande.*

KUNDSKAB OG DYD -TRÆK AF SØOFFICERSUDDANNELSEN  
I DANMARK 1701-2001

*Nedenstående indlæg er holdt som festforelæsning på Søværnets Officersskole mandag den 26. februar 2001 i anledning af skolens 300 års jubilæum.*

*Forfatteren har siden 1975 undervist i søkrigshistorie på Søværnets Officersskole og holdt også festforelæsningen ved skolens 275 års jubilæum, gengivet i Tidsskrift for Søvæsen 1976.*

**KUNDSKAB OG DYD  
- TRÆK AF SØOFFICERSUDDANNELSEN  
I DANMARK 1701-2001**

*af*

*overarkivar Hans Chr. Bjerg  
Søværnets historiske konsulent*

I 1825 overværede vor berømte digter H.C. Andersen et kadetbal på Søkadetakademiet. Anledningen var den 20-årige ungersvends bekendtskab med chefen for Søkadetakademiet, kommandør P.F. Wulff. Dette skue gjorde et stærkt indtryk på H.C. Andersen, og har vel sat tanker og drømme i gang hos ham, drømme som han vidste aldrig ville kunne gå i opfyldelse. Havde H.C. Andersens medfødte fysik været anderledes, og skæbnen havde villet det, var vi måske som følge af denne hændelse gået glip af en stor digter og i stedet fået en habil søofficer. Den senere kommandør Otto Wilde fortæller i sine erindringer, at han i midten af 1830erne, som søkadet, ved et privat selskab mødte H.C. Andersen i entreen, og at denne, som Wilde skriver, "ikke kunne modstå fristelsen til at få et længe næret ønske opfyldt, det nemlig, at skue sig selv i uniformskjole og med trekantet hat på hovedet". "Hvor var det fornøjeligt" skriver Wilde videre, "at se H.C. Andersen som søkadet foran spejlet med de store bevægelser, som han ingen kommando

## KUNDSKAB OG DYD -TRÆK AF SØOFFICERSUDDANNELSEN I DANMARK 1701-2001

havde over; og hvor var han rørende i sin glæde, der imidlertid var blandet med vemod over ikke altid at kunne tage sig så godt ud”.<sup>1</sup>

Da denne begivenhed udspillede sig befandt den danske flåde sig i en nedgangsperiode. Man forsøgte at komme sig over tabet i 1807 af den store sejlene flåde og af de ressourcemæssige konsekvenser af adskillelsen i 1814 mellem de tidligere tvillinge-riger Danmark og Norge. Samtidig stod en ny teknologi i horisonten. Søofficerer uddannedes dog stadig. Alligevel viser episoden med H.C. Andersen i et glimt, den fascination, som mange stadigvæk følte ved flåden og søofficeren i uniform, og som understregede, at flåden stadig udgjorde en naturlig del af det danske samfund, ligesom det havde gjort i det dansk-norske rige, hvor fællesskabet igennem 400 år primært havde hvilet på den fælles konge og den fælles flåde.

Skabelsen af en permanent orlogsflåde, bestående af skibe udelukkende beregnet til krigsbrug, går ca. 500 år tilbage her i landet, men det er først for lidt over 300 år siden, at vi begyndte at uddanne egentlige søofficerer. Før 1600-tallet adskilte krigen til søs sig ikke fra krigen på land. Krigshåndværket blev varetaget af de samme krigere begge steder. Til søs var det imidlertid nødvendigt at have sømænd og navigationskyndige til at bringe skibene frem til operationsområderne. Officererne og sømændene var imidlertid helt adskilte personalkategorier, og tilhørte i øvrigt meget forskellige samfundslag. I et berømt engelsk epigram hedder det således, at “there were gentlemen, and there were the seamen in the navy, but the seamen were not gentlemen, and the gentlemen were not seamen”.

Med kanonens udbredelse ændredes efterhånden krigen til søs. Kanonen skubbede så at side årenerne væk fra skibets sider. Dette forhold ændrede krigsskibets teknologi. Der opstod derfor behov for en selvstændig taktik, der anvendtes i forbindelse med kampe på havet mellem skibe. Kampen gik ikke længere ud på at erobre de fjendtlige skibe, men at sænke disse. Krigsskibet blev i sig selv et våben, og nøglen til den nye taktik blev evnen til at kombinere skibets artilleri med dets sejlmanøvrering. Der opstod derfor et behov for officerer, der både kunne udnytte skibets artilleristiske kapacitet og som forstod sig på sejlads og navigering. Følgen af dette blev, at der i løbet af 1600-tallet i Europa fremkom en ny militær uddannelse, søofficersuddannelsen, hvor man søgte at kombinere krigeren og sømanden.

Efter 1650 gennemførtes denne nye uddannelse i de store sømagter Holland og Frankrig efter lærlinge-princippet. Unge adelsfolk, der var i

---

<sup>1</sup> Som en historisk pudsigheid skal det bemærkes, at H.C. Andersen blev født den 2. april 1805 - altså på fireårsdagen for Slaget på Reden.

## KUNDSKAB OG DYD -TRÆK AF SØOFFICERSUDDANNELSEN I DANMARK 1701-2001

gang med at gennemføre en almindelig officersoplæring, blev taget om bord på krigsskibene og blev samtidig oplært i sejlkundskab og navigation. Det var en sådan uddannelse Niels Juel, en af vor flådes mest berømte søofficerer, fik mulighed for at gennemgå i Holland i årene 1652-56. Niels Juel er derfor utvivlsomt den første dansker, der er blevet uddannet til søofficer.

Fra 1670 begyndte den dansk-norske flåde at modtage sådanne lærlinge til søofficersuddannelse, og frem til 1701 uddannedes ca. 200 på denne måde. I Storbritannien indførte den berømte Samuel Pepys som administrativ leder af Admiralty, denne ordning i 1676.

I løbet af 1600-tallet fremkom tillige en række navigationsskoler, både hos de store sømagter såvel som i Danmark-Norge, hvor sådanne i hvert fald var etablerede i 1650. Det er imidlertid værd at bemærke, at der ikke var tale om søofficersskoler. I de tilfælde, hvor disse skoler hørte ind under flåderne, forbedrede de lærlingenes viden om navigation og sømandskab, men dette gjorde dem ikke til søofficersskoler. I Frankrig kom man i de sidste decennier af 1600-tallet nok begrebet søofficersskoler nærmest, idet lærlingene i den franske flåde, formeret i korps betegnet som "gardes de marine", flere steder blev undervist både i navigation og artillerikundskab, men uddannelserne blev her først senere, i 1752, samlet under samme myndighed.

I 1693 blev Ulrik Christian Gyldenløve, der var søn af Christian V, som kun 15 årig sendt til Frankrig for at gøre tjeneste i den franske flåde og lære søofficersgerningen. Han hjemkom i 1696 og blev allerede i 1697, i en alder af 19 år, Niels Juels efterfølger som den øverste leder af den dansk-norske flåde.

Gyldenløve havde bemærket, at den dansk-norske flådes søofficerslærlinge kun blev anvendt, når de var udkommanderet. Han indsendte derfor til sin halvbroder, Frederik IV, den 26. januar 1701 en indstilling om, at der for de på dette tidspunkt 60 søofficerslærlinge blev igangsat en systemiseret undervisning. Undervisningen, der hidtil kun havde omfattet navigation, skulle udvides med militære discipliner. Endvidere skulle der undervises i skibsbygning. Lærlingene skulle endvidere formeres i et korps. Denne indstilling viser to ting. For det første, at forslaget indebar en egentlig søofficersskole, et uddannelsessted, der søgte at give en integreret søofficersuddannelse, og for det andet, at Gyldenløve tydeligvis var inspireret af de skoler, som han havde oplevet under sit ophold i den franske flåde. Den 26. februar 1701 – i dag for 300 år siden – accepterede Frederik IV ideen og udbad sig nærmere forslag, herunder hvem der skulle være chef, og hvilken uniformering lærlinge skulle have. Senere indsendte Gyldenløve yderligere forslag, som endeligt blev approberet af Frederik IV den 26.



## KUNDSKAB OG DYD -TRÆK AF SØOFFICERSUDDANNELSEN I DANMARK 1701-2001

april 1701. Denne dato har tidligere været anvendt som Søværnets Officersskoles stiftelsesdag.

Selve indvielsen af det, der i første omgang blev betegnet som Søakademiet, fandt sted under stor festivitas den 9. august 1701. Biskoppen i Aalborg, Jens Bircherod overværede denne indvielse og har kort beskrevet den i sine dagbøger. Bl.a. skriver han, at en ung adelsmand af søgarden, som lærlingekorpset omtales, oplæste en hyldest til kongen på latin. Søakademiet skulle uddanne officerer og var således ikke en lærd skole, selv om der var tale om en højere uddannelsesinstitution. Sproget på akademiet blev derfor hverken latin eller fransk, men dansk og norsk. Tyskland havde ikke nogen flåde, og derfor var der ingen tysktalende hvervede officerer om bord på den dansk-norske flådes skibe. Hæren var derimod henvist til at hverve tyskere som officerer. Tysk blev derfor langt op i tiden Hærens sprog.

Det sø-akademi, som blev indviet 9. august 1701 har nu ubrudt i 300 år uddannet søofficerer til den dansk-norske flåde og efter 1814 til den danske flåde. Det vil være naturligt her at berøre spørgsmålet om skolen er den ældste søofficersskole i verden, en påstand, der ofte ses fremført. Der er næppe tvivl om at de skoler, som blev oprettet i Frankrig allerede fra 1670erne i Toulon, Brest og Rochefort, er de første søofficersskoler, men de ophørte og blev først i 1752 samlet i et egentligt akademi. På tilsvarende måde fik Storbritannien først et søofficers-akademi i 1733, og i Sverige blev et sådant først etableret i 1756. Men er Søværnets Officersskole så den ældst eksisterende? Rivalen til denne titel er den russiske søofficersskole.

Om dette spørgsmål forholdet det sig således, at Peter den Store den 14. januar 1701 i Moskva oprettede en Nautisk Skole for matematik og videnskaberne, der i øvrigt blev den første ikke-gejstlige højere læreanstalt i Rusland. Senere, i 1715, oprettedes i Skt. Petersborg Sø-Gårdens Maritime Akademi, der i officiel russisk marinehistorie betegnes som et Flådeakademi. Samtidig etableredes eleverne i dette akademi som et korps. Hvis det accepteres, at den skole, der blev oprettet i 1701, er forgængeren for den russiske flådes officersskole i dag, så er denne grundlagt før Søværnets Officersskole, men hvis det er akademiet fra 1715, så er den russiske søofficersskole den næstældste i verden. Til definitionen for en søofficersskole må høre, at der ikke kun undervises i fag, som hører til navigation og sømandskab, men at der også er tale om militære discipliner, således at der er tale om en integreret uddannelse, der samlet lægger op til en søofficersuddannelse. Meget beror derfor på en fortolkning, men efter de foreliggende oplysninger må den russiske skole fra 1715 i højere grad betragtes som en

## KUNDSKAB OG DYD -TRÆK AF SØOFFICERSUDDANNELSEN I DANMARK 1701-2001

søofficersskole end skolen fra 1701. Så med en vis vægt kan det hævdes, at den danske søofficersskole er den ældst eksisterende.

Beviset for det dansk-norske sø-akademis status som en egentlig søofficersskole får vi ved at se på den første timeplan, der blev opstillet. Hele ugen undervistes der fra kl. 8-12 og de fleste af dagene yderligere fra kl. 15-17. Fagene var navigation, tegning, constabelskab, der dækkede teorien omkring anvendelse af skibe og våben, skibskonstruktion og øksersits med musketter og med kanoner. Endvidere var der interessant nok indlagt en observationstime, en slags selvstudie-lektion, der skulle anvendes til at gå rundt på Holmen, dvs. i dette tilfælde sigte Bremerholm, og observere, hvad der blev foretaget af aktiviteter. En gang om måneden skulle der øves i at skyde med skarpt fra batteriet på Nyholm efter en bølge i vandet. Det eneste, der måske kan virke fremmed i dag, er undervisningen i tegning, et fag, der i øvrigt blev lagt megen vægt på. Forklaringen var, at søofficererne skulle kunne aftegne situationer i forbindelse med rapporter eller sejladsbeskrivelser. Faget holdt sig – dog i aftagende betydning – helt frem til 1916. Ret hurtigt kom både skrivning og regning til blandt fagene, ligesom dans også blev indført inden for de første år af sø-akademiets eksistens. De teoretiske fag skulle så snart lejlighed bød sig suppleres med praktik om bord på flådens skibe.

Blandt de nye cadets-de-marine, eller sø-kadetter, som den nye skoles elever ret hurtigt blev betegnet, var i de første år Peter Jansen Wessel, der senere adledes Tordenskiold. Peter Wessel har åbenbart været meget ivrig efter at blive søofficer. Som 15 årig skrev han med et par dages mellemrum to breve til kongen Frederik IV og ansøgte om "at blive en cadet, at exerceres tillige med de andre paa holmen". Først i 1708 blev han optaget, men krigen, der brød ud i 1709, har nok medført, at han ikke i særlig lang tid fik mulighed for at følge undervisningen, idet der var brug for alle kadetterne som løjtnanter. Som vi véd, klarede Tordenskiold sig udmærkede uden den store teoretiske viden!

I den lange fredsperiode, der fulgte efter 1720, blev undervisningen på Søkadetakademiet, som det nu benævntes, stabiliseret. I 1728 fik Søkadetakademiet en chef, der var blevet kadet i 1706 og derfor som søofficer selv var et produkt af den nye form for undervisning. Det er da også karakteristisk, at denne tillige udgav den første bog på dansk i 1743 om den nye søtaktik, bearbejdet efter en fransk udgivelse. Sammensmeltningen af krigeren og sømanden var lykkedes.

I 1728 flyttede Søkadetkompagniet og dermed Sø-akademiet under samme tag som Landkadetkompagniet med Landkadetakademiet, der var oprettet i 1713. Det var tanken at integrere disse to kompagnier og bl.a.

## KUNDSKAB OG DYD -TRÆK AF SØOFFICERSUDDANNELSEN I DANMARK 1701-2001

i vid udstrækning anvende samme lærere. Det hele skulle være under kommando af Landkadetkompagniets chef. Vanskelighederne var imidlertid for store, ligesom man hurtigt fandt ud af, at det gik ud over den faglige optimering inden for begge områder. Morgenbønnen skulle skiftevis være på tysk og dansk, men da de fleste af søkadetterne ikke forstod tysk, måtte dette eksperiment opgives. De to kadetkompagnier blev igen helt adskilt efter 1737, på foranledning af Søetatens chef og administrator F. Danne-skiold-Samsøe, men de to kadetkompagnier kom dog frem til 1768 at bo i samme bygning.

Frem til midten af 1700-tallet var Søkadetakademiet en fagskole, som uddannede søofficerer. Større videnskabelig erkendelse nåedes imidlertid i anden halvdel af 1700-tallet inden for en række discipliner, som var forudsætninger for søofficerernes virke. Dette var f.eks. tilfælde inden for matematik, navigation og skibskonstruktion. Dette stillede større krav til søofficersuddannelsen og til det ved denne anvendte lærebogsmateriale. Ved Søkadetakademiet var der fra begyndelse kun anvendt ganske få trykte lærebøger, idet undervisningspensummet blev nedskrevet af den enkelte kadet efter lærerens diktat. Den enkelte kadet skrev på denne måde så at sige sine egne lærebøger. Pædagogisk set utvivlsomt et ganske godt princip, som vi dog ikke længere har tid til at praktisere. Lærebøgerne, der blev udarbejdet omkring 1770, blev heller aldrig trykt. De blev afskrevet af den ene kadet-årgang efter den anden og anvendt uændret frem til 1820erne. Så lidt bevægede udviklingen sig i denne periode.

I Danmark og Norge blev tidsrummet 1770-1814 et gennembrud og en glansperiode for søofficersuddannelsen. Dette skyldes den høje politiske prioritering af flåden i dette tidsrum, hvor den danske søhandel blomstrede i ly af de globale krige mellem de europæiske stormagter, men samtidig også indflydelsen fra tidens idé om oplysning og rationalisme, og fornuftens dominans.

Rationalismen interesserede sig for dannelse og pædagogik, og gennem chefer som Winterfeldt, Stibolt og Sneedorff, blev der tilført nye aspekter til søofficersuddannelsen. I en instruks fra 1788 hedder det, at chefen skal bestræbe sig på at animere kadetterne til "at kende og elske deres pligter, som mennesker, borgere og krigere". Dannelsen var blevet lige så vigtig som den faglige kunnen.

I de morgenbønner, som Holmens provst Balthazar Münter udformede i 1820erne til brug for Søkadetakademiet, og som holdt sig helt op til vor tid, hedder det i bønnen for mandag, at

## KUNDSKAB OG DYD -TRÆK AF SØOFFICERSUDDANNELSEN I DANMARK 1701-2001

**”.. kundskab uden dyd har intet værd.  
Men dyd uden kundskab er for lidet for den,  
der vil tjene under Danmarks flag”.**

Kundskab og dyd – det var de to hovedingredienser, som i rationalismens tidsalder blev opstillet for officersuddannelsen. De skulle i princippet vise sig at være bæredygtige i de følgende århundreder frem til vore dage.

Som det tidligere er blevet anført, var tiden umiddelbart efter 1814 en nedgangsperiode, men i sidste halvdel af 1800-tallet medførte den teknologiske udvikling ændringer i søkrigsmateriellet, som igen nødvendigvis måtte medføre ændringer i søofficersuddannelsen. Meget betegnende blev Søkadetakademiets navn i 1869 ændret til Søofficersskolen. For søofficeren var kampens elementer de samme, men det tekniske aspekt spillede nu en større rolle i uddannelsen. Dualismen, der oprindeligt lå i søofficersuddannelsen, i form af krigeren og sømanden, har flere gange medført angreb på denne uddannelses integritet og sammenhæng. Nævnt er bestræbelserne i 1720'erne på at få Landetatens og Søetatens kadetuddannelser slået sammen. I 1850'erne overvejedes det på tilsvarende vis at slå søofficersuddannelsen sammen med handelsflådens styrmandsuddannelse. Men så længe der eksisterer specielt materiel til at føre krig eller udføre militære opgaver på søen, vil der være behov for en integreret søofficersuddannelse.

I perioden omkring 1800 fik man indstillet kadetterne på, at deres fremtidige gerning var et kald, i betydningen en indre trang til deres fremtidige gerning. Det er nok en opfattelse, der under en eller form har holdt sig til vore dage. I 1943 hedder det, at ”søkadetterne skal stedse erindre sig, at formålet med deres uddannelse er at skabe Søværnet et korps af søofficerer, der med liv og lyst helliger sig deres gerning, og som er i besiddelse af praktisk sømandsdygtighed i forening med de nødvendige teoretiske kundskaber samt et indgående kendskab til tjenesten om bord i alle dens detaljer”.

I de seneste 50 år er der utvivlsomt sket en kraftigt udvikling, såvel fagligt som pædagogisk, ligesom den samfundsskabte virkelighed, som omgiver søofficersuddannelsen, har undergået store forandringer. Fra 1956 var skolen ikke længere en kostskole, og i 1979 uddannedes den første kvindelige søofficer på skolen. Kaldet er blevet til en profession, der i tidens ånd og til tidens krav leverer ledere til det danske søværn.

I en bestemmelse fra 1996 hedder det, at ”viden, færdigheder og holdninger er nødvendige forudsætninger for, at søværnet til enhver tid, såvel i fred, under krise som i krig, besidder evnen til at løse pålagte og forventede operative, maritime opgaver”. Denne formulering fører linien

## KUNDSKAB OG DYD -TRÆK AF SØOFFICERSUDDANNELSEN I DANMARK 1701-2001

bagud og repræsenterer den moderne udformning af det, som siden 1701 har været formålet med søofficersuddannelsen i Danmark.

Mange vil utvivlsomt fremover, som H.C. Andersen, føle sig fascineret af flåden, men forhåbentlig vil de tillige være i stand til at efterleve denne fascination fuldt ud.

Som afslutning skal der her udtrykkes håbet om, at Danmark fortsat vil besinde sig på sin maritime position og forpligtelse, og at fremtiden for Søværnets Officersskole må vise sig fortiden værdig, således at der til stadighed vil blive uddannet søofficerer til det danske søværn, som er i besiddelse af

**kundskab og dyd.**



## BOGANMELDELSE

### VED FORENEDE KRÆFTER

#### FORSVARSCHEFSEMBEDET OG FORSVARETS UDVIKLING 1950-2000

Forsvarskommandoen, okt. 2000  
335s, ill.

I efteråret 2000 fejredes 50-året for oprettelsen af forsvarschefsemetet og den værnstfælles forsvarststb. En komité med tidligere forsvarschef, General Jørgen Lyng, som formand udarbejdede i den anledning bogen "Ved Forenede Kræfter", hvis titel i øvrigt er identisk med den latinske tekst "Viribus Unitis" fra det oprindelige forsvarststbsmærke, og symboliserer den værnstfælles opgave.

Indledningsvis foretages en summarisk beskrivelse af udviklingen i forsvarets øverste ledelse fra enevælden til og med årene umiddelbart efter 2. verdenskrig, hvor hovedvægten lægges på den proces, der i 1950 førte til oprettelse af forsvarschefsemetet.

I kapitel 5 og 6 berettes om den efterfølgende udvikling med fokus på perioden efter forsvarststbens opbygning og samlede udflytning til Vedbæk i 1973. Disse kapitler indeholder detaljerede beskrivelser af både den udenrigspolitiske udvikling og den parallelle danske forsvarpolitik. Der er redegørelser for forsvarskommissioner og -aftaler med de deri truffne beslutninger om skiftende organisationer, styrkemål, materielanskaffelser og økonomi m.v., der tilsammen giver et billede af baggrunden for det samlede forsvars udvikling og virke i perioden. Hertil kommer de mange, vanskelige problemer, som skiftende forsvarschefer gennem tiden har måttet tage stilling til. Den samlede beskrivelse i dette afsnit er så detaljeret, at det er vanskeligt for de fleste læsere at huske det hele og bevare overblikket; men det rådes der bod på i kapitel 7, hvor udviklingen sammentfattes på 12 sider.

## BOGANMELDELSE - VED FORENEDE KRÆFTER

Om tabene under den 2. Verdenskrig oplyses (p. 20) at der i Danmark og i tyske koncentrationslejre samt på allieret side omkom formentlig mellem 4.100 og 4.500, hvoraf mere end en tredjedel var søfolk. På tysk side (p. 61) forrettede ca. 6.000 danske frivillige tjeneste i Waffen - SS, hvoraf ca. 2.000 omkom. I billedteksten (p. 55) oplyses om 29. august 1943, at det lykkedes for flåden at sænke 29 skibe, og at endvidere tre minestrygere undslap til Sverige. De rigtige tal er: 31 skibe blev sænket, heraf 28 på Holmen og 3 i provinsen. 4 skibe, nemlig et bevogtningsfartøj og 3 minestrygere samt 9 kuttere nåede svensk territorium. Ligeledes er der usikkerhed om, hvordan man er nået til antallet af skibe (p.113.) i afsnittet "leveringen til søværnet, hvorunder afholdelse af udgifterne i forbindelse med skibsbygningsprogrammet iværksat i 1959."

Hvis man skal få tallene til at passe, ville et par forklarende tilføjelser have været nødvendige. Som de står, vil kun de, der dengang havde direkte med sagsbehandlingen at gøre, kunne regne sig frem til overensstemmelse.

Forsvarsledelsens egen vurdering af indsatsen i tiden efter Den kolde krig er også interessante. I denne periode bliver forsvaret første gang siden 1864 inddraget i krig i Golfen og det tidligere Jugoslavien, og har senere bl.a. deltaget i de NATO-ledede militære stabiliseringsstyrker i Kosovo og Bosnien.

Det afsløres ikke, hvem der har skrevet de enkelte afsnit i "Ved Forenede Kræfter"; men General Lyngs komité består af redaktør Ib Faurby, kontreadmiral Adam Helms, generalmajor Paul B. Krogen, oberst Vigggo B. A. Ramlau, generalmajor Niels K. Skov og afdøde kommandør Erik H. Sørensen. Desuden har en række personer bidraget med kritiske bemærkninger og faktuelle oplysninger, bl.a. 3 tidligere forsvarschefer, 5 andre højtstående officerer, samt professorerne Ole Feldbæk, Nikolaj Petersen og overarkivar Hans Christian Bjerg.

En betydelig del af fremstillingen er baseret på komitémedlemmernes erindring, og som kilder er bl.a. anvendt trykte primære kilder (love, kommissioner, beretninger m.v.) og sagsakter fra Forsvarskommandoen o. a. Udførlige noter, kildeoversigt, liste over anvendte forkortelser og et omfattende stikordsregister er til stor hjælp for læseren, og øger troværdigheden. Bogen er smukt illustreret.

## BOGANMELDELSE - VED FORENEDE KRÆFTER

Sammenfattende vurderes det, at være en god saglig bog, skrevet i en rimelig neutral stil, og især en god håndbog for alle, der interesserer sig for forsvaret.

Bogen kan købes hos Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck A/S, ISBN 87-17-07034-1 for kr. 375,-.

*(1653)*

## NEKROLOG

# NEKROLOG

## TORBEN WOLDEN-RÆTHINGE

Direktør, Konsul og tidligere søofficer (1655) Torben Wolden-Ræthinge, R1, p.p. er død, 75 år gammel. Han blev født 3/4-1925 i Gråsten, søn af kriminalassistent Povl Ræthinge og hustru Ellen Margrethe f. Wolden. Efter studentereksamen i Sønderborg 1943 søgte han ind til Marinen og oplevede den 29. august ombord i inspektionsskibet INGOLF i Store Bælt. Efter interneringen deltog Wolden-Ræthinge i Marinens civile navigationskursus indtil dets opløsning i september 1944. Derefter engagerede han sig hurtigt i modstandsbevægelsen Region III og deltog 1945 i flere dristige aktioner, bl.a. mod Den jyske Længdebane syd for grænsen, hvor han blev anholdt og dømt til døden. Henrettelsen var planlagt til 4. maj, men han blev reddet af den tyske kapitulation.

I eftersommeren 1945 genoptog han søofficersuddannelsen med sin årgang, men den psykiske belastning efter besættelsestidens oplevelser blev for stor. Wolden-Ræthinge søgte orlov fra Søofficersskolen og sejlede som styrmandsaspirant i ØK 1947-48. Derefter vendte han tilbage til skolen og gennemførte uddannelsen med den følgende årgang. Velbegavet, som han var, blev han i 1949 udnævnt til søløjtnant og fik tildelt Kongens Æressabel.

Sine første år som officer sejlede han bl.a. med kystjagere af WILLEMOES-klassen, derefter med motortorpedobåde, hvor han fra september 1951 blev chef for torpedobåde af GLENTEN-klassen, indtil han den 31/10-53 blev afskediget efter ansøgning i nåde af krigstjenesten.

Den civile karriere begyndte Wolden-Ræthinge som styrmand på Middelhavsstationen i A/S Em. Svitzers Bjergningsentreprise med efterfølgende chefsstilling hos FN, da Suez-kanalen i 1957 skulle ryddes efter krigssænkningerne. De følgende år blev han fører af Svitzers bjergnings-skib i Rødehavet, hvorefter han fik en direktørstilling i det britiske selskab Luke Thomas & Co. Ltd. I Aden. I 1966 vendte han hjem til dampskibsselskabet på Bornholm, som han blev administrerende direktør for i 1968. Da staten overtog dette selskab, blev han direktør for statsvirksomheden Born-

## NEKROLOG

holmstrafikken 1973-87. I perioden 1974-80 var han tillige formand for DSB's Rederifunktion. Sideløbende havde han flere tillidsposter, bl.a. som Svensk Konsul i Rønne.

I slutningen af 80'erne følte Wolden-Ræthinge sig syg. Diagnosen lød på Parkinsons Syge, hvorfor han måtte gå på pension i 1987. Den sidste halve snes år blev lidelsesfulde og måtte tilbringes på plejehjemmet Rosenborgcenteret. Han døde den 28 december 2000.

Wolden-Ræthinge huskes som en højt begavet, retskaffen kammerat med en jernvilje. Blandt sine søofficerskolleger skabte han stor respekt for sin evne til hurtigt at kunne slå sig igennem til de højeste, indflydelsesrige poster og dermed præge udviklingen.

*(1653)*



## MARINENS BIBLIOTEK

### ERHVERVELSER JANUAR/FEBRUAR 2001

#### **BIBLIOGRAFI & BIBLIOTEKSVÆSEN**

Lov om biblioteksvirksomhed  
København : Biblioteksstyrelsen, 2000. - 171 s. : ill.  
Opstilling: Håndbog.L.- EJ TIL UDLÅN

#### **ADMINISTRATION OG UNDERVISNING**

United States Naval Academy : The First Hundred Years  
John Crane, James F. Kieley  
New York : McGraw-Hill Book Company, Inc., 1945. - 149 s. : ill.  
Opstilling: Undervisning.A.I.b.  
Med dedikation fra admiral Burke

#### **HISTORIE**

Efterretninger til Dansk Historisk Kundskabs videre Udbredelse i  
Almindelighed: Første Hæfte  
J.H. Lützwow  
København : Johan Friderich Northorst, 1791. - 208 s.  
Opstilling: Historie.B.1.a. BOKS.- EJ TIL UDLÅN

Skärgårdsflottan : Uppbyggnad, militär användning och förankring i det  
svenska samhället 1700-1824  
Hans Norman, red.  
Lund : Historiska Media, 2000. - 414 s. : ill. kort  
Opstilling: Historie.C.I.c.

Een onbekend schilderij van Willem van de Velde de Oude  
J.B. van Overeem, E.W. Petrejus  
Rotterdam : Maritim Museum "Prins Hendrik", 1947. - 16 s. : ill.  
Opstilling: Marinemalere.

## MARINENS BIBLIOTEK

The Chinese Steam Navy, 1862-1945

Richard N.J. Wright

London : Chatham Publ., 2000. - 208 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.C.10

Skepp och Sjöfart

Stockholm : Natur och Kultur, 1944. - 1199-1266 : ill.

Opstilling: Handel & Søfart.B.

Voldstæder i Viborg Amt

Viborg : Viborg Amt, 1997. - 31 : ill. kort

Opstilling: Historie.D.- Under anskaffelse

Bygning 47 100 år : En orientering ...

København : Mineskibseskadren, 1987. - 14 s. : ill.

Opstilling: Historie.C.1.a.1.- KUN TIL LÆSESAL

Havet omkring Danmark : Sømandsdaad under Dannebrog

Odense : Bogforlaget Codan, 1948. -ill. kort

Opstilling: Handel & Søfart.A,

I:.- 187 s.

II:.- 189 s.

III:.- 197 s.

Nogle danske militære Vaaben

København : Tøjhusmuseet, 1943. - 27 s. : ill.

Opstilling: Artilleri.E.

## KRIGSHISTORIE

Unterseeboot "U 9"

Hamburg : Koehlers Verlagsgesellschaft, u.år. - 46 s. : ill. kort

(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 61)

Opstilling: Ubådsvæsen.A.III.

Britischer Kreuzer "Vindictive"

Hamburg : Koehlers Verlagsgesellschaft, u.år. - 46 s. : ill.

(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 76)

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

## MARINENS BIBLIOTEK

Nippon's Guest : A Sailor POW in Japan

Ted Anderson, Robin Rowe

Christow : Devonshire House, 1995. - 164 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet.

Schlachtschiff Tirpitz : Ein Tatsachenbericht

Jochen Brennecke

München : Wilhelm Heyne Verlag, 1959. - 158 s.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Norge.

La Marine Nationale Outre-Mer 1940/1942 : La tragédie de Mers-el-Kebir.

Les combats de Dakar. La victoire contre le Siam. La Marine á

Madagascar. le Liban et la Syrie en 1941. 1942 en Afrique du Nord

Yves Buffetaut

Nantes : Marines Edition, 1996. - 82 s. : ill. kort

(Marines Hors Serie ; 8)

Opstilling: Krh.A.II.d.2.A.

Styrtet ned : Beretningen om syv RAF-flyveres skæbne efter nedskydningen af et Halifax-fly ved Holbæk i 1945 fortalt af de fem, der overlevede

Dan Ch. Christensen

København : Frihedsmuseets Venners Forlags Fond, 2000. - 134 s. : ill.

kort

(Årsskrift for Frihedsmuseets Venner ; 2000)

Opstilling: Krh.A.II.d.2.D.

USS Olympia : Herald of Empire

Benjamin Franklin Cooling

Annapolis : Naval Institute Press, 2000. - 264 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.3.

Passage to Destiny : The Sinking of the SS Khedive Ismail in The Sea War against Japan

Brian James Crabb

Stamford : Paul Watkins, 1997. - 160 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet.

## MARINENS BIBLIOTEK

I Krigsaarene : Optegnelser

Constantinus Flood

Kristiania : Det norske Aktieforlag, 1901. - 228 s.

Opstilling: Krh.A.II.a.1807-14.

The Royal Navy in Focus in World War 2

Sydney Goodman, Ben Warlow

Liskeard : Maritime Books. - 112 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Opstillet under titel

The Price of Disobedience : The Battle of the River Plate Reconsidered

Eric J. Grove

Stroud : Sutton Publ., 2000. - 182 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Atlanterhavet

Capturing Enigma : How HMS Petard seized the German naval codes

Stephen Harper

Stroud : Sutton Publ., 1999. - 180 s. : ill.

Opstilling: Efterretningsvæsen.B.

Victory at High Tide : The Inchon-Seoul Campaign

Robert D Heinl, Jr.

Philadelphia : J.B. Lippincott, 1968. - 315 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.e.1.

Through Fire and Water : HMS Ardent: The forgotten Frigate of the Falklands

Mark Higgitt

Edinburgh : Mainstream Publ., 2001. - 402 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.e.4

War at Sea in the Ironclad Age

Richard Hill

London : Cassells, 2000. - 224 s. : ill. kort

(Cassell History of Warfare)

Opstilling: Krh.A.

## MARINENS BIBLIOTEK

Sunk and Damaged : A pictorial survey of some of the Royal Navy's ships which were sunk or damaged during World War Two

Paul J. Kemp

London : ISO Publ., 1997. - 138 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.L.

Pursuit : The Chase and Sinking of the Bismarck

Ludovic Kennedy

New York : Viking Press, 1974. - 254 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Atlanterhavet.

U-Boat War

Thimothy J. Kutta

Carrollton, TX : Squadron/Signal Publications, 1998. - 64 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

Brave Ship Brave Men

Arnold S. Lott

Indianapolis : The Bobbs-Merrill Company, 1964. - 272 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet

Tilintetgørelsen af Luftwaffe i Danmark 1945

George Løwe

Ballerup : Flyvevåbnets Bibliotek, 2000. - 163 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.D.

Scapa : Britain's Famous Wartime Naval Base

James Miller

Edinburgh : Birlinn, 2000. - 192 s. : ill. kort

Opstilling: Kystforsvar.B.

Divided Waters : The Naval History of the Civil War

Ivan Musicant

Edison, NJ : Castle Books, 2000. - 473 : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.

United States Navy Base Two : Americans at Rosneath Scotland 1941-45

Dennis Royal

Colintraive : Douglas Press, 2000. - 94 s. : ill. kort

Opstilling: Kystforsvar.B.



## MARINENS BIBLIOTEK

Fernkampfgeschütze am Kanal : 15 cm, 17 cm, 19,4 cm, 24 cm, 28 cm,  
30,5 cm, 38 cm, 40,6 cm. Bereich Boulogne - Calais

Karl-Heinz Schmeelke, Michael Schmeelke

Wölferheim-Berstadt : Podzun - Pallas, 2000. - 49 s. : ill.

(Waffen-Arsenal Highlight ; Band 9)

Opstilling: Kystforsvar.B.

Deutsche Küstenbefestigungen in der Bretagne St. Malo-Brest

Karl-Heinz Schmeelke, Michael Schmeelke

Wölferheim-Berstadt : Podzun - Pallas, 2000. - 49 s. : ill.

(Waffen-Arsenal Sonderband ; S-60)

Opstilling: Kystforsvar.B.

Three Days to Pearl : Incredible Encounter on the Eve of War

Peter J. Shepherd

Annapolis : Naval Institute Press, 2000. - 264 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet.

The Role of Naval Forces in 21st Century Operations

Richard H. Shultz, ed., Robert L. Pfaltzgraff, Jr., ed.

Washington : Brassey's, 2000. - 284 s.

Opstilling: Krh.A.

The Military History of the Lusitania

Louis L. Snyder

New York : Franklin Watts, 1965. - 78 s. : ill.

Opstilling: Handel & Søfart.E.

Voyage of the Damned

Gordon Thomas, Max Morgan Witts

New York : Stein and Day, 1974. - 317 s. : ill. kort

Opstilling: Handels & Søfart.E.

Splinter Fleet : The Wooden Subchasers of World War II

Theodore R. Treadwell

Annapolis : Naval Institute Press, 2000. - 272 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

## MARINENS BIBLIOTEK

Short Sea: Long War : Cross-Channel Ships' Naval & Military Service in WW II

John de S. Winser

Gravesend : World Ship Society, 1997. - 161 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Kanalen & Nordsøen

Samling af kompendier vedrørende Dansk søkrigshistorie : VUT II

Frederikshavn : Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole, 1999. - forsk.pag. ill. kort

Opstilling: Historie.C.1.a.- EJ TIL UDLÅN

### PERSONALHISTORIE

Carl August Gosselman Reseskildrare, sjöofficer, kofferdikaptan :

Levnadsteckning, författarskap och bibliografi

Nils Abrahamson

Karlskrona : Axel Abrahamson, 1999. - 175 s. : ill. kort

Opstilling: Persh.b.GOSSELMAN, C.A.

A Thorough Seaman : The Ship's Logs of Horatio Nelson's Early Voyages  
Imaginatively Explored

Pauline Hunter Blair

Cambridge : Church Farm House Books, 2000. - 211 s.

Opstilling: Persh.b.NELSON.

Bibl.

Churchill's Anchor : Admiral of the Fleet Sir Dudley Pound

Robin Brodhurst

Barnsley : Leo Cooper, 2000. - 320 s. : ill.kort

Opstilling: Persh.b.POUND, DUDLEY

War, Ice & Piracy : The remarkable Career of a Victorian Sailor. The  
Journals and Letters of Samuel Gurney Cresswell

Samuel Gurney Cresswell

London : Chatham Publ., 2000. - 192 s. : ill. kort

Opstilling: Persh.b.CRESSWELL, S.G.

Deliver Us From Evil : The Story of Viet Nam's Flight to Freedom

Thomas A. Dooley

New York : Farrar, Straus and Cudahy, 1956. - 214 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.DOOLEY, THOMAS A.

## MARINENS BIBLIOTEK

Lewin of Greenwich : The authorised biography of Admiral of the Fleet  
Lord Lewin  
Richard Hill  
London : Cassell, 2000. - 443 s. : ill. kort  
Opstilling: Persh.B.LEWIN, T.T.

Infighting Admirals : Fisher's Feud with Beresford and the Reactionaries  
Geoffrey Penn  
Barnsley : Leo Cooper, 2000. - 264 s. : ill.  
Opstilling: Persh.b.FISHER, JOHN

Siam og Danskerne i de Hvide Elefanter Land  
Holger Rosenberg  
København : G.E.C. Gad, 1900. - 200 s. : ill. kort  
Opstilling: Persh.a.2.- KUN LÆSESAL

Från af Chapman till Drottning Victoria : Minnen från ungdomså i flottan  
1933-1941  
Bertil Åhlund  
Stockholm : Sjöhistoriska Samfundet, 2000. - 93 s. : ill.  
(Forum Navales skriftserie ; 1)  
Opstilling: Persh.b.ÅHLUND

### **POLITIK OG EFTERRETNINGSVÆSEN (FORSVARSPROBLEMET)**

Das atlantische Dilemma : Aggressivität der NATO 1949-1969  
Hans Walter Callenius, Eberhard Heidmann, Hans Richter, Edith Ruppel,  
Siegfried Schwarz  
Berlin : Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik, 1969. - 469  
s. ill.  
Opstilling: Politik.K.

Rüstungskontrolle : Friedenssicherung zwischen Abschreckung und  
Abrüstung  
Erhard Forndran  
Düsseldorf : Bertelsmann Universitätsverlag, 1970. - 272 s.  
(Krieg und Frieden)  
Opstilling: Forsvarsprobl.A.

## MARINENS BIBLIOTEK

Unravelling enigma : Winning the Code War at Station X

Maurice Freedman

Barnsley : Leo Cooper, 2000. - 190 s. : ill.

Opstilling: Efterretningsvæsen.B.

Politiske varslingsindikatorer

D.J. Kønig

Kastrup, 1974. - 67 s.

Opstilling: Politik.B.8.BOKS.- KLAUSULERET

Strategy, Politics and Defense Budgets

Warner R. Schilling, Paul Y. Hammond, Glenn H. Snyder

Second Printing 1966- New York : Columbia University Press, 1962. - 532 s.

Opstilling: Politik.B.3.

The emperor's codes : Bletchley Park and the breaking of Japan's secret ciphers

Michael Smith

London : Bantam Press, 2000. - 322 s. : ill. kort

Opstilling: Efterretningsvæsen.B.

Casino-Mødet om Danmarks Forsvar 30. Marts 1938 Arrangeret af danske Studenter : Referat af de paa Mødet holdte Taler

København : Chr. Backhausens Bogtrykkeri, 1938. - 62

Opstilling: Forsvarsproblemet.B.5.

NATO gennem 5 år

Oslo : Forsvarets Pressetjeneste, 1955. - 16 : ill. kort

Opstilling: Politik.K.

The North Atlantic Treaty Organization

3. ed.- Paris : NATO, 1955. - 56 s.

Opstilling: Politik.K.

The NATO Handbook

2. ed.- Paris : NATO, 1953. - 57 s. : ill.

Opstilling: Politik.K.

## MARINENS BIBLIOTEK

Betænkning afgivet den 9. november 1961 af Udvalget til Reorganisation af

Forsvarets Telekommunikationstjeneste

København : Forsvarsministeriet, 1961. - forsk.pag.

Opstilling: Radiovæsen.D.

Årlig redegørelse 1998

Kbh. : Forsvarsministeren, 1999. - 112 s : ill.

Opstilling: Forsvarsproblemet.B.7.

### **SKIBE, SKIBBYGNING m.m.**

Grosser Kreuzer "Goeben"

Hamburg : Koehlers Verlagsgesellschaft, u.år. - 86 s. : ill.

(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 77/78)

Opstilling: Krh.A.II.b.2.B."Goeben"&"Breslau".

Søværnets Materielkommando År 2000

København : Søe-Lieutenant-Selskabet, 2000. - s.189-296 : ill.

Opstilling: Historie.C.I.a.

U.S. Naval Aviation : Air Extra No. 12

Shepperton : Ian Allan, 197?. - 36 s. ill. ; ill.

Opstilling: Flyvevæsen

Victorious the World Over

Ray Barker

Upton upon Severn : Square One Publ., 1998. - 219 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Svenske sømilitære tegninger i det danske Rigsarkiv

Hans Chr. Bjerg

u.st., 1972. - s.79-90 : ill.

Opstilling: Historie.C.I.c.

Shades of Blue : US Naval Airpower Since 1941

Martin W. Bowman

Shrewsbury : Airlife, 1999. - 140 s. : ill.

Opstilling: Flyvevæsen



## MARINENS BIBLIOTEK

Warships for Export : Armstrong Warships 1867-1927

Peter Brook

Gravesend : World Ship Society, 1999. - 243 : ill.

Opstilling: Skibbygning.F.II.

Nelson to Vanguard : Warship Development 1923-1945

David K. Brown

London : Chatham Publ., 2000. - 224 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Japonski ciezki krazownik TONE

Sławomir Brzezinski

Wyszków : BS Firma Wydawniczo-Handlowa, 1998. - 48 : ill.

(Profile Morskie ; 13)

Opstilling: Krh.A.I.a.7.

Wloski lekki krazownik RAIMONDO MONTECUCCOLI

Sławomir Brzezinski

Wyszków : BS Firma Wydawniczo-Handlowa, 1998. - 32 : ill.

(Profile Morskie ; 9)

Opstilling: Krh.A.I.a.6.

Wloski ciezki krazownik ZARA

Sławomir Brzezinski

Wyszków : BS Firma Wydawniczo-Handlowa, 1999. - 45 : ill.

(Profile Morskie ; 17)

Opstilling: Krh.A.I.a.6.

Japonski ciezki krazownik MAYA

Sławomir Brzezinski

Wyszków : BS Firma Wydawniczo-Handlowa, 1999. - 48 : ill.

(Profile Morskie ; 15)

Opstilling: Krh.A.I.a.7.

Niemiecki lekki krazownik KARLSRUHE

Sławomir Brzezinski

Wyszków : BS Firma Wydawniczo-Handlowa, 1998. - 32 : ill.

(Profile Morskie ; 8)

Opstilling: Krh.A.I.a.5.

## MARINENS BIBLIOTEK

Brytyjski krazownik przeciwlotniczy SCYLLA

Slawomir Brzezinski

Wyszków : BS Firma Wydawniczo-Handlowa, 1998. - 32 : ill.

(Profile Morskie ; 12)

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

To Sail No More

Ian Buxton, Steve Bush, Mike Chritchley, Ben Warlow

Liskeard : Maritime Books. -ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Part One:- 199? .- 96 s.

Part Two:- 1998 .- 96 s.

Part Three:- 2000 .- 96 s.

Part Four:- 2000 .- 96 s.

Part Five:- 2000 .- 96 s.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Opstillet efter titel

Från Ingegerd til Visby : Svenska örlogsfartyg under 140 år, 1860-2000

Bengt Forssbeck

Karlskrona : Axel Abrahamson, 2000. - 121 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.1.Sverige

Tordenskiold : Admiral og Rebel

Dag Reidar Frognes

København : Gyldendal, 2000. - 80 s : ill.

Opstilling: Persh.b.TORDENSKIOLD

The Anthony Roll of Henry VIII's Navy : Pepys Library 2991 and British Library Additional MS 22047 with related documents

C.S. Knighton, Ed., D.M. Loades, Ed.

Aldershot : Ashgate Publishing Limited, 2000. - 198 s. : ill.

(Navy Records Society. Occasional Publications ; vol.2)

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

The Illustrious and Implacable Classes of Aircraft Carrier 1940-1967

Niel McCart

Cheltenham : Fan Publ., 2000. - 194 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

## MARINENS BIBLIOTEK

Modelling the "Revenge" : A Complete Guide for the Ship-Modeller  
C.N. Millward

London : Percival Marshal & Co., 1954. - 85 s. : ill.

Opstilling: Skibbygning.K.

Marine Geheimprojekte : Hellmuth Walter und seine Entwicklungen  
Eberhard Möller

Stuttgart : Motorbuch Verlag, 2000. - 219 s. : ill.

Opstilling: Ubådsvæsen.A.III.

Gunboat! : Small ships at war

Bryan Perrett

London : Cassell, 2000. - 224 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.I.b.

Rigging Period Ship Models : A Step-by-Step Guide to Intricacies of the  
Square-Rig

Lennarth Petersson

Annapolis : Naval Institute Press, 2000. - 128 s. : ill.

Opstilling: Skibbygning.K.

Battleship Scharnhorst : The Crew Photo Album

Randall S. Shoker

Oxford : Oxford Museum Press, 1999. - 128 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.5.

U.S.S. North Carolina World War II Battleship Memorial : Technical  
Reference 1

Randall S. Shoker

Oxford, Ohio : Oxford Museum Press, 2000. - 56 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.3.

Løs tegning i lomme bagest i bogen

Strike from beneath the Sea : A History of Aircraft-carrying Submarines  
Terry C. Treadwell

Stroud : Tempus, 1999. - 191 s. : ill.

Opstilling: Ubådsvæsen.A.X.

## MARINENS BIBLIOTEK

Royal Navy Destroyers in Focus since 1945

Ben Warlow

Liskeard : Maritime Books, 1999. - 96 : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

The Royal Navy in Focus 1970-1979

Ben Warlow

Liskeard : Maritime Books, 1998. - 160 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Opstillet under titel

The A-Z of RN Ships Badges 1919-1989

B.J. Wilkinson, D. Taylor, T.P. Stopford

Orpington : Neptune Books, 1987. -ill.

Opstilling: Heraldik

Vol. 1: H.M.S. Abdiel - H.M.S. Avon Vale .- 123 s.

Vol. 2: H.M.S. Bacchante - H.M.S. Buzzard .- 127 s.

Riders of the Storm : A Photographic Tribute to America's Surface Warriors

Brian R. Wolff

Annapolis : Naval Institute Press, 2000. - 168 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.3.

The Royal Navy in Focus 1930-39

Liskeard : Maritime Books. - 134 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Opstillet under titel

Submarine Memories : Our Time in 'Boats'. Some of the lesser known Facts from

the Gatwick Submarine Archive

Upper Beeding : Gatwick Submarine Archive, u.år. - 141 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

The Royal Navy in Focus 1950-59

Liskeard : Maritime Books. - 176 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Opstillet under titel

## MARINENS BIBLIOTEK

The Royal Navy in Focus 1960-69

Liskeard : Maritime Books. - 164 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Opstillet under titel

Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft : 32. Band

Berlin : Schiffbautechnische Gesellschaft, 1931. - 436 s. : ill. kort

Opstilling: Skibbygning.A.V.

U.S.S. Cod World War II Submarine Memorial : Photo Museum Guide

Oxford : Oxford Museum Press, 1999. - 80 s. : ill.

Opstilling: Krigshistorie.A.I.a.3.

### **SØMANDSKAB, NAVIGATION m.m.**

Det Kgl. Danske Fyrvæsen 1560-1927

Einar Blytman, Rogert Fjeldborg

København : Forfatterens Forlag, 1927. - 167s. : ill. kort

Opstilling: Fyr- & Vagervæsen.A.

Havnelodsen Nordlige Kattegat 2001: 41 danske og 55 svenske havne

Kbh. : Kort- og Matrikelstyrelsen, 2000. - 255 s. : ill.kort

Opstilling: Farvandsbeskrivelser.C.

Havnelodsen Sydlige Kattegat og Isefjord 2001: 103 havne

Kbh. : Kort- og Matrikelstyrelsen, 2000. - 319 s. : ill.kort

Opstilling: Farvandsbeskrivelser.C.

Boiler Corrosion and Water Treatment : 1945

London : His Majesty's Stationery Office, 1947. - 34 s. : ill.

(B.R. ; 1335)

Opstilling: Maskinvæsen.D.I.

Teori for Behandling af Vand til Dampkedler i Søværnets Skibe

u.st. : Søværnets skibs- og maskininspektion, 1957. - 25 s.

Opstilling: Maskinvæsen.D.I.



## MARINENS BIBLIOTEK

### **BJÆRGNINGSVÆSEN OG DYKNING**

Undervandsbaadsbjærgningsmappe : Tegninger og Oplysninger vedrørende  
Bjærgning  
af U.B.

København : u.st., forsk. år. - Løse hæfter og tegninger : ill.  
Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.- KUN LÆSESAL

### **SYDPOLAROMRÅDET**

The Discovery of The South Shetland Islands : The voyages of the Brig  
Williamia 1819-1820 as recorded in contemporary documents and The  
journal of Midshipman

C.W.Poynter

R.J. Campbell, ed.

London : The Hakluyt Society, 2000. - 232 s. : ill. kort

(Hakluyt Society. Third Series ; 4)

Opstilling: Sørejser.b.1800-20

### **DIVERSE**

Pieter van den Broecke's Journal of Voyages to Cape Verde, Guinea and  
Angola (1605-1612)

J.D. la Fleur, ed.

London : The Hakluyt Society, 2000. - 139 s. : ill. kort

(Hakluyt Society. Third Series ; 5)

Index/bibl

Opstilling: Sørejser.B.1525-1799

Claus Bergen : Leben und Werk des grossen Marinemalers

Bodo Herzog

Krefeld : Hermann Rühl, 1963. - 120 s. : ill.

Opstilling: Marinemalere

Selective Service and American Society

Roger W. Little, Ed.

New York : Russel Sage Foundation, 1969. - 220 s.

Opstilling: Værnepligt.B.

## MARINENS BIBLIOTEK

Humor og Satire

David Low

København : Thaning & Appel, 1947. - u.pag. : ill.

Opstilling: Historie.F.

The Travels of Ibn Battuta A.D. 1325-1354 : Vol. V. Index

London : Hakluyt Society, 2000. - 153 s.

(Hakluyt Society, Second Series ; 190)

Opstilling: Sørejser.a.

### **STRATEGI & TAKTIK**

Air Assault from the Sea

Patrick Allen

Shrewsbury : Airline, 2000. - 128 s. : ill.

Opstilling: Krigskunst.M.

The Royal Navy, seapower and strategy between the wars

Christopher M. Bell

London : Macmillan, 2000. - 232 s.

(Studies in military and strategic history)

Opstilling: Krigskunst.A.II.

### **VÅBENTEKNISKE- o.a. HÅNDBØGER m.v.**

Medborgarboken om Folkförsvaret

Erik Malmström, red.

Stockholm : Generalstaben, 1939. - 333 : ill.

Opstilling: Historie.C.1.c.

Haandbog over Søe Artilleriets Hoved Sortementer til Flaadens Armering  
for

Aaret 1807

København : Søe Etatens Tøjhuus, 1807. - u.pag.

Opstilling: Artilleri.E.BOKS.- EJ TIL UDLÅN

## MARINENS BIBLIOTEK

### ROMANER

Han hejsede det røde flag

Johan Bender

København : Munksgaard, 1980. - 78 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.B.II.a.

Krigen Rusland - Amerika 1950

Leonard Engel, Emanuel S. Piller

København : Samlerens Forlag, 1947. - 189 s.

Opstilling: Krh.B.II.e.

My Darling Children : War from the Lover Deck

William Griffiths

London : Leo Cooper, 1992. - 165 s.

Opstilling: Krh.B.II.d.

Kilo Class

Patrick Robinson

London : Century, 1998. - 398 s. : kort

Opstilling: Krh.B.II.e.

No Stars to Guide

Adrian Seligman

Stroud : Sutton Publ., 1997. - 332 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.B.II.d.

### TIDSSKRIFTER & PERIODICA

Folk & Forsvar

København : Folk & Forsvar

Sjöhistorisk Årsbok 2000-2001 : Sjömansliv berättelser från två sekel

Stockholm : Sjöhistoriska museet, 2000. - 338 s. : ill. kort

(Sjöhistorisk Årsbok ; 2000-2001)

Opstilling: Periodica.

Fiskeriårbogen 2001: Årbog for den danske fiskerflåde 108. årgang

Kbh. : Weilbach & Co., 2000. - 905s : ill. kort

Opstilling: Periodica.

## MARINENS BIBLIOTEK

The Society of Naval Architects and Marine Engineers. Transactions.  
New York : The Society of Naval Architects and Marine Engineers  
Opstilling: Periodica Loft

Havnelodsen Jyllands Vestkyst og Limfjorden 2001: 81 havne  
Kbh. : Kort- og Matrikelstyrelsen, 2000. - 247 s. : ill.kort  
Opstilling: Farvandsbeskrivelser.C.

Marinmuseum Årsbok 2000  
Karlskrona : Marinmusei Vänner, 2000. - 235s : ill. kort  
Opstilling: Periodica.

Transactions of the Royal Institution of Naval Architects 1971 (Vol. 113)  
London : Royal Institution of Naval Architects, 1971. - 490 s. : ill.  
Opstilling: Periodika. Loft

*Tidsskrift  
for  
Søværnen*



Nr. 2 / JUNI 2001  
172. ÅRGANG



Udgivet af SØE-LIEUTENANT-SELSKABET • Redaktor: Orlogskaptajn Klaus Bolving





FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

## TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: [www.svn.dk/tfs](http://www.svn.dk/tfs)

### Redaktør

Orlogskaptajn Klaus Bolving  
Dansk Udenrigspolitisk Institut  
Nytorv 5  
1450 København K  
Telefon 33 36 69 58  
Telefax 33 36 65 66  
E-mail: [kb@dupi.dk](mailto:kb@dupi.dk) / [bolving@fak.dk](mailto:bolving@fak.dk)  
Telefon 46 37 39 35 / 26 81 46 37 (privat)

### Ekspedition og regnskabsafdeling

Orlogskaptajn Bjarne D. Hestbæk  
Søe-Lieutenant-Selskabet  
Overgaden oven Vandet 62 B  
Telefon 32 95 99 54 / 40 93 74 80  
Fax 32 95 99 53  
Giro 2 04 77 64  
E-mail: [sls@post9.tele.dk](mailto:sls@post9.tele.dk)

ISSN 0040-7186

### Annonceekspedition

Orlogskaptajn E.T. Jensen  
Søværnets Teknikskole, Dykkerkursus  
P. Løvenørnsvej - Nyholm  
1439 København K  
Telefon 32 66 46 10  
Telefax 32 66 46 20

3

### Trykkeri

Nørrebro Bogtryk &  
Grafisk Center Kbh. ApS  
Nørrebrogade 56  
1415 København K  
2200 København N  
Telefon 35 39 61 33  
E-mail: [nbb@nbb.dk](mailto:nbb@nbb.dk)  
Homepage: [www.nbb.dk](http://www.nbb.dk)

---

**Forsidebillede:** Inspektionskutteren AGDLEK.

**Eftertryk:** Tilladt med kildeangivelse. Redaktionen afsluttet 11. juni.

**Dead line** for Tfs 4/01: 1. august.

# INDHOLD

LEDER.....	157
SØVÆRNET – EN STATUS OG INDLEDENDE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE NÆSTE FORSVARSFORLIG Forsvarsminister Jan Trøjborg.....	158
FORSVARET AF GRØNLAND I DAG Kontreadmiral Axel Fiedler.....	168
DANMARK OG EU'S FORSVARSPOLITIK Forsker, Ph.D., Steen Rynning.....	185
FRA FOLKETINGET: § 20-SPØRGSMÅL: OM INDHØSTEDE ERFARINGER VED KORVETTEN PETER TORDENSKIOLDS DELTAGELSE I NATO-ØVELSE I ATLANTEN OG CARIBIEN.....	196
MEDDELSE FRA FORMANDEN Kaptajnløjtnant Jakob Paaske Larsen.....	198
NEKROLOG – STEPHEN MCLEOD DITLEFSEN 1763.....	200
NEKROLOG – JØRGEN AFRED HVIID 1632.....	204
BOGANMELDELSE – DOBBELTSPIL Kommandørkaptajn Hans Christian Dahlerup Koch.....	207
FOROMTALE – JUTLANDIA-EKSPEDITIONENS TIILBLIVELSE OG VIRKE 1950-53 Cand. mag. Kristine K.N. Midtgaard.....	211
ERHVERVELSER MARTS/APRIL 2001 Marinens Bibliotek.....	215
KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER MARTS/APRIL A.H.....	230

A high-contrast, black and white photograph with a red tint showing two individuals in full survival suits and helmets inside a yellow inflatable boat. The boat is navigating through turbulent, white-capped waves. The individuals are equipped with various gear, including life jackets and communication equipment. The overall scene conveys a sense of maritime safety and preparedness.

**uni-safe**

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer

**TIF 32 58 16 15**

**SAFFETY AT SEA**

## TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

---



*Dette nummer af TjS tegner et nuanceret billede af nogle af de særlige omstændigheder, som er afgørende for Flåden:*

*Ministeren sætter fokus på de danske politiske forudsætninger, som er styrende for Flådens fremtid.*

*Admiralen sætter fokus på dele af den geografi, som er styrende for Flådens fremtid.*

*Forskeren sætter fokus på den europæiske forsvarspolitiske udvikling, som er styrende for Flådens fremtid.*

*Dermed er der redegjort for en del af den forsvarspolitiske virkelighed, indenfor hvilken Flåden skal udvikles.*

*I forlængelse af den seneste tids tiltagende politiske diskussion om de danske EU-forbehold synes der at have bredt sig en stadig dybere erkendelse af, hvor grotesk forsvarsforbeholdet og dets konsekvenser for dansk forsvar er. Klichéen om, at "vi kan ikke leve med forsvarsforbeholdet", risikerer pludseligt at blive alvor, og vil måske snarere kunne omskrives til "vi kan ikke overleve med forsvarsforbeholdet".*

*Ophævelsen af forsvarsforbeholdet handler tilsyneladende om at overbevise "folk" om, at forbeholdet i det hele taget er en fejltagelse. Derfor ville det antageligt gavne debatten, om Flådens officerer kunne bidrage med militærfaglige vurderinger af forsvarsforbeholdets absurditet for på denne måde at hjælpe til med at skabe en stemning i befolkningen for ophævelse af forbeholdet til gavn for Flådens fremtid og Danmarks internationale engagement.*



## SØVÆRNET – EN STATUS OG INDLEDENDE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE NÆSTE FORSVARFORLIG

*Dette indlæg er baseret på forsvarsministerens foredrag i Søe-Lieutenant-Selskabet den 15. marts 2001.*

## SØVÆRNET – EN STATUS OG INDLEDENDE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE NÆSTE FORSVARFORLIG

Af

*forsvarsminister Jan Trøjborg*

En af forudsætningerne for at en organisation udvikles og følger med tiden er, at debatten i organisationen trives. Søe-Lieutenant-Selskabet er med sine 217 års beståen en traditionsrig forening, hvis formål – ”*at udveksle tanker, anskuelser og oplysninger for at fremme de kundskaber, som kan gavne dets medlemmer og hermed det danske søværn*” – er medvirkende til at sikre denne debat.

For at kunne redegøre for ”*Søværnets fremtidige profil*” finder jeg det hensigtsmæssigt først at se lidt tilbage og gøre status. Jeg vil derfor indlede med en række betragtninger med baggrund i det grundige arbejde fra henholdsvis Udvalget vedrørende forsvarets materiel og Forsvarskommissionen af 1997 – og sidst men ikke mindst – med baggrund i forligsaftalen. Herefter vil jeg forsøge at tegne et muligt billede af udviklingen i søværnet efter 2004.

Såvel Udvalget vedrørende forsvarets materiel som Forsvarskommissionen af 1997 blev besluttet nedsat i forbindelse med indgåelse af aftalen om forsvarets ordning 1995 – 1999. Udvalget vedrørende forsvarets materiel



Entrepreneurs in Technology



In Space



In the Air



On the Ground



At Sea



Under Water

**TERMA<sup>T</sup>**

[www.terma.com](http://www.terma.com)



**NTD**

## **Naval Team Denmark**

### **Members of Naval Team Denmark:**

**DANYARD Aalborg A/S**

**Terma A/S**

**INFOCOM Systems A/S**

**MONBERG & THORSEN A/S**

**DESMI A/S**

**LOGIMATIC A/S**

**Lyngsø Marine A/S**

**CUBIC-Tavleproduktion A/S**

**RESON A/S**

**Nordic Defence Industries A/S**

**EIVA A/S**

**Dansk Maritimt Institut**

**MARIDAN AS**

**HMK-Gruppen**



## SØVÆRNET – EN STATUS OG INDLEDENDE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE NÆSTE FORSVARFORLIG

fik til opgave at foretage en vurdering af levetiden for forsvarrets materiel-systemer og hovedmaterielgenstande, at vurdere den forventede teknologiske og økonomiske udvikling på materielområdet samt udarbejde forslag til større anskaffelser i forsaret. Udvalgets rapport blev færdiggjort i august 1997, hvorefter resultatet indgik i arbejdet i Forsvarskommissionen. Et meget væsentligt resultat af udvalgets arbejde var, at antallet af nye, større materiel-systemer fremover måtte reduceres alene som følge af prisudviklingen, med mindre materielanskaffelsernes andel af forsvarsbudgettet blev forøget. Udvalget konkluderede blandt andet, at forsvarrets fremtidige behov for nyanskaffelser og moderniseringer ikke kunne gennemføres i det nødvendige omfang, hvis den årlige disponeringsramme – dengang på ca. 2,2 mia. kr. (priseniveau 1996) – ikke blev hævet. Ud over dette klare budskab fremkom udvalget med et forslag til materiel-skitse for perioden 2000 til 2011. For søværnets vedkommende pegede man blandt andet på anskaffelse af fire ubåde, to kommando- og støtteskibe, fire patruljeskibe, tre inspektionsfartøjer samt en række mindre standardfartøjer.

Forsvarskommissionen skulle anlægge en bredere betragtning og fik først og fremmest til opgave med udgangspunkt i Lov af 8. december 1993 om forsvarrets formål, opgaver og organisation mv. at overveje, hvilke ændringer af loven der måtte være nødvendige set i lyset af den sikkerhedspolitiske udvikling. Herudover skulle kommissionen foretage en afvejning af forsaret af nærområdet i forhold til den internationale indsats. Det var hensigten, at kommissionens redegørelse skulle udgøre grundlaget for forhandlinger mellem forligspartierne om indgåelse af et forsvarsforlig efter 1999.

Forsvarskommissionen vurderede blandt andet, at der inden for den kommende ti-års periode ikke er eller vil opstå en konventionel, militær trussel mod Danmark. Herudover var det kommissionens vurdering, at der fortsat må forventes en efterspørgsel efter militær ekspertise og styrkebidrag i forbindelse med fredsstøttende operationer. Som en konsekvens heraf konkluderede kommissionen, at det danske forsvar fortsat bør råde over kapaciteter, som gør forsaret i stand til at bidrage til militære indsatser i forbindelse med internationale konflikter. Kommissionen gjorde samtidig opmærksom på, at forsvarrets evne til at løse egentlige krigsopgaver er en grundlæggende forudsætning for at kunne deltage i internationale militære indsatser.



## SØVÆRNET – EN STATUS OG INDLEDENDE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE NÆSTE FORSVARSFORLIG

Ud over at forsvaret - som en integreret del af NATO - skal kunne løse konfliktforebyggende opgaver og krisestyringsopgaver, konkluderede kommissionen, at forsvaret fortsat skal kunne yde effektiv modstand mod angreb på dansk område. Dette indebærer, at forsvaret skal kunne gennemføre egentligt forsvar af dansk område og tilstødende nærområder, herunder rettidigt kunne modtage, støtte og gennemføre operationer med allierede styrker. Med baggrund i blandt andet Forsvarets Efterretningstjenestes risikovurdering vurderede kommissionen, at evnen til umiddelbar forsvar af dansk område kan prioriteres lavere, idet dog kapacitet til genopbygning må bevares. Tilsvarende kan det længere varsel åbne mulighed for, at anvendelsen af dansk forsvar i internationale operationer prioriteres højere. Samtidig med at den internationale indsats prioriteres, må der tillige tages hensyn til, at forsvaret fortsat har en række væsentlige opgaver i nærområdet og i Nordatlanten, og at udviklingen heller ikke på dette område står stille. Dansk indtræden i Schengen-samarbejdet, stigende fokus på havmiljøet, udvidelsen af dansk territorialfarvand til 12 sømil samt etableringen af den eksklusive økonomiske zone er eksempler herpå.

Jeg vender mig nu mod de maritime aspekter af kommissionens arbejde.

Maritime operationer udgør et væsentligt bidrag i relation til gennemførelse af værnssfælles operationer. Selvom jeg i dette indlæg først og fremmest vil fokusere på søværnet, vil jeg gerne understrege betydningen af værnssfælles operationer. Jeg har svært ved at forestille mig en eventuel fremtidig international militær konflikt, som udelukkende involverer enheder fra ét værn. Kontrol med farvandsområder, transport og ilandsætning af styrker og materiel, flankesikring, fælles luftforsvar samt efterretningsindhentning er blot nogle eksempler på flådestyrkers muligheder for at bidrage til værnssfælles operationer i det kystnære miljø.

Flådestyrker er generelt kendetegnet ved hurtig reaktionstid, stor mobilitet og løftekapacitet samt udholdenhed. Disse egenskaber gør, at flådestyrker hurtigt kan nå frem til et konfliktområde samt opretholde tilstedeværelse i området gennem længere tid. Herudover kan sammensætningen af flådestyrker foregå fleksibelt og tilpasset situationen. Overgang til egentlige kampopgaver kan endvidere ske uden eller med kort forberedelsestid. Flådestyrker er med andre ord særdeles velegnede til krise- og konflikthåndtering, og de udgør dermed et væsentligt instrument i sikkerhedspolitikken.

## SØVÆRNET – EN STATUS OG INDLEDENDE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE NÆSTE FORSVARSFORLIG

Med baggrund i den sikkerhedspolitiske situation og den overordnede anbefaling om, at forsvarets opgaver forskydes til fordel for evnen til løsning af internationale opgaver, vurderede Forsvarskommissionen, at vægtingen mellem større og mindre enheder i søværnet må overvejes, og at der ikke længere er det samme udprægede behov for mindre overfladekampenheder i søværnet. Vægten i flådens struktur skal lægges på færre, men mere fleksible og bredere anvendelige platforme, som bedre kan tilfredsstille behovet for deltagelse i internationale operationer og i NATO's stående flådestyrker. Helt konkret anbefalede kommissionen, at de fire minelæggere af FALSTER-klassen, de ti missilfartøjer af WILLEMOES-klassen og de tre korvetter af NIELS JUEL-klassen bør afløses af en ny større standardskibstype i to udgaver benævnt henholdsvis kommando- og støtteskibe og patruljeskibe.

Herudover kom kommissionen med en række forslag, der understøtter den overordnede anbefaling om en ændring af søværnets profil til fordel for de internationalt relaterede opgaver. Den vel nok væsentligste organisatoriske anbefaling omfatter oprettelsen af en permanent, internationalt orienteret stab, der blandt andet kan forestå operativ ledelse af en dansk Task Group i forbindelse med internationale operationer mv.

I det for forsvaret væsentlige spørgsmål om ubåde konkluderer kommissionen, at der militært set er behov for at opretholde et dansk ubådsvåben. Der var som bekendt divergerende meninger blandt kommissionens medlemmer i dette spørgsmål, og en specifik anbefaling – som Udvalget vedrørende forsvarets materiel gav om anskaffelse af fire nye ubåde – kunne derfor ikke gives.

Lad mig afslutte denne gennemgang af beretningen med at nævne, at Forsvarskommissionen var af den klare opfattelse, at løsningen af de beskrevne opgaver forudsætter, at forsvaret fortsat råder over styrker af alle tre værn, og at hjemmeværnet bistår de tre værn ved løsningen af deres opgaver. At forsvaret skal råde over styrker fra alle tre værn er igen nævnt i Lov nr. 122 af 27. februar 2001 om forsvarets formål, opgaver og organisation mv., der trådte i kraft den 1. marts i år.

Med baggrund i Forsvarskommissionens beretning kunne de politiske forhandlinger om en ny forsvarsaftale begynde. Forhandlingerne indledtes i februar 1999, og forsvarsforliget blev indgået kun tre måneder senere. Det kunne kun lade sig gøre, fordi det forudgående arbejde i henholdsvis mate-



## SØVÆRNET – EN STATUS OG INDLEDENDE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE NÆSTE FORSVARFORLIG

rieludvalget og Forsvarskommissionen var så grundigt. Forarbejderne fremgår da også tydeligt af forligsteksten. Der indledes med en henvisning til Forsvarskommissionens beretning, hvorefter hovedlinierne i forliget trækkes op:

- Den ændrede sikkerhedspolitiske situation muliggør betydelige omstillinger af dansk forsvar.
- Vægten i dansk forsvar forskydes fra mobilisering til krisestyring og vægt på reaktionsstyrker.
- Kapaciteten til internationale operationer styrkes.
- Materielinvesteringerne øges, og mobilitet prioriteres.
- Den mindre krigsstyrke medfører, at der er behov for færre værnepligtige. Dette betyder, at der er behov for en mindre støttestruktur, som muliggør betydelige strukturelle rationaliseringer og tilpasninger i forsvaret.

Resultatet er en gennemgribende omlægning af forsvarets virksomhed, der skal skabe bedre sammenhæng mellem mål og midler. Forsvarsforliget medfører en omfordeling af forsvarets ressourcer, således at forsvarets materiel kan fornyes, aktiviteterne kan forøges, infrastrukturen kan formindskes, og antallet af soldater kan reduceres. Denne omfordeling af ressourcer medfører, at der bliver råd til at vedligeholde infrastrukturen og –sidst men ikke mindst – at der bliver råd til det nødvendige aktivitetsniveau, som er så afgørende for, at vore enheder kan løse tildelte opgaver.

Ved fuld implementering af forsvarsforliget omfordeles ca. 10% af det samlede forsvarsbudget - ca. 1,6 mia. kr. – idet 2,5% afleveres som besparelse, mens 7,5% anvendes til at etablere en tilfredsstillende balance mellem mål og midler, herunder til et tilfredsstillende aktivitetsniveau, til at øge materielrammen, til nye enheder og materieldriftsprojekter, og til at fastholde sammenhængen mellem mål og midler.

Også for søværnets vedkommende tages der i forliget udgangspunkt i beretningerne, om end ikke alle anbefalinger fra henholdsvis Udvalget vedrørende forsvarets materiel og Forsvarskommissionen er medtaget i indeværende forlig. Forliget betød blandt andet afsked med en række enheder, der har tjent forsvaret godt i mange år. Såvel de to enheder af FALSTER-

## SØVÆRNET – EN STATUS OG INDLEDENDE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE NÆSTE FORSVARFORLIG

klassen som de ti enheder af WILLEMOES-klassen, der blev udfaset som følge af forliget, indgik som væsentlige komponenter i forsvaret af Danmark under Den Kolde Krig. Det er mit håb, at den nye 2. Eskadre og Søværnets Taktiske Stab vil være i stand til bibeholde den ekspertise inden for kystnære operationer, som WILLEMOES-klassen i mange år har været en så god eksponent for.

Der anskaffes to fleksible støtteskibe, der blandt andet skal kunne løse flg. opgaver: transport- og evakueringsopgaver, embargoopgaver og minelægningsopgaver. Skibet skal endvidere have en vis hospitalskapacitet. Herudover anskaffes to inspektionsfartøjer med helikopterplatform og en række mindre standardfartøjer. Endelig gennemføres projektering af patruljeskibet i forligsperioden. Såvel det fleksible støtteskib, patruljeskibet som de mindre standardfartøjer baseres på det til Standard Flex konceptet hørende containeriserings- og modulariseringsprincip. Om ubådene blev det besluttet, at der opretholdes tre ubåde, mens to henlægges. Herudover blev der afsat midler til fortsat deltagelse i VIKING-projektet. Forliget åbnede endvidere mulighed for at undersøge muligheden for, at svenske ubåde kan stilles til rådighed for søværnet. Endelig foretages der en række strukturelle tilpasninger i søværnet, blandt andet lukning af Sundets Marinedistrikt og Stevnfortet, mens søværnets fremtidige eskadrestruktur skulle overvejes nærmere. Hertil kommer en reduktion i søværnets logistiske fredstidsstøttestruktur, i skolestrukturen og i bemanningen inden for Søværnets Operative Kommandos myndighedsområde. På personelsiden blev det yderligere besluttet, at sikringsenheder til bevogtning og nærforsvar fremover tilvejebringes af de nye lokalforsvarsregioner, således at værnepligtige primært indkaldes til sejlene tjeneste.

I forbindelse med implementeringen af forligsteksten blev der besluttet en række yderligere justeringer på såvel materielsiden som i søværnets struktur. På materielsiden blev det blandt andet besluttet også at udfase tankfartøjerne af FAXE-klassen. Herudover førte forhandlinger med Sverige til, at søværnet den 13. februar i år kunne hejse Dannebrog på ubåden NÄCKEN. Hovedsigtet med erhvervelse af ubåden er at bygge bro til en kommende anskaffelse af VIKING ubåde, herunder at opretholde en vis ubådskapacitet og samtidig give danske ubådsbesætninger mulighed for at forberede sig til den mere moderne teknologi, der findes i svenske ubåde, inklusiv drift og operationer med luftafhængigt fremdrivningsmaskineri. Også på struktur-siden blev der foretaget en række justeringer. Dels blev 2. og 4. Eskadre sammenlagt som følge af udfasningen af missilubådene og tankfartøjerne,

## SØVÆRNET – EN STATUS OG INDLEDENDE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE NÆSTE FORSVARFORLIG

dels blev det vedtaget at flytte minerydningsfartøjerne fra Flådestation Korsør til Flådestation Frederikshavn. Endelig blev det besluttet at oprette en ny myndighed i søværnet, Søværnets Taktiske Stab. Staben, der principielt har kørt som pilotprojekt under en række større øvelser siden 1998, vil komme til at løse en række væsentlige opgaver i søværnet. Staben vil kunne lede flådestyrker på Task Group niveau i såvel rent maritime som flævningsoperationer. Staben skal styrke flådens samvirkerelaterede operative uddannelse og tilhørende øvelsesaktivitet. Herudover skal staben løse opgaver som f.eks. doktrinudvikling og deltagelse i inspektioner. Staben vil med andre ord være en væsentlig del af den samlede løsning, der skal sikre, at søværnet fortsat kan løse nationale opgaver på tilfredsstillende vis, samtidigt med at søværnets internationale profil styrkes.

Med alle disse tiltag, hvoraf hovedparten allerede er iværksat, er hovedlinien i forsvarsforliget og i Forsvarskommissionen – ”en styrkelse af kapaciteten til internationale operationer” - igangsat for søværnets vedkommende.

Med den nye forsvarslov er der skabt et godt grundlag for udformningen af næste forsvarsforlig. Det er mit håb, at det i forbindelse med de forestående forhandlinger om en forsvarsaftale igen vil lykkes at få forhandlet en længerevarende aftale på plads. Kun herved sikres den fornødne ro om forsvaret, der er så vigtig ikke mindst for de ansatte i forsvaret og deres familier. Det vil være af stor betydning, at den igangværende udvikling af forsvaret fortsættes, blandt andet at materielanskaffelserne får den nødvendige prioritet. Det er ligeledes vigtigt, at vi fastholder balancen mellem mål og midler, som vi sigter efter i indeværende forligsperiode.

Den sikkerhedspolitiske udvikling medfører mange udfordringer for Danmark. Internationale operationer og samarbejde med partnerlande vil fremover i endnu højere grad være en naturlig del af forsvarets hverdag og skal betragtes som en integreret del af forsvarets opgaveløsning. Der vil blive lagt vægt på multinationalitet, og der vil blive stillet større krav til samarbejdet mellem NATO- og ikke-NATO-lande. Jeg er derfor ikke i tvivl om, at det næste forsvarsforlig også vil lægge afgørende vægt på deltagelse i internationale operationer og deltagelse i Alliancens reaktionsstyrker.

Der vil efter min mening være to overordnede hensyn, der på afgørende vis vil være med til at præge indgåelsen af næste forsvarsforlig. Dels kommissionsberetningen og dels forpligtelserne over for NATO.

## SØVÆRNET – EN STATUS OG INDLEDENDE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE NÆSTE FORSVARFORLIG

Forsvarskommissionens beretning dækker som nævnt over en længere tidshorizont end indeværende forlig. Ikke alt, hvad kommissionen anbefaler, er omsat i det nuværende forlig, men linierne er lagt. For søværnets vedkommende skal der blandt andet tages stilling til en række meget vigtige spørgsmål, først og fremmest anskaffelse og antallet af patruljeskibe samt ubådsvåbnets fremtid.

Bygning af patruljeskibe vil være vigtig for omsætningen af intentionerne i forsvarsloven og den forventede fortsatte fokusering på internationale operationer, herunder for deltagelse i NATO's stående flådestyrker. Forsvarskommissionen har peget på en indledningsvis anskaffelse af to patruljeskibe. Forhandlingerne om det kommende forsvarsforlig er ikke indledt, og der vil være en lang række faktorer, der skal tages hensyn til, herunder selvsagt den valgte linie – prioritering af den internationale indsats og deltagelse i Alliancens reaktionsstyrker – før der kan tages endelig stilling til antallet af patruljeskibe.

Spørgsmålet om ubådsvåbnets fremtid trænger sig på. I mange år har dette spørgsmål været udsendt. Midlertidige løsninger gennem 80'erne og 90'erne, herunder overtagelse af brugte ubåde og efterfølgende levetidsforlængelser, har været medvirkende til, at det er ved at være sidste udkald for en helt principiel beslutning om, hvorvidt Danmark fremover skal have et ubådsvåben eller ej. Det er velkendt, at Danmark i kraft af sin beliggenhed og sammensætning af flåden har stor ekspertise i maritime operationer på læge vanddybder og nær kyster. En del af disse operationer i det kystnære område udføres af ubåde. Anvendelsen af disse mindre, konventionelle kystubåde har inden for Alliancen – i en slags rollespecialisering – traditionelt været udført af Danmark, Tyskland og Norge. Ved at fravælge ubådsvåbnet i Danmark vil denne kapacitet i Alliancen gå mærkbart ned, idet der samlet er tale om forholdsvis få enheder. Kapaciteten er væsentlig for NATO, og de hidtidige operationer har tydeligvis demonstreret behovet for at kunne operere i det kystnære miljø, herunder også med ubåde. Samtlige 14 tyske ubåde har på et eller andet tidspunkt været forlagt til Middelhavet til eventuel støtte af de maritime operationer i Adriaterhavet, herunder som træningsenheder for NATO's større overfladeenheder i området.

Det nordiske samarbejde omkring VIKING-projektet ser lovende ud. Projektdefinitionsfasen løber frem til 2004, hvorefter der skal tages endelig stilling til projektet i Danmark, Norge og Sverige. Under forudsætning af

## SØVÆRNET – EN STATUS OG INDLEDENDE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE NÆSTE FORSVARFORLIG

godkendelse i de tre lande kan der indgås en samlet kontrakt i løbet af 2005, og den første af de eventuelle nye ubåde kan være klar til søprøver i år 2009.

Samlet finder jeg, at meget taler for, at Danmark fortsat bør bevare sin ubådskapacitet. Ubåde besidder en række vigtige og ret unikke egenskaber. Bevarelsen af ekspertisen til at gennemføre operationer med ubåde i kystnære farvande er væsentlig. Dette understreges af, at NATO gennem de seneste styrkemål har anmodet Danmark om at anskaffe nye ubåde til erstatning for en aldrende ubådskapacitet, og Danmark har igennem en årække tilmeldt ubåde til NATO's reaktionsstyrker.

Det andet hensyn, der vil være med til at forme næste forsvarsforlig, er Danmarks forpligtelser over for NATO. På NATO-topmødet i 1999 blev Defence Capabilities Initiative (DCI) vedtaget. Formålet med dette initiativ er først og fremmest at sætte skub i Alliancens militære kapaciteter og at tilpasse NATO's styrker til fremtidens krav og opgaver. Med indeværende forlig har Danmark – blandt andet på området mobilitet – været på forkant med denne udvikling. DCI initiativet har fortsat momentum. Man har fra NATO's side i løbet af sidste år samlet de væsentligste initiativer i en række områder, som der vil blive fokuseret yderligere på, fordi de omfatter en række kapaciteter, som er kritiske for Alliancen, herunder også strategisk sø- og lufttransport. Der diskuteres forskellige løsningsmuligheder for tilvejebringelse af disse kritiske kapaciteter, herunder fælles løsninger. Det er min vurdering, at NATO's krav til medlemslandene fortsat vil gå i retning af deployerbare styrker på bekostning af styrker med ringe mobilitet.

Sammenfattende vil jeg sige, at det danske forsvars udvikling i høj grad er i overensstemmelse med den sikkerhedspolitiske udvikling. Det danske forsvar – og herunder i høj grad også søværnet – udvikler sig i den rigtige retning. Med nye enheder og Søværnets Taktiske Stab er der skabt en vigtig kapacitet for, at søværnet kan indgå styrket i internationale operationer, som enkelt skib, som en del af en større multinational flådestyrke eller eventuelt i form af en dansk Task Group, der er sammensat til operationen.

Hovedlinierne i forsvarrets langsigtede udvikling er beskrevet i Forsvarskommissionens beretning. Forsvarsforliget for perioden 2000-2004 kan betragtes som første store trin i gennemførelsen af Forsvarskommissionens anbefalinger om forsvarrets udvikling, som i høj grad stadig vurderes at være relevante. Som udgangspunkt må det være målet i de kommende



## SØVÆRNET – EN STATUS OG INDLEDENDE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE NÆSTE FORSVARFORLIG

forsvarsforlig at fortsætte gennemførelsen af Forsvarskommissionens anbefalinger. I forbindelse med kommende forsvarsordninger må vi endvidere være opmærksomme på den internationale udvikling og de ændrede krav og forventninger, som man fra NATO's side har til de danske bidrag til Alliancen, herunder i relation til DCI.

(7. maj 2001)

## FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

*Denne artikel af Chefen for Grønlands Kommando er en redigeret udgave af admiralens indlæg på AVUS konferencen (Arbejdsgruppen vedrørende udenrigs- og sikkerhedspolitik) i Nuuk onsdag den 21. marts, 2001.<sup>1</sup>*

## FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

*Af*

*kontreadmiral Axel Fiedler*

### INDLEDNING

De gange, hvor Grønland indtil dato har været inddraget i eller været tæt på kamphandlinger kan tælles på én hånd: Udvekslingen af skud imellem hollandske hvalfangere og danske kolonister i år 1739 i Disko Bugten. Jagten i maj 1941 på lommelagskibet BISMARCK i Danmarks Strædet, hvor slagkrydseren HOOD blev sænket. Fragt- og passagerskibet HANS EGEDE, der sporløst forsvandt på rejse fra Grønland til USA i februar 1942. Sænkningen af troppetransportskibet DORCHESTER syd for Kap Farvel i februar 1943, hvorved mange arbejdere til kryolitminen i Ivigtut omkom. Bekæmpelsen af de tyske meteorologiske stationer på Grønlands østkyst i årene 1941 – 1944.

Under 2. Verdenskrig bidrog Grønland som den frie del af Kongeriget Danmark på frivillig basis til de allieredes krigsindsats imod Tyskland, Italien og Japan. Anlæggelse af lufthavne til færgeflyvning af jagerfly fra Amerika til England og eksporten af kryolit til brug ved fremstillingen

---

<sup>1</sup>Kontreadmiral Axel Fiedler er efter artiklens udfærdigelse blevet afløst af kontreadmiral Knud E. Kristiansen, der tiltrådte stillingen som Chef for Grønlands Kommando den 1. maj 2001. (Red.)

## FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

af aluminium havde stor betydning for de Allieredes sejr over Aksemagterne.

2. Verdenskrig med udviklingen af raketter og langtrækkende fly betød, at Grønland ændrede status fra at være et isoleret arktisk landområde til at være et område af strategisk betydning. Denne betydning voksede i efterkrigsårene, eftersom Grønland fysisk var placeret imellem de to store supermagter og potentielle fjender, Sovjetunionen og USA, og fordi Polhavet var det område, hvorover de interkontinentale missiler skulle fyres, eller hvorfra missiler senere i perioden kunne affyres fra atomundervandsbåde.

Når jeg nævner disse forhold, skyldes det, at "Forsvaret af Grønland i dag" er historisk betinget. Forsvaret af Grønland er opbygget med baggrund i fysiske forhold stammende fra 2. Verdenskrig kombineret og udbygget med de forsvarskoncepter og forsvarssystemer, der blev udviklet op igennem Den Kolde Krigs periode fra 1946 – 1990.

Vi står med en arv på placeringen af forsvarsanlæg, forsvarsmateriel og forsvarstænkning, som har sine historiske forklaringer, og som må forstås for at få et godt afsæt mod status i dag og mulighederne i fremtiden. Interessant er det også, hvorledes udviklingen var omkring de militære anlæg i Grønland under Den Kolde Krig, og specielt på dette sidste punkt adskiller Grønland sig markant fra andre af Den Kolde Krigs frontlinieområder.

## MILITÆRANLÆG I GRØNLAND UNDER 2. VERDENSKRIG<sup>2</sup>

Oprettelsen af militæranlæg i Grønland under Den Anden Verdenskrig havde sin begrundelse i bl.a. følgende strategiske forhold omkring Grønlands sikkerhedspolitiske betydning:

- En tysk besættelse af Grønland ville betyde en værdifuld frem-skudt base for fjenden.
- Vejrstationer på den grønlandske østkyst ville blive af stor betydning for krigsførelsen på Atlanterhavet og i Europa.
- Storcirklen mellem Europa og Amerika ligger meget tæt på det sydlige Grønland, og Grønland ville dermed få betydning som mellemstop mellem de to verdensdele.

---

<sup>2</sup> Se kort p. 180.

## FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

Ambassadør Henrik Kauffmann indgik Forsvarsaftalen af 9. april 1941, hvori grundlaget for oprettelsen af de amerikanske militæranlæg i Grønland under krigen blev nedfældet. I hovedtræk indeholdt aftalen følgende betydningsfulde forhold:

- Amerika anerkendte Danmarks højhedsret over området samt forpligtede sig til at forsvare det og opretholde status quo.
- Amerika fik ret til at etablere og opretholde baser, flyvepladser, radiopejlestationer og vejrstationer.
- Inden for de amerikanske forsvarsområder gjaldt amerikansk juridiktion.
- Uden for de amerikanske forsvarsområder gjaldt grønlandske love, bestemmelser og sædvane.
- Aftalen skulle forblive i kraft indtil den eksisterende fare for fredsbevarelsen i Grønland eller for den amerikanske verdensdel var overstået.

Under krigen blev der anlagt 19 større amerikanske militæranlæg omfattende baser, radiopejlestationer og vejrstationer samt et antal sølandingspladser. De største anlæg blev Narsarsuaq Flyvebasen, Flådestation Grønnedal, Kangerlussuaq Flyvebasen og Ikateq Flyvebasen ved Angmagssalik.

### **MILITÆRANLÆG I GRØNLAND UNDER DEN KOLDE KRIG<sup>3</sup>**

Umiddelbart efter krigens afslutning tilbød USA at overdrage fem af de amerikanske vejrstationer til Danmark, men drøftelserne resulterede i, at kun tre af stationerne – Kap Cort Adeler, Skjoldungen og Thule – blev overtaget. Alle de øvrige amerikanske pejlestationer og vejrstationer blev nedlagt sidst i fyrrerne.

I april 1946 blev "Grønlandske Marinekommando" oprettet med hovedkvarter i Godthaab. Denne danske militære kommandomyndighed skulle være hjemsted for danske marinefartøjer og varetage forbindelsen til de amerikanske styrker i Grønland samt samarbejdet med de civile myndigheder i Godthaab.

Den 4. oktober 1949 blev Danmark, og dermed også Grønland, medlem af NATO, og der blev udarbejdet en ny overenskomst om forsvaret

---

<sup>3</sup> Se Kortene pp. 181-183.

## FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

af Grønland til afløsning for "Grønlandstraktaten" af 1941. "The Agreement related to the Defence of Greenland".

Amerikanerne tilbød, at Danmark kunne overtage "Kangerlussuaq Air Base", og overdragelsen fra U.S. Air Force fandt sted i oktober 1950, hvorefter en meget beskeden dansk styrke holdt pladsen åben som en nødlandingsplads.

Den nye Forsvarsaftale om forsvaret af Grønland blev undertegnet af Danmark og USA i april 1951 og stadfæstet som en kongelig resolution. Aftalen er udformet i overensstemmelse med principperne i NATO traktaten, og den fastslår Danmarks uindskrænkede suverænitet over Grønland, samt at begge lande forpligtiger sig i en fælles indsats omkring forsvaret af Grønland imod væbnet angreb. Aftalen definerer også oprettelse af fælles forsvarsområder, over hvilke begge landes nationalflag skal vaje, samt beskriver udstationeringen af danske forbindelsesofficerer og hvilke rettigheder og pligter, der gælder for den hovedansvarlige for driften og vedligeholdelsen af et forsvarsområde.

### GRØNNEDAL

I aftalen blev US Naval Station Grønnedal overført til Danmark som et nationalt militært anlæg. Men om Grønnedal siger forsvarsaftalen, at stationen skal overgå til at blive et "Forsvarsområde", såfremt forpligtelserne til at opretholde anlæggene i Grønnedal måtte overstige, hvad Danmark alene kan evne. US Naval Station Grønnedal blev overdraget til Danmark den 10. august 1951, og den 5. september blev stationen hovedkvarter for Grønlands Kommando.

### FORSVARSSOMRÅDERNE SØNDRE STRØMFJORD OG NARSARSUAQ

I sommeren 1951 blev Søndre Strømfjord Lufthavn tilbageleveret til USA og oprettet som "Forsvarsområdet Sondrestrom Air Base". Samtidig blev Narsarsuaq Basen oprettet som "Forsvarsområdet Narsarsuaq Air Base". Ved begge luftbaser blev der oprettet en luftgruppe med fly fra det danske flyvevåben.

I 1957 besluttede USA at trække sig tilbage fra Narsarsuaq Air Base, og i oktober 1958 blev basen lukket som Forsvarsområde. Et år efter blev lufthavnen åbnet som civil lufthavn.



## FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

På Sondrestrom Air Base blev der i 1960 åbnet en civil lufthavn på nordsiden af det amerikanske baseområde, men således, at startbanen var fælles for Forsvarsområdet og Lufthavnen. I 1960 blev der bygget fire radarstationer (DYE 1- 4) i en kæde tværs over Grønland, strækkende sig fra lidt nord for Søndre Strømfjord på vestkysten til Kulusuk ved Angmagssalik på østkysten.

I slutningen af firserne besluttede USA at opgive de fire radarstationer tværs over Grønland, hvorefter der ikke længere var brug for støttebaserne i Søndre Strømfjord og Kulusuk. Efter aftale mellem den danske regering, den amerikanske regering og hjemmestyret blev DYE stationerne og Kulusuk nedlagt i september 1991, og driften af forsvarsområdet Sondrestrom Air Base ophørte den 1. oktober 1992. Driften af lufthavnene i Kulusuk og Søndre Strømfjord, nu Kangerlussuaq, overgik samtidig til hjemmestyret. I Søndre Strømfjord ejer Forsvaret 2 bygninger, der anvendes af Luftgruppe Vest.

### THULE

I forbindelse med underskrivelsen af den nye forsvarsaftale besluttede USA at anlægge en ny startbane og et regulært baseområde i Thule til afløsning for de primitive anlæg, der var blevet etableret i 1946. Thule Basen blev påbegyndt i 1951 og taget i brug i 1952. Thule Air Base blev igennem hele den kolde krigs periode justeret i forhold til den tekniske udvikling på fly-, missil- og radarområderne.

Med udgangen af halvtredserne skiftede basen karakter fra at være et støttepunkt for de langtrækkende bombefly til at blive en varslingsradar imod angreb med interkontinentale missiler affyret imod det nordamerikanske kontinent hen over Polhavet. I tilknytning til Thule Basen blev der i halvtredserne opført to forskningsbaser i området – Camp Tuto og Camp Century, der dog begge blev nedlagt efter få års brug.

### SIRIUS

Slædepatruljen SIRIUS blev oprettet i 1950, og hovedkvarteret blev flyttet fra Ella Ø stationen til Station Daneborg. Slædepatruljen var en videreførelse af "Nordøstgrønlands slædepatrrouille" fra krigen, og dens opgave blev at afpatruljere det store øde område i Nordøst Grønland for at hævde dansk suverænitet og udøve dansk politimyndighed.

## FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

### STATION NORD

I 1952 anlagde amerikanerne efter forhandling med de danske myndigheder en grusbane i nordøstlige Grønland, der fik navnet Station Nord. Denne startbane skulle sammen med Station Alert i det nordlige Canada være alternativ landingsmulighed for de amerikanske patruljeflyvninger over Polhavet. Station Nord lufthavn og vejstation var civilt bemandede med danskere, og driftsudgifterne blev betalt af den danske stat. USA's bidrag var især den omfattende lufttransport i forbindelse med opbygningen og driften af stationen. Det amerikanske engagement i Station Nord sluttede i 1972, hvorefter den danske regering besluttede, at stationen skulle lukkes. I 1975 blev stationen genåbnet og bemandede af Forsvaret med militært personel. Station Nord's opgave blev at fungere som støttepunkt for SIRIUS slædepatruljerne og at være alternativ landingsplads ved Forsvarets flyvninger i det nordlige Grønland.

### MESTERSVIG

Ved Mestersvig på sydkysten af Kong Oscar Fjord blev der i 1952 anlagt en civil flyveplads til brug for Nordisk Mineselskab, der udvandt bly og zinkmalm i området. Denne lufthavn blev nedlagt i 1985, men Forsvarskommandoen besluttede, at lufthavnen skulle drives videre bemandede med 2 mænd, der tidligere havde gjort tjeneste enten ved Station Nord eller ved Slædepatruljen SIRIUS. Mestersvig Lufthavn benævnes derefter "Forsvarets Vagt i Mestersvig".

### STATUS FOR MILITÆRANLÆG I GRØNLAND<sup>4</sup>

Som noget særegent for dansk og amerikansk militær tilstedeværelse i Grønland fra afslutningen af 2. Verdenskrig til århundredskiftet kan det konstateres, at denne har varieret nærlig parallelt med den erkendte militære trussel fra Sovjetunionen imod det nordamerikanske kontinent, og at den løbende er blevet justeret i forhold til den sikkerhedspolitiske udvikling. Specielt har det givet sig udslag i, at opbygningen af amerikanske anlæg til imødegåelse af angreb over Polhavet eller fra neddykkede atomubåde i Polhavet og Grønlandshavet blev efterfulgt af nedlæggelse af militære baser og radarstationer, da militæranlæggene blev overflødiggjorte ved frem-

---

<sup>4</sup> Se kortet p. 184.

## FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

komsten af avancerede varslings satellitter og på grund af de ændrede politiske forhold i NATO og WAPA regionerne. Grønland er vist et af de få steder i verden, hvor der er blevet nedlagt militære luftbaser, når deres rolle var udspillet, og hvor luftbasen med alle dens faciliteter er blevet udnyttet til civile formål, samtidig med at den har løst sine militære opgaver. Desuden har der fra alle de militære installationer i Grønland, som lå i nærheden af byer og bygder, været en stor grad af støtte og hjælpsomhed til lokalbefolkningen på områder som læge- og hospitalstjeneste, katastrofeberedskab samt eftersøgnings- og redningstjeneste. Dette forhold kan godt udtrykkes sådan, at der i Grønland gennem mange år er opbygget et positivt samspil mellem det civile samfund og de militære baser.

Militærets tilstedeværelse i Grønland er i dag begrænset til at omfatte Forsvarsområdet i Pituffik - Thule Air Base, Grønlands Kommandos hovedkvarter i Grønnedal, Luftgruppe Vest i Kangerlussuaq Lufthavn, Slædepatruljen SIRIUS i Daneborg, Station NORD, Forsvarets Vagt i Mestervig, et inspektionsskib og to eller tre inspektionsskuttere.

Remset op lyder det af en større organisation, men i realiteten er der i samlet flok dårligt nok personel til at kunne opstille en ordentlig parade af militærpersoner tjenstgørende i Grønland. Det samlede antal danske og amerikanske militærpersoner i Grønland udgør ca. 220, hvortil kommer besætningerne på inspektionsfly, inspektionsskuttere og inspektionsskibe. Ved de militære anlæg er beskæftiget i alt ca. 580 grønlandske, danske og amerikanske civile personer.

## FAKTORER AF BETYDNING FOR FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

Med Sovjetunionens sammenbrud i 1991 og opløsningen af dets militære styrke forsvandt den umiddelbare militære trussel mod NATO og det nordamerikanske kontinent. Men Sovjetunionens arsenal af atommissiler blev overtaget af Rusland med flere lande, og det udgør en udefinerbar trussel, der bl.a. kan begrundes i form af muligheden for affyring af atomladede missiler enten ved en fejl eller som følge af galmandsværk. De tidligere sovjetiske krigsskibe ophørte med sejlads i havområderne ved Grønland og de langtrækkende bombefly foretog ikke længere flyvninger gennem Grønlandshavet og Danmarks Strædet ned langs med den amerikanske østkyst.

Kommunismens fald i Sovjetunionen og dets vasalstater og dermed opgivelsen af målsætningen om det kommunistiske systems erobring

## FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

af verden betød, at det tidligere Sovjetunionen, nu Rusland, ikke længere udgjorde en trussel mod Grønland.

Det forhold, at den tidligere potentielle fjende ikke længere eksisterer, og at der i dag ingen fjendtlige styrker er i det grønlandske område, betyder, at der for øjeblikket ikke er en trussel fra en fjendtlig sindet magt om angreb med militære midler mod det grønlandske territorium. Det er derfor min vurdering, at en militær trussel om et angreb mod Grønland ikke vil være til stede i de kommende mange år.

## FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

De danske militære styrker, der i fredstid er afsat til Forsvaret af Grønland, har til opgave at foretage overvågning af det grønlandske territorium, til vands, til lands, og i luften med det formål, at der ikke sker krænkelse af Grønlands suverænitet inden for rigsfællesskabet. I tilfælde af krænkelse skal Grønlands Kommando kunne foretage afvisning, eventuelt ved brug af våbenmagt.

Opgaven løses ved, at Grønlands Kommandos underlagte enheder på systematisk måde patruljerer i området, og ved at Grønlands Kommando har melding om statslige flys gennemflyvning af det grønlandske luftrum samt statsskibes sejlads i territorialfarvandet.

I fredstid skal Grønlands Kommando og dets enheder forberede sig på en forøgelse af beredskabet og på indsats i krig ved, at hovedkvarteret og enhederne deltager i øvelsesvirksomhed med NATO samarbejdspartnerne i området.

Den danske stat har fundet det fordelagtigt, at Grønlands Kommando ved sin tilstedeværelse med de militære enheder i det grønlandske område samtidig løser opgaverne maritim eftersøgnings- og redningstjeneste, fiskeriinspektion, søopmåling, miljøberedskab og forureningsbekæmpelse på det åbne hav samt støtter videnskabelige aktiviteter. Herudover yder Grønlands Kommando og dets enheder i mulig udstrækning assistance til civile grønlandske og danske myndigheder, når det er belejligt og fordelagtigt for den danske stat, det grønlandske hjemmestyre og de grønlandske kommuner.

Der er for Grønlands Kommando intet kontroversielt problem i, at de militære enheder i det grønlandske område løser civilprægede fredstidsopgaver i tilknytning til, at de løser militære opgaver. Det samme gøres i Danmark og ved Færøerne. I mange lande har statsmagten valgt at lade opgaverne farvandsovervågning, eftersøgnings- og søredningstjeneste, fiskeriinspektion, miljøopgaver, søopmåling og forureningsbekæmpelse samt

## FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

støtte til videnskabelige aktiviteter og civile myndigheder løse af en civil eller paramilitær organisation, der normalt benævnes "Kystvagten". I rigsfællesskabet løser det militære forsvar kystvagtsopgaverne samtidig med, at enhederne udfører de militære opgaver suverænitetshævdelse, deltagelse i militære operationer og afvisning af militært angreb.

Thule Basens betydning for forsvaret af Grønland ligger i dens funktion som varslingsradar om angreb mod det nordamerikanske kontinent, og dermed mod en eller flere NATO medlemsnationer. I fredstid er Thule Basen et vigtigt støttepunkt for Grønlands Kommando i forbindelse med forsyningen af Station Nord og udførelse af eftersøgnings- og redningstjeneste i det nordlige Grønland. Endvidere deltager Thule Basen aktivt i støtten til det grønlandske samfund ved at opretholde en stor højarktisk lufthavn, der er åben for beflyvning med civile fly året rundt.

### MILITÆRE ENHEDER

For at kunne løse de nationale, civilprægede fredstidsopgaver og de militære opgaver i Grønland er det Grønlands Kommandos vurdering, at der på årsbasis er behov for mindst et stort oceangående patruljeskib, to til tre patruljefartøjer og et maritimt patruljefly. Nationalparken i Nordøst Grønland afpatruljeres effektivt med slædepatruljer.

Dette er i overensstemmelse med tildelingen af styrker fra Forsvarskommandoen i Vedbæk. Søværnets operative Kommando i Aarhus og Flyvertaktisk Kommando i Karup er pålagt at uddanne og udruste enhederne, hvorefter disse tildeles Grønlands Kommando i operativ kontrol. De tildelte enheder er:

- Et inspektionsskib af THETIS-klassen. Inspektionsskibet er udstyret med redningshelikopter, og det anvendes primært til patruljetjeneste i Danmarks Strædet og i farvandet syd for Kap Farvel. Men inspektionsskibet benyttes også til patruljering i den ydre del af fiskeriterritoriet på Grønlands vestkyst, i Davis Strædet og i Baffin Bugten. Skibet er specielt konstrueret til sejlads i arktiske farvande, hvor det kan sejle og udføre sine opgaver under de værst forekommende vind- og vejrforhold foruden, at det er forstærket til sejlads i isfyldt farvand.
- Tre inspektionsskuttere af AGDLEK-klassen. Inspektionsskutterne patruljerer det kystnære farvand og fjordområderne på Grønlands vestkyst. Skutterne er specielt konstrueret til sejlads i beskyttede arktiske farvande, og de er isforstærkede.



## FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

- Et inspektionsfly af typen Gulfstream. Inspektionsflyet afpatuljerer i løbet af en to ugers periode hele det grønlandske territorium, og ved hjælp af dets overfladevarslingsradar medvirker det til opbygningen af et billede af skibstrafikken og fiskeriet omkring Grønland. Inspektionsflyet er en vigtig indsatsenhed ved eftersøgnings- og redningstjenesten i grønlandske farvande, og det er i stand til at udføre akutte patientevakueringer fra Grønland til Danmark.
- Seks slædehold i Slædepatruljen SIRIUS. Slædeholdene, der hver består af to patruljemænd og elleve slædehunde, afpatuljerer Nationalparken i Nordøst Grønland. Patruljeaktiviteten udføres ved sejlads og fodpatruljer om sommeren og som hundeslædekørsel i vinterperioden fra oktober til begyndelsen af juni.

## FREMTIDEN

Lad mig begynde beskrivelsen af fremtiden for forsvaret af Grønland med at nævne, at min krystalkugle gik i sort om Thule Basen, Thule Radaren og Thules relation til NMD. Jeg har intet at sige eller tilføje i denne sag, hvorfor mit bud på fremtiden alene vil omhandle det nationale forsvar af Grønland.

Som jeg tidligere har beskrevet, er der ingen trussel fra en fjendtlig sindet magt om militær aggression imod Grønland i de kommende år. Grønland er i den henseende fysisk placeret i baglandet i forhold til de mulige konflikt-frontlinier i dette århundredes første tiår. Det er derfor opgaverne overvågning og hævvelse af Grønlands suverænitet og rettigheder på fiskeriterritoriet og i den økonomiske zone, når denne en gang bliver etableret, samt løsningen af kystvagttopgaverne, der i fremtiden vil være dimensionerende for antallet og sammensætningen af operative enheder under Grønlands Kommando.

Jeg har igennem femten år haft tæt forbindelse med Grønland og fulgt udviklingen på klos hold. Grønland er et meget dynamisk samfund med store udviklingsmuligheder på områderne fiskeri, fiskeindustri, olie- og gasudvinding, minedrift og turisme. Der fiskes overalt i og lige uden for det grønlandske fiskeriterritorium året rundt og under alle vejrforhold. Fiskerflåden er voksende, specielt inden for kategorien mindre fiskefartøjer, der fisker tæt ved kystområdet.

Året rundt sejler handelsskibe og forskningsskibe i det grønlandske havområde. Om sommeren er der en intens trafik med krydstogtskibe

## FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

og lystfartøjer ved Grønland, og nogle af disse skibe besejler farvandsområder, der er mangelfuldt dækkede med søkort. For øjeblikket findes der ingen regler om kontrol med udenlandske skibes sejlads i Grønlands territorialfarvand, hvorimod alle rigsfællesskabets skibe skal melde om position og bevægelser hver sjette time.

Det er min vurdering, at Grønlands Kommando vil kunne varetage sine opgaver i de kommende tiår med en sammensætning af enheder, der ligger tæt op af den nuværende.

- Et stort inspektionsskib til patrulje af den mest barske del af Grønlands søterritorium, nemlig Danmarks Strædet og Kap Farvel området.
- De tre nuværende inspektionsskuttere og inspektionsskibet BESKYTTEREN er planlagt afløst af tre inspektionsfartøjer, der skal udstyres med helikopterlandingsdæk og med en størrelse, så de kan operere året rundt i Davis Strædet og Baffin Bugten.
- Et maritimt inspektionsfly, der skal være i stand til ved radarovervågning og visuel identifikation af målene at kunne udføre billedopbygning af skibssituationen i de grønlandske farvande. Flyet skal være effektivt til eftersøgning, og det skal kunne nedkaste overlevelsesforsyninger. Det skal kunne flyve under de barske vejrforhold i det arktiske område, og kunne lande på primitive landingspladser såsom Station Nord, Mestervig, Kulusuk og Constable Pynt.
- Der er blandt de sagkyndige generelt enighed om, at Slædepatruljen SIRIUS med de seks hundeslædepatruljer er den billigste og mest effektive måde at patruljere en af verdens mest ugæstmilde kyster på. Derfor taler alt for at fortsætte med denne verdens eneste militære specialenhed, der har hundeslæden som transportmiddel.

Fremtiden vil ikke byde på store ændringer for Forsvaret i Grønland. Men de nye inspektionsfartøjer vil medføre en styrkelse af i særdeleshed den maritime farvandsovervågning samt eftersøgning- og redningstjenesten på hele Grønlands vestkyst.

### AFSLUTNING

Lad mig til afslutning nævne det forhold, at der i dag kun er et forsvindende lille antal grønlandere beskæftiget i Dansk Forsvar, og kun nogle enkelte ved de enheder, der indgår i Forsvaret i Grønland.

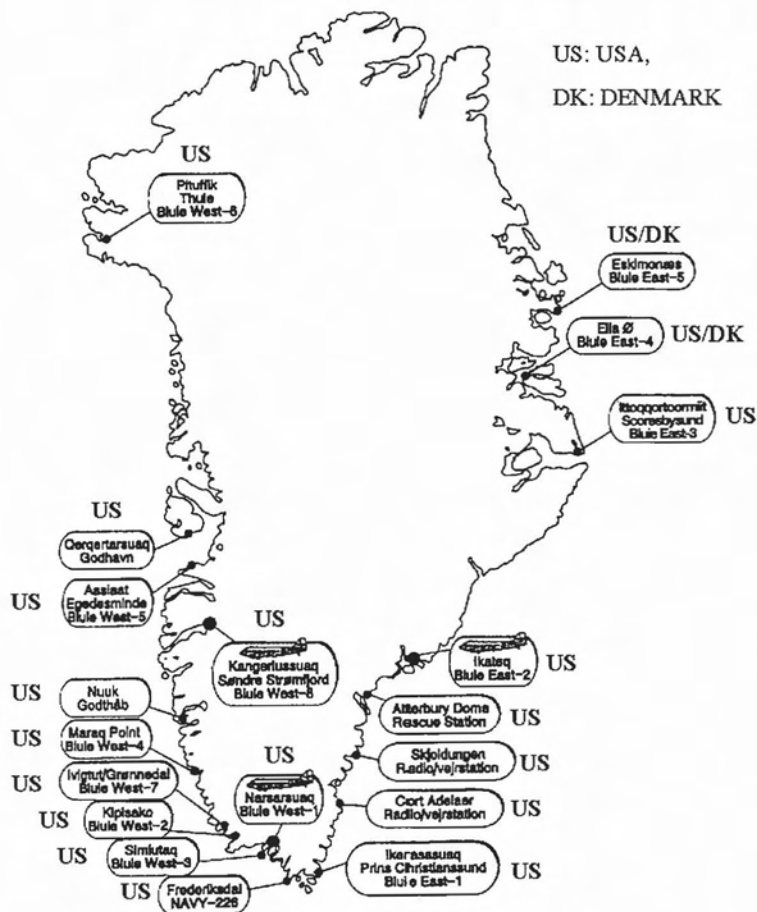
For at ændre på det forhold, og for at gøre opmærksom på de muligheder der er åbne for unge grønlandere om uddannelse og tjeneste i Forsvaret, har der gennem knap et par år været et samarbejde mellem Grønlands Landsstyre, Forsvarskommandoen, Forsvarets Værnepligt og Rekruttering samt Grønlands Kommando. Målet er at intensivere arbejdet med at oplyse og hverve unge grønlandere til uddannelse og tjeneste i Hæren, Flyvevåbnet og Søværnet.

Til det formål er der bl.a. udarbejdet en brochure på grønlandsk om tjenesten som frivillig soldat.

Resultatet skal gerne blive, at vi i de kommende år ser flere grønlandere som tjenstgørende i de tre værn, men i særdeleshed som besætningsmedlemmer i inspektionsskibene og de nye inspektionsfartøjer.

# FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

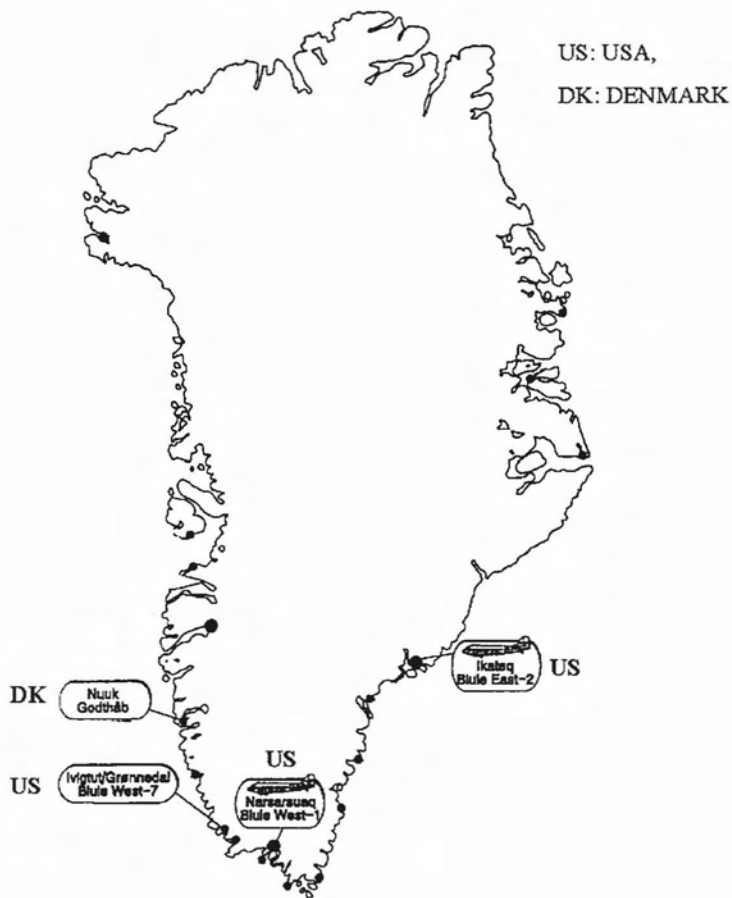
## MILITÆRANLÆG/MILITARY INSTALLATIONS 1945



Fiedler

# FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

## MILITÆRANLÆG/MILITARY INSTALLATIONS 1950



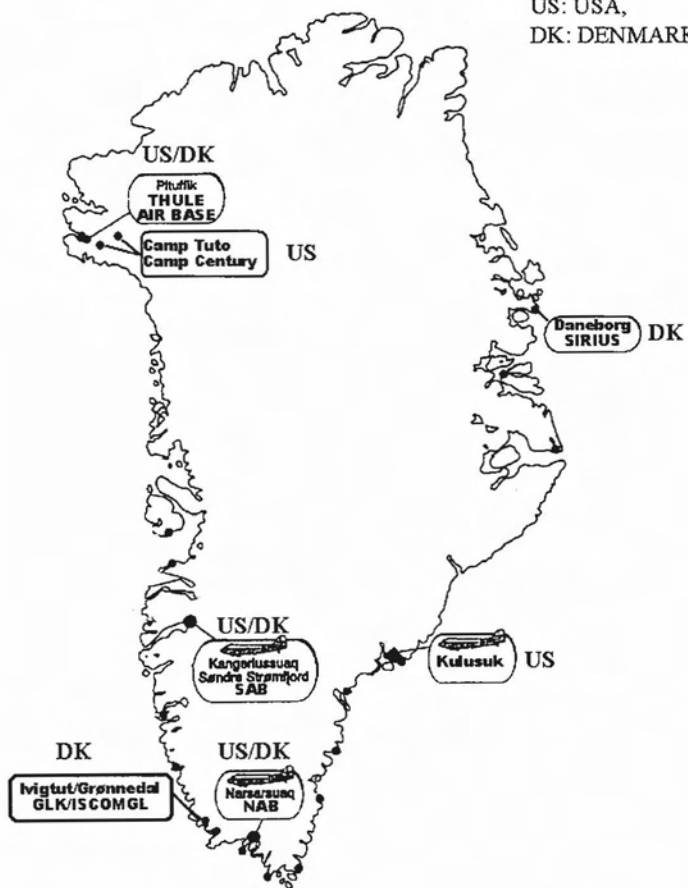
Fiedler



# FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

## MILITÆRANLÆG/MILITARY INSTALLATIONS 1955

US: USA,  
DK: DENMARK

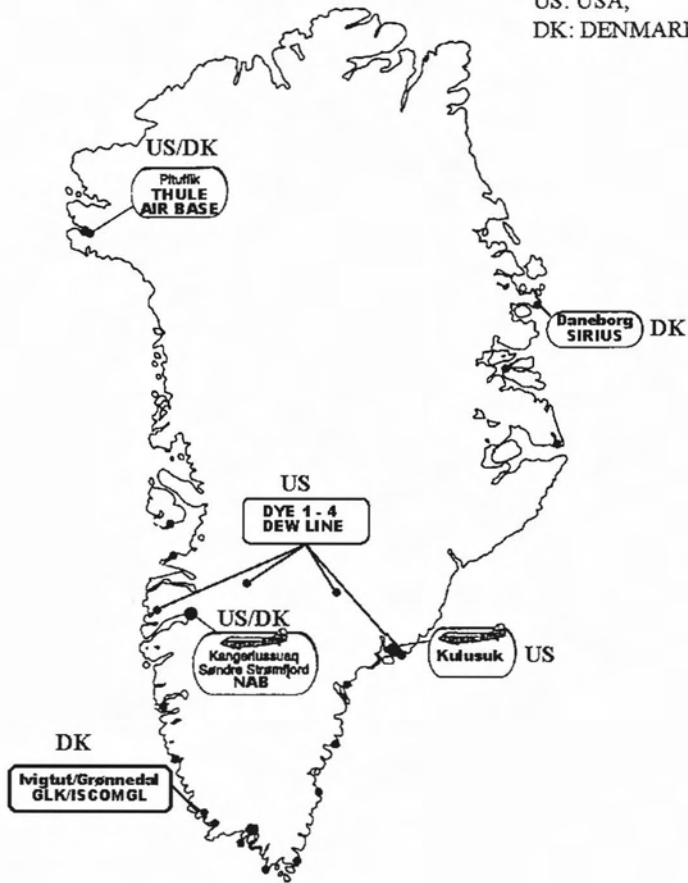


Fiedler

# FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

## MILITÆRANLÆG/MILITARY INSTALLATIONS 1960

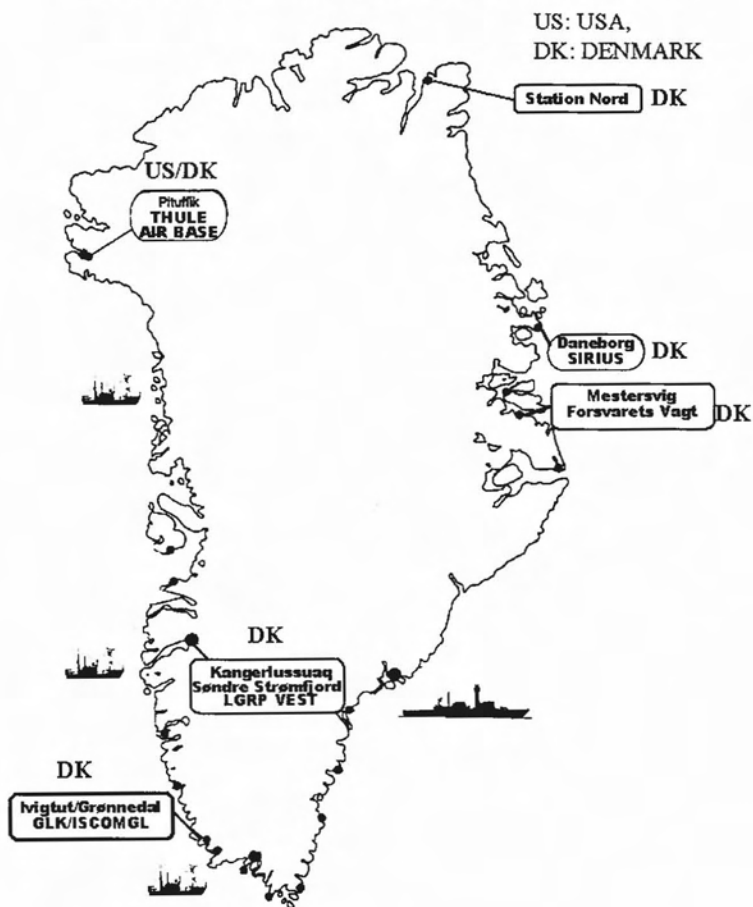
US: USA,  
DK: DENMARK



Fiedler

# FORSVARET AF GRØNLAND I DAG

## MILITÆRANLÆG/MILITARY INSTALLATIONS 2001



Fiedler

## DANMARK OG EU'S FORSVARSPOLITIK

*Forfatteren er forsker ved Center for Freds- og Konfliktforskning (COPRI) samt NATO research fellow og ekstern lektor ved Københavns Universitet, Institut for Statskundskab.*

## DANMARK OG EU'S FORSVARSPOLITIK

Af

*Sten Rynning, Ph.D.*

### INDLEDNING

*Tidsskrift for Søvæsen* har igennem nogen tid beskæftiget sig med den europæiske forsvarsdimension og ikke mindst de problemer, som kan opstå for Danmark. Det forstærkede fransk-britiske samarbejde i 1998 og EU dynamikken i kølvandet på Kosovo interventionen i 1999 har gjort det danske forbehold højaktuelt, efter at det i størstedelen af 1990erne sammen med selve forsvarsdimensionen lå i dvale. Danmark skal nu overveje sin stilling ikke bare i forhold til enkelte operationer men også hele mængden af dagligt arbejde i Bruxelles, en situation som blev tydeligt illustreret med Danmarks kontroversielle deltagelse i udpegelsen af chefen for EU's nye militær komité. I denne artikel vil jeg kort tage udgangspunkt i debatten om det danske forbehold for at komme ind i en diskussion af perspektiverne i EU's sikkerheds- og forsvarspolitik (ESDP). Diskussionen er baseret på skelnen mellem bredde og dybde i EU, hvor udviklinger i bredden modarbejder EU's evne til at blive en sammenhængende aktør i international politik. Den første del af diskussionen peger på tre bevægelser i denne retning. Dernæst vil diskussionen pege på de mulige modtræk, som EU råder over ved at gå i dybden. Her er der tale om en kultivering af en særlig idé om EU's rolle – kendt under overskriften "Petersberg" – og dennes forankring i de centrale institutioner, som EU landene skal gå igennem for at

## DANMARK OG EU'S FORSVARSPOLITIK

igangsætte specifikke politikker. Endelig vil diskussionen vende tilbage til det danske udgangspunkt.

### DANMARK OG ESDP

Som tidligere påpeget her i tidsskriftet af bl.a. Reimer Nielsen og Jørn Olesen, så drejer ESDP'en sig ikke om de forhold – fælles hær og forsvar – som Danmark i 1992 tog forbehold overfor. NATO's centrale placering i den europæiske sikkerhedsarkitektur har vist sig at være yderst solid, for ingen kan rivalisere USA's militære kapacitet eller NATO's territoriale forsvarsevne, og EU har til gengæld fokuseret på krisestyring og interventioner. Disse opgaver blev faktisk defineret allerede i 1992, da WEU landene mødtes i den tyske by Petersberg. Nu er denne "Petersberg rolle" blevet aktiveret i form af ESDP'en, og dermed opstår en række problemer for Danmark.

For det første kan Danmark ikke være med til at styrke og udbygge de militære dimensioner af EU's krisestyring, til trods for at relevansen af en "robust" militær dimension blev stærkt understreget i det tidligere Jugoslavien og også figurerer centralt i FN's reform arbejde. Netop FN og andre organisationer udgør et andet problem, for Danmark kan ikke deltage i en FN operation, hvis denne uddelegeres til EU. Samtidig vil der opstå problemer i NATO, hvor enkelte danske officerer måske kan deltage i en EU operation i kraft af at være "udlånt" fra NATO, men hvor Danmark vil marginaliseres i takt med, at den europæiske søjle tager form. Disse overordnede vigtige problemer er klart beskrevet i de ovennævnte artikler.

I det følgende vil jeg koble disse perspektiver på en række ESDP udviklinger for at åbne en diskussion, som forhåbentligt kan bidrage til at klargøre, hvor presserende problemerne er, og i hvilke sammenhænge udfordringerne melder sig.

### ESDP I BREDDEN

De seneste par års store fremskridt indenfor ESDP'en vil sandsynligvis ikke blive gentaget i de kommende år, nu hvor Kosovo ikke længere er en akut krise men en besværlig opgave i civil genopbygning, og nu hvor EU står overfor tre typer udvidelser.

For det første drejer det sig om EU's geografiske udvidelse. Den har godt nok ligget i kortene i lang tid, og EU har faktisk gennemlevet en udvidelse i 1990'erne – i 1995 med Østrig, Finland og Sverige – men



## DANMARK OG EU'S FORSVARSPOLITIK

endnu vigtigere er selvsagt udvidelse ind i Østeuropa. EU har fra de tidlige 1990'erne gjort sig selv til en kerne organisation, bl.a. da man i 1993 med Københavnskriterierne stillede medlemskab i udsigt for de europæiske lande, som bygger på demokrati og åbne økonomier. EU har ikke haft nemt ved at leve op til disse paroler, til dels fordi EU landene ville sikre integrationen i dybden, før man kiggede på bredden, og fordi skiftet til bredden efterfølgende har foregået langsomt. De institutionelle forbedringer i Amsterdam traktaten var små og nødvendiggjorde endnu en traktat, Nice traktaten. Budget forliget fra Berlin 1999, *Agenda 2000*, er generelt anset for at være for svagt til at holde i lang tid. Og nu hvor EU går ind i realitetsforhandlinger med enkelte lande, så banker de nationale interesser på og truer med at bremse processen endnu engang.

Måske vil der endnu engang opstå problemer med udvidelsen, men den kommer, og dermed kunne bredde-dybde balancen blive vendt på hovedet. Risikerer unionen ikke at blive bred og tynd, dvs. stor og uden handlingskraft? Dette spørgsmål har præget EU's (EF's) udvikling, ikke mindst i 1960'erne hvor Frankrig frygtede, at Storbritannien ville udhule EF indefra. Storbritanniens medlemskab ændrede uden tvivl på EF's indre dynamik, og det ville bestemt ikke være urimeligt at antage, at tilgangen af mange nye medlemmer med en radikalt anderledes historisk baggrund vil have en lignende virkning. De kommende medlemslande vil sandsynligvis passe godt på deres suverænitet, som de genvandt for ti år siden, når de forhandler i Bruxelles, og de kunne nok være fristet til at drage USA ind i sikkerhedsprocesserne for at holde dominerende naboer i skak.

For det andet kan man tale om en organisatorisk udvidelse, hvor der bygges broer mellem EU og NATO. Alle allierede har hele tiden fastholdt, at den ene ikke udelukker den anden. Det er ikke nyt, men til gengæld er der nu kommet bevægelse i den praktiske organisering af de to organisationers arbejde. Hvis NATO og EU skal arbejde godt sammen, så må de vikles ind i hinanden, og dermed får EU sværere ved at opbygge en indre sammenhængskraft baseret på en bestemt gruppe lande og deres fælles "strategiske kultur". En europæisk søjle som baseres på både EU og NATO kan godt være operationel effektiv, men pointen er, at det ikke bliver EU som enhedsaktør – trusselbilledet bag det danske forsvarsforbehold – som fremkommer.

Hvor ser vi, at de to organisationer vikles ind i hinanden? Først og fremmest helt overordnet i det skæve militære forhold mellem de allierede, som betyder, at USA skal inddrages så snart operationerne bliver store, og også i den vedvarende generelle interesse i at fastholde en atlantisk kobling. På det mere konkrete plan finder vi koblingerne i forbindelse med planlægningen af kapabiliteter og operationer, hvor EU bliver afhængig af

## DANMARK OG EU'S FORSVARSPOLITIK

NATO og de enkelte landes nationale administrationer. De første skridt blev taget allerede i WEU regi, da man midt i 1990'erne overførte "Petersberg profiler" til NATO's forsvarsplanlægning, og i 1997 da WEU i kølvandet på Berlin aftalen fra juni 1996 for første gang deltog i NATO's *Ministerial Guidance*. Året efter, i 1998, blev WEU så en integreret del af NATO's forsvarsplanlægning.

Nye komplikationer er opstået i og med at EU skal have organer, som skal planlægge operationer (*EU Military Staff*, EUMS), samt have adgang til militære kapaciteter (fra de enkelte lande). Det ligger dog klart, at EUMS ikke vil kunne håndtere de mere specifikke dele (cf. de operationelle og taktiske) aspekter af operationer, og at EU, efter at have foretaget strategiske overvejelser, derfor må henvende sig til enten NATO (SHAPE) eller de enkelte lande for praktisk hjælp. Det ligger også klart, at EU ikke vil få en forsvarsplanlægning, som er tilnærmelsesvis lige så udbygget som den i NATO. EU har behov for en mekanisme, som kan overvåge arbejdet med de *Headline Goals*, som blev vedtaget i Helsinki i december 1999, og som danner grundlaget for EU's operationelle rolle. Men de to nøglelande, Frankrig og Storbritannien, er ikke interesseret i at udbygge denne mekanisme i al for høj grad: Frankrig fordi man værdsætter national autonomi, Storbritannien fordi man værdsætter NATO. Derfor vil et kommende kompromis involvere en mekanisme, som er stærk nok til at udpege *Headline Goals* mangler og investeringsbehov, men som er svag nok til at overlade politisk spillerum til de enkelte lande. Og dermed vil NATO's meget udbyggede maskineri bibeholde dets unikke position.

Det tredje og sidste udvidelsesperspektiv drejer sig om den praktiske udførelse af operationer. Ikke nok med at EU bliver både større og afhængig af NATO input, den bliver også nødt til at åbne sig for ekstern deltagelse i konkrete operationer. Godt nok kan man sige, at EU formelt set ikke har bundet sig til ret meget. EU har lovet de seks europæiske NATO lande, som ikke er med i EU (Norge, Island, Tyrkiet, Polen, Tjekkiet og Ungarn, svarende til EU+6), at de skal inviteres til at deltage i EU operationer, når disse involverer NATO aktiver. Men de seks får ikke adgang til selve beslutningsfasen i EU. Den større gruppe af femten EU ansøgerlande, EU+15, har ret til halvårlige møder, ligesom EU+6, men de har i modsætning ingen garanti for operationel inddragelse. Alle landene har fået tilbud om at sende forbindelsesofficerer til EU's militære stab (EUMS), men der er altså kun ét enkelt formelt krav om, at EU skal åbne sig operationelt (hvis EU skal låne NATO aktiver).

På den anden side modsvares denne beskedne formelle åbning af nogle politiske dynamikker, som er bundet til idéen om EU's åbenhed mod Østeuropa og NATO. Hvis EU skal kunne leve op til sin egen rolle som

## DANMARK OG EU'S FORSVARSPOLITIK

Europas samlende organisation, så må de nye østeuropæiske lande også inviteres til samarbejde. Dette kunne også være rimeligt af ganske basale årsager, som at EU kunne have brug for at mobilisere styrker blandt en bred gruppe lande. EU som en lukket klub er i al fald en kontroversiel idé. Det har ikke mindst Tyrkiet påpeget, da man i Ankara føler, at EU giver for lidt adgang for øvrige lande, heriblandt NATO lande. Tyrkiet har derfor siden efteråret 2000 blokeret for forhandlingerne om EU's adgang til NATO's operationelle planlægning og aktiver, og Tyrkiet havde også en årgang blokeret for det mere tekniske NATO-EU samarbejde (i *Headline Task Force Plus*) omkring EU's *Headline Goals*. Denne blokering har været problematisk for alle allierede, og især USA har lagt stort pres på Tyrkiet for at løsne op for konflikten. I april 2001 lovede NATO at begynde syv ugers brainstorm, så man evt. kunne have et kompromis klar til NATO topmødet i juni. Anstrengelserne gav bonus allerede sidst i maj på NATO's Budapest topmøde, hvor Tyrkiet erklærede, at man har nået en forståelse med NATO-EU: Tyrkiet lover at stoppe sin politiske blokade til gengæld for at EU+6 konsultationerne udbygges. Vi mangler endnu at se, hvor omfattende det nye kompromis bliver, og flere observatører har bidt mærke i, at Tyrkiet har en stærk interesse i at holde spændingen i live. Derfor ser det ud til, at EU og NATO vil overvinde nogle barrierer i juni 2001, men også at det er en lang og sej proces, som man er inde i.

Spændingerne ligger altså og ulmer under overfladen. Sammenholder man EU's ret beskedne kapabiliteter, EU's generelle politiske løfte om åbenhed i det nye Europa og det ydre pres ikke mindst fra Tyrkiet, så er det klart at kampen om EU's operationelle åbenhed kun netop er gået i gang. Det store ubesvarede spørgsmål er: hvis andre lande skal deltage i operationer – betale for det og sætte liv på spil – har de så ikke en legitim ret til at kræve at blive involveret i EU's strategiske ESDP planlægning?

Sammenlagt giver de tre "udvidelser" altså grund til at stille spørgsmålstejn ved soliditeten og perspektiverne i ESDP'en. Geografisk vil EU blive et væsentligt større kludetæppe, end det tidligere har været tilfældet; organisatorisk vil NATO og de enkelte lande lægge en ramme for planlægningen; og operationelt må et mere åbent EU forudse, at andre lande vil kræve indflydelse på de overordnede strategiske overvejelser.

### ESDP I DYBDEN

Det ville være naivt at tro, at denne række problemer helt stopper udviklingen af ESDP'en. Der er snarere tale om, at problemerne i bredden vil blive modsvaret af visse tiltag i dybden, som også har været den historiske dynamik i EF samarbejdet. Disse tiltag vil holde ESDP'en i gang, og EU vil på den ene eller anden vis blive en mere synlig og indflydelsesrig aktør. I denne sektion vil jeg diskutere de udviklingsmuligheder, som ESDP'en har indenfor de ovennævnte begrænsninger. Der er tale om centrale initiativer, som skal forhindre, at der opstår et lighedstegn mellem udvidelse og svækkelse.

For det første er det åbenbart, at EU kan knytte sin forsvarspolitik til den bredere udenrigspolitik og den unikke rolle, som EU skaber sig som "stabilisator" i og omkring Europa. Man kan tale om EU's mulighed for at tiltage sig Petersberg rolle i europæisk sikkerhed og forankre denne i EU's eget brede maskineri og i forholdet til NATO. Her skal vi ikke forstå Petersberg i en snæver forstand som en række specifikke forsvarspolitiske operationer men derimod som en bredere og mere generel konfliktløsningsrolle.

EU har næsten per definition en central plads i den europæiske sikkerhedsarkitektur i kraft af den mængde ressourcer, som den kan trække på. EU kan intervenere meget tidligt i potentielle konfliktområder med økonomiske og diplomatiske instrumenter, som i en konflikt zone f.eks. kan bruges til at fremme forhandlinger, rådgive om nye konstitutioner, og bistå med civil genopbygning. Dette giver EU en mulighed for at institutionalisere – via politiske forventninger og de centrale organisationer i Bruxelles – en Petersberg kultur, som kan omfavne de efterhånden mange EU lande og påvirke dem, også når de optræder i andre organisationer som NATO. EU's sammenhængskraft kan altså delvis sikres gennem en ESDP-Petersberg *acquis*, som landene anerkender og respekterer.

Selvsagt er der problemer med at bevæge sig i denne retning, for dels skal de enkelte lande blive enige, hvilket vil sige, at de skal bøje nationale principper, dels skal EU's bureaukrati strømme. Begge er store men ikke umulige udfordringer. I forholdet til de enkelte lande er EU utvivlsomt blevet en form for "refleks" efter mange års gentagen interaktion, som nok har "socialiseret" landene til at inddrage EU dimensionen tidligt i de nationale overvejelser. Selvom denne proces også vil gøre sig gældende i forholdet til ESDP'en, så skal landene alligevel – og her gælder det de øverste statsledere – aktivt engagere sig for at konkretisere og uddybe de fælles EU "strategier", som siden Amsterdam traktaten er styrende for hele udenrigspolitikken. EU har strategier i forhold til Rusland, Ukraine og Middelhavs-

## DANMARK OG EU'S FORSVARSPOLITIK

regionen, men under overskrifter som demokrati og stabilitet består de stort set af brede sammenfatninger af EU's mange forskellige engagementer i disse dele af verden. Som Javier Solana sammen med Kommissionen påpegede ved Nice topmødet i december 2000, så skal EU lederne nu gå langt mere grundigt til værks med strategierne, hvis de vil give substansiell retning og mening til både udenrigs- og forsvarspolitikken. I rapporten *Improving the Coherence and Effectiveness of European Union Action in the Field of Conflict Prevention* opfordres regeringerne derfor til at tage flere generelle diskussioner og etablere klarere prioriteter i forhold til bestemte regioner og lande. Samtidig griber Solana og Patten, udenrigskommissæren, også i egen barm og påpeger, at deres bureaukratier og EU's samlede mængde af instrumenter skal koordineres bedre. Givet den klassiske rivalisering mellem topbureaukrater – netop Solana og Patten – så kan disse initiativer kun bydes velkommen.

Praktiske politiske og bureaukratiske problemer til trods, så er det sandsynligt, at EU's Petersberg profil vil blive skærpet og rodfæstet i de kommende år. Nye og gamle medlemslande vil altså ikke operere i et vakuum i Bruxelles men derimod i en arena, som knytter sig til den gamle vision om EU som en konfliktløsende civilmagt og dennes modernisering i form af Petersberg dagsordenen bredt forstået.

Denne selvforståelse skal selvsagt også rodfæstes i forholdet til NATO, og her tyder alt på, at EU kan bygge på den stigende grad af specialisering, som er opstået i det tansatlantiske samarbejde. USA deltager i de større og tunge spørgsmål (f.eks. forholdet til Rusland og intervention i Kosovo), Europa tager sig af civil genopbygning og fredsbevarende arbejde. Inklusionen af politi og militær i ESDP'en, samtidig med at NATO udbygger sine ESDI og CJTF dimensioner giver fuld mening ud fra dette perspektiv, for "Europa" skal selvsagt have midlerne til at gennemføre dets opgaver. I princippet er der derfor intet til hinder for, set fra et transatlantisk synspunkt, at en Petersberg kultur opstår i EU.

Alligevel er der nogle barrierer, som skal forceres. Det drejer sig på den ene side om det politisk ømtålelige spørgsmål om EU's "autonomi" i forhold til NATO: skal EU kun handle, når en sag har været oppe og vende i det Nordatlantiske Råd, og når USA har sagt nej tak? Efter en del hektisk debat om "af-kobling" (decoupling) i det atlantiske forhold er man nået frem til det kompromis, som hedder, at EU kun vil aktiveres, der hvor NATO som helhed ikke er engageret. Men kan denne harmoni opretholdes? Faktum er, at i en spirende konflikt vil EU højst sandsynligt blive aktiveret *før* NATO, for EU's intention er at gribe tidligt ind med en række civile, politiske og økonomiske instrumenter. Dermed må NATO, hvis konflikten eskaleres, træde i EU's fodspor. Og dermed, som den franske for-



## DANMARK OG EU'S FORSVARSPOLITIK

svarschef, General Kelche, fremhævede i dette forår, så giver det ikke mening at tale om, at NATO skal have en "right of first refusal". Det egentlige spørgsmål vil være, om USA vil med i operationen. Hvis USA ikke vil og i øvrigt ikke har indsigelser mod EU's rolle, så er der intet problem i, at EU kører videre med ESDP'en og evt. lånt udstyr fra NATO.

Men det er også muligt, at hele det perspektiv, at NATO kommer ind efter EU, er så alarmerende for de mest solide NATO tilhængere, at EU's rolle bremses politisk, inden den er kommet i gang. Uden tvivl inspireret af det traditionelt anstrengte forhold mellem Frankrig og NATO var der ikke begejstring at spore i den britiske forsvarschefs, Admiral Boyce, indirekte respons til Kelche (*Financial Times*, 22 marts 2001):

*"There's no doubt that we're not going to go off on some adventure without having Nato discuss it first".*

Samme skepsis kommer til tider også til udtryk i USA, hvor flere medlemmer af George W. Bush' administration ikke just er tilhængere af EU "autonomi", til trods for at de selvsamme aktører ønsker at flytte amerikansk fokus fra Europa til Asien.

Dette bringer os til en anden barriere, som faktisk kan gå hen og lægge en dæmper på den politiske strid om autonomi. Det drejer sig om "the capability gap" mellem USA og de allierede, som med tydelighed blev demonstreret under Kosovo interventionen. Frygten for, at de allierede om nogle år dårligt vil være i stand til at samarbejde militært gav i 1998 USA inspiration til at ryste op i NATO's forsvarsplanlægning, hvilket førte til DCI (*Defense Capabilities Initiative*) programmets oprettelse på NATO's Washington topmøde i april 1999. De europæiske investeringsproblemer betyder ganske enkelt, at EU ikke har midler til at føre en autonom forsvarspolitik af nævneværdige dimensioner. Det betyder også, at der er en fare for, at NATO splittes mellem høj- og lav-teknologiske lande. NATO's Generalsekretær, Lord Robertson, understregede i en tale d. 10 maj 2001 de politiske farer ved en sådan udvikling:

*"We must avoid any division of labour within NATO, whereby the high-tech Allies provide the logistics, the smart bombs and the intelligence, and the lower-tech Allies provide the soldiers -- what a NATO official once called "a two-class NATO, with a precision class and a bleeding class". This would be politically unsustainable. We must ensure that the burdens, the costs and the risks are shared equally."*

## DANMARK OG EU'S FORSVARSPOLITIK

Alle involverede partnere kender disse lakuner, og derfor vil der være naturlige grænser for, hvor langt den politiske "NATO-eller-EU" retorik vil eskalere. Det vil også være naturligt at forestille sig, at presset fra kapabilitetssiden vil anspore alle parter til at arbejde for et konstruktivt kompromis angående EU's Petersberg rolle.

Hvis både EU's brede politiske rolle og NATO's fremtidige placering i Europa favoriserer en vis udbygning og forankring af Petersberg dagsordenen, så gælder det dernæst om at gøre Petersberg handling praktisk muligt. Hermed når vi til den anden dimension af muligheden for at gå i dybden.

Det drejer sig om koalitionsdannelse og muligheden for, at en gruppe lande handler på vegne af EU, selvom det ikke er alle EU lande, som ønsker engagere sig. Princippet om "forstærket samarbejde" på forsvarsområdet blev faktisk etableret allerede i 1993 på Edinburgh topmødet, da Danmark fik sin undtagelse godkendt, men siden har det haft svære vilkår. Med Amsterdam traktaten fik man på det sikkerhedspolitiske område (CFSP) introduceret "case-by-case" fleksibilitet, hvor en land kan afstå fra at deltage i en given aktion uden at blokere for selve aktionen og uden at være bundet til den i kraft af EU medlemskabet. Senere, med Nice traktaten er det sikkerhedspolitiske samarbejde udbygget, da en koalition af ned til otte villige EU lande kan indgå et forstærket samarbejde. Men dette princip blev ikke introduceret i forsvarspolitikken, og på det militære område skal alle lande altså fortsat være enige, inden en aktion kan gå i gang. Dette er en anakronisme, som bør afskaffes så snart, som landene har vænnet sig til at have en forsvarspolitik indenfor EU konstruktionen, for det vil, som den første del af artiklen påpegede, være illusorisk at tro, at man kan få op til 27 lande til at køre i samme hastighed.

Introduktionen af forstærket samarbejde på forsvarsområdet vil komme i takt med at EU-NATO forholdet klargøres. For det første vil det betyde, at man har en relativ klar idé om, hvorfor og hvordan EU skal koble militære og civile midler sammen, og at ikke-EU NATO lande bakker om op denne idé – i al fald i en vis grad. Det vil også betyde, at EU lederne kan begynde arbejdet med at specificere deres overordnede strategier, og sandsynligvis også multiplicere disse. Solana har allerede udtrykt ønske om at få nye strategier i takt med, at EU med udvidelsen får nye ydre grænser – f.eks. i forholdet til Kaukasus. De overordnede strategier er selv sagt rammen for den specifikke politik, det forstærkede samarbejde, og dermed EU's generelle eksterne engagement. Og dermed er cirklen sluttet: EU har mulighed for at udbygge en Petersberg rolle, som skal virkeliggøres gennem intern handlingsfleksibilitet, som igen vil skærpe den politiske

## DANMARK OG EU'S FORSVARSPOLITIK

definition af rollen osv. Alt i alt er det denne proces i dybden, som kan modvirke de svækkelser, som ligger i bredden.

### DANMARKS MULIGHEDER

Som tingene står nu, så skal Danmark forfølge sine interesser via et formelt forbehold. Det er et politisk valg. Men hvis man politisk anerkender, som debatten generelt og her i tidsskriftet har understreget, at forbeholdet nu har en række uforudsete og ofte negative konsekvenser, så må man tage forbeholdet op til fornyet politisk overvejelse. Det kunne tænkes, at det ikke ønskes, og at forbeholdet vil bestå. Det kunne også tænkes, at grunden hertil ville være, at et politisk flertal ønsker at lægge dansk afstand til EU. Det følger af denne analyse, at det politiske flertal i så fald må lægge alle kræfter i at fremme bevægelserne i bredden, da disse vil svække EU's position. Den danske politik må altså promovere udvidelse, den tætte sammenfletning mellem EU og NATO, og den operationelle åbning til partnerlande. I tillæg må Danmark forsøge at bremse bevægelsen i dybden, dvs. Petersberg projektet og skabelsen af en særlig EU sikkerhedspolitisk bevidsthed, og udbredelsen af forstærket samarbejde.

Helt konkret ville dette betyde, at Danmark måtte fokusere de strategiske debatter indenfor EU og NATO i et forsøg på at give Petersberg rollen et maksimum af civilt indhold og skubbe det militære over i NATO. Danmark er f.eks. repræsenteret i det civile ben i EU's nye militære stab (EUMS). Men man kan stille spørgsmålstejn ved denne tilgang ud fra den balance mellem dybde og bredde, som denne analyse har fremhævet. Godt nok trækkes EU i bredden, men der er også meget stærke politiske kræfter – ikke mindst ansporet af behovet for en ny atlantisk kobling eller arbejdsdeling – som vil kæmpe for et bedre organiseret og mere handlekraftigt EU. Europæiseringen af sikkerhed er uundgåelig, og EU kommer til at varetage en god del af den, godt nok i samarbejde med NATO og andre organisationer som FN og OSCE, men det springende punkt er, at EU ikke vil være til at komme udenom.

Hermed stilles der alvorligt spørgsmålstejn ved det danske forbehold som et middel til at fremme danske interesser. Et formelt forbehold kobler os per definition af EU, og dermed per definition af de opgaver, som EU måtte varetage på f.eks. FN's vegne. Er en sådan automatisk frakobling i dansk interesse? Der er i princippet ingen grund til at ændre de dybere politiske målsætninger, som lå bag forbeholdet – det må bero på en politisk vurdering – men midlet, dvs. forbeholdet, bør tages op til fornyet overvejelse, for mere og mere tyder på, at de samme målsætninger ville være bed-

## DANMARK OG EU'S FORSVARSPOLITIK

re tjent med et praktisk engagement i EU såvel som i NATO og FN. Det rejser til gengæld spørgsmålet, om ikke forbeholdet er ophørt med at være et middel, som det vel var det i 1992-1993, og til gengæld er blevet et mål i sig selv – et dogme? Tjener forbeholdet som skalkeskjul for politiske partier, som pga. af splittelse i dansk udenrigs- og Europapolitik ikke ønsker at åbne en påtrængende forsvarspolitisk debat?

## FRA FOLKETINGET

*Som opfølgning på indlægget i sidste udgave af TJS fra Folketinget om PETER TORDENSKIOLD, gengives her endnu et "§ 20-spørgsmål" om korvettens deltagelse i NATO's stående atlanterhavsflådestyrke, STANAVFORLANT.*

## FRA FOLKETINGET

### Svar på § 20-spørgsmål:

### OM INDHØSTEDE ERFARINGER VED KORVETTEN PETER TORDENSKIOLDS DELTAGELSE I NATO- ØVELSE I ATLANTEN OG CARIBIEN

**Spm. nr. S 2079 af Svend Aage Jensby (Venstre):**

**Til forsvarsministeren (15/3 01):**

*"Vil ministeren, når korvetten Peter Tordenskiold har afsluttet den igangværende STANAVFORLANT-øvelse i WESTLANT-området og Caribien, give Forsvarsudvalget en orientering om de - utvivlsomt positive - erfaringer, som personalet på korvetten, herunder repræsentanterne fra Beredskabsstyrelsen, har indhøstet med hensyn til samarbejdet internt og i relation til de øvrige øvelseskomponenter, herunder om mulighederne for at yde humanitær bistand m.v.?"*

**Svar (27/3 01) af Forsvarsministeren (Jan Trøjborg):**

*"De foreløbige meldinger tyder på, at korvetten Peter Tordenskiolds deltagelse i STANAVFORLANT-øvelsen i Caribien er vellykket. Samarbejdet mellem søværnet og Beredskabsstyrelsen er gået godt, og der er indhentet*



## FRA FOLKETINGET

*værdifulde erfaringer inden for det humanitære og militære samarbejde. Jeg vil gerne give forsvarsudvalget en orientering om forsvarets erfaringer, når de endelige rapporter er udarbejdet efter Peter Tordenskiolds hjemkomst til Danmark."*

## MEDDELSE FRA FORMANDEN

Søe-Lieutenant-Selskabets nyligt overståede 217. forsamlingsår afsluttedes med en sørgelig begivenhed, idet Selskabets sekretær – kommandørkaptajn Stephen MacLeod Ditlevsen – afgik ved døden den 11. april 2001. Gennem hele sit liv med Marinen var Ditlevsen et engageret og skattet medlem af Selskabet, og han bestred i to perioder posten som redaktør af Tidsskrift for Søværnen. Med kombinationen af et aldrig svigtende engagement og en dyb indsigt i Marinens og særligt Søe-Lieutenant-Selskabets historie var han en god rådgiver og hjælper for skiftende bestyrelser. Jeg vil her tillade mig at henvise til nekrologen over Ditlevsen, der er at finde andetsteds i dette nummer af Tidsskriftet.

Søe-Lieutenant-Selskabets nye sekretær bliver orlogskaptajn Bjarne Hestbæk. Hestbæk er uddannet officer af intendanturlinien, og har gennem sin karriere til søs og i land beskæftiget sig primært med informationsteknologi og økonomi. Endvidere har Hestbæk i en årrække virket som kasserer i Søofficersforeningen, så han er erfaren i foreningssammenhæng.

Ved forsamlingsårets sidste møde torsdag den 15. marts blev der foretaget valg til Selskabets bestyrelse. Fra det 2. møde at regne i det kommende forsamlingsår vil bestyrelsen således have følgende sammensætning:

- Formand: KL Jakob Paaske Larsen (Genvalgt)
- Næstformand: KL Niels Mathiesen (Genvalgt)
- Regnskabsfører: KL Thomas Stig Rasmussen (Genvalgt)
- Suppleant: KL Lars Georg Christensen (Genvalgt)
- Suppleant: KL Steen Balslev (Nyvalgt)

I det 217. forsamlingsår bakkede medlemmerne i høj grad op om Selskabet. Jeg har med tilfredshed noteret mig, at det gennemsnitlige antal mødedeltagere for forsamlingsåret ligger mellem 40 og 50. Selv har jeg ikke været tilstede under forårets møder på grund af sejlads. En stor tak skal lyde til de mange som har hjulpet til med afviklingen af Selskabets aktiviteter. En særlig tak retter jeg til en af bestyrelsens suppleanter – kaptajnløjtnant Lars

## MEDDELSE FRA FORMANDEN

G. Christensen – der med den rette kombination af engagement og fornuft har fungeret som formand i mit fravær.

Jeg håber, at mange medlemmer lægger vejen forbi Søe-Lieutenant-Selskabet også i løbet af efteråret 2001. Med en opbakning så god som i det forgangne forsamlingsår vil Selskabet fortsat kunne markere sig som stedet, hvor søofficerer – høj som lav – mødes under kammeratlige former til fri debat. En særlig opfordring skal lyde til vore mange yngre medlemmer om at møde op og medvirke til, at Selskabet til stadighed lever op til sit navn som ”søløjtnanternes” selskab.

## NEKROLOG

# NEKROLOG

## STEPHEN MCLEOD DITLEVSEN

Stephen McLeod Ditlevsen blev født 27/11 1934 i Fredericia som søn af landsretssagfører Poul Wilquin Ditlevsen og hustru Jane Frances Mona, født Needes.

Her voksede han op sammen med sine tre søskende. Hans far havde sin virksomhed i byen og i hjemmet var hans mor det samlende punkt. Hans mor var af engelsk/skotsk familie (McLeod navnet kom fra Skotland), og hun talte engelsk med sine børn, så Stephen Ditlevsen var reelt tosproget.

Efter studentereksamen fra Fredericia Gymnasium i 1953, gik han straks i søværnet med en officersuddannelse for øje. Han var de første år almindelig værnepligtig. Han blev uddannet som plottergast og gjorde tjeneste i motortorpedobådene, hvor han avancerede til værnepligtig sergent (rød sergent), indtil han blev kadet i 1955. Han tilegnede sig let den teoretiske viden, og markerede sig lejlighedsvis med nogle selvstændige meninger, og var givetvis medvirkende til – trods mange forskelligheder – at skabe en harmonisk klasse.

Kadetlivet var i disse år under forandring, og om end vi stadig boede på skolen, tog vi i nogen grad afstand fra tidligere års "kostskoleliv" med "notsystem" og sanktioner, til gavn for såvel uddannelsen som kammeratskabet. Efter en travl tid på skolen og under praktisk uddannelse til søs i såvel kadetskibet HOLGER DANSKE og mere selvstændigt i Ø-bådene, blev Ditlevsen sammen med sin klasse udnævnt til søløjtnant af 2. grad 16/12 1957, hvorefter uddannelsen fortsatte med en række kurser. Bl.a. skød vi som de sidste med Hornbæk Batteri. Uddannelsen fortsatte til søs med nogle udmærkede afsluttende togter, først med elevskibet, fregatten HOLGER DANSKE og patruljebåden SØRIDDEREN og siden med kadetskibet, depotskibet ÆGIR.

1/12 1958 kom udnævnelsen til søløjtnant af 1. grad. Flåden var på det tidspunkt i en rivende udvikling, der lagde op til en kulmination i tresserne, med et stort antal enheder under kommando, megen sejlads og stigende professionalisme, under såvel national som international øvelsesvirksomhed.

## NEKROLOG

Der var to store fagområder, som Ditlevsen i særlig grad kom til at beskæftige sig med, og i hvilke han opnåede en betydelig ekspertise i. Det ene var antiubåds krigsførelse og det andet var pædagogik og uddannelse, eller om man vil, opdragelse og undervisning.

Efter et halvt år med tjeneste i kystjageren WILLEMOES gennemgik han fra sommeren 1959 ubådsskolen med praktisk uddannelse i undervandsbåden DELFINEN, efterfulgt af alm. ubådstjeneste hovedsagelig i undervandsbåden SPÆKHUGGEREN.

Den 3/2 1962 blev Stephen Ditlevsen gift i Holmens Kirke med Jytte Margrethe Folkmann, datter af direktør Svend Grønnegaard Folkmann og hustru Agnes, født Christensen.

Den 1/12 1962 blev han udnævnt til kaptajnløjtnant og fra JAN – NOV 1963 gennemgik han "NATO and New Commonwealth Torpedo and Anti Submarine Long Course" på H.M.S. Vernon i Portsmouth. Fra DEC 1963 – OKT 1966 med korvetten FLORA, fra FEB 1965 som næstkommanderende.

Den 14/10 1966 blev han chef for bevogningsfartøjet RAN og fra 27/2 1967 tillige chef for 6. fregatdivision indtil 13/5. Fra 25/5 – 30/9 1967 var han chef for bevogningsfartøjet HAVMANDEN i skoledeling for kadetter.

OKT til DEC 1967 gennemgik Ditlevsen R.N. Tactical School i Woolwich med efterfølgende tjeneste ved Søværnets Sonarskole, herunder gennemgik han 5/2 til 13/4 1968 "Anti Submarine Warfare Course" ved Fleet Sonar School i Key West, Florida. Under dette kursus blev han den 1/3 udnævnt til orlogskaptajn. Dette kursus blev fulgt op af kursus ved "Joint Anti Submarine School" i Londonderry.

Den 1/8 1968 – 1/9 1970 var Ditlevsen chef for Søværnets Sonarskole.

Fra SEP 1970 til JUN 1971 gennemgik han Stabskursus for Søværnet på Forsvarsakademiet og kom derefter tilbage til sonarskolen, der efter reorganisering af de tekniske tjenester - der indgik i Søværnets Materielkommando - var indgået i den nye myndighed: Søværnets Våbenskole, og stillingsbetegnelsen var nu: kursusleder for Antiubådskursus. Han gjorde tjeneste i denne stilling til NOV 1973, og det blev Ditlevsens sidste stilling i specialet antiubåds krigsførelse.

Fra NOV 1973 – JUN 1974 gennemgik han Pædagogisk Kursus ved Forsvarsakademiet og hermed indledte Ditlevsen et mangeårigt virke indenfor det generelle uddannelsesområde, først som næstkommanderende i skoleskibet, minelæggeren FYEN til MAR 1976, derefter næstkommanderende i minelæggeren MØEN til OKT 1976. I denne periode var skoleskibet JUN – OKT 1974 kommandoskib for skoledelingen for kadetter og



## NEKROLOG

OKT 1974 – FEB 1975 kommandoskib i skoledelingen for kadetter, sergent- og konstabelelever. Igen JUN – OKT 1975 kommandoskib i skoledelingen for kadetter og OKT 1975 – OKT 1976 kommandoskib i Skoledelingen.

I perioden 8-13/5 1976 indgik MØEN i Kongedeling I/76 som eskorte for H.M. Dronningen i DANNEBROG under majestætens besøg i Washington D.C., i anledning af USA's 200-års jubilæum. På rejsen ud blev der aflagt besøg i Ponta Delgada på Azorerne og i Norfolk, Virginia. Hjemrejsen gik via besøg i New York City og i Funchal på Madeira.

Efter skoleskibstiden fulgte naturligt en periode fra OKT 1976 – FEB 1980 som faggruppeleder og senere næstkommanderende ved Søværnets Officersskole. 1/12 1979 blev Ditlevsen udnævnt til kommandørkaptajn. Fra 15/2 – 21/7 1980 var han chef for inspektionsskibet FYLLA på fiskeriinspektion ved Færøerne, hvor FYLLA 27-29/3 deltog i redningsaktionen ved den kæntrede norske olieplatform Alexander Kielland.

Fra 21/7 1980 – 15/10 1982 var Ditlevsen faggruppeleder for Pædagogisk Kursus ved Forsvarsakademiet, herunder gennemgik han MAR-APR 1981 "Defence Management Systems Course" i USA, og 15/10 1982 tiltrådte han som chef for Stationsafdelingen ved Flådestation Frederikshavn, hvor han var i to år.

Herefter kom han tilbage til Forsvarsakademiet hvor han fra 1984-88 var faggruppeleder, Pædagogik.

I 1988 blev han afdelingschef ved Forsvarets Center for Lederskab og chef for Ledelsesudviklingsafdelingen (LUA) og samtidigt chef for Lynæs Fort, Gurrehus og Hellebæk Avlsgård. Denne stilling blev hans sidste inden han blev pensioneret fra søværnets linie med udgangen af NOV 1994.

Denne periode blev en kulmination af hans mangeårige pædagogiske virke og bragte LUA ind i en fortsat god udvikling. Stillingen indebar også mange etablissemmentsforvaltningsmæssige opgaver, hvoraf en af de mindre behagelige var lukningen af Lynæs Fort og forberedelse af fortets afhændelse (der fandt sted et par måneder efter hans fratreden).

Ditlevsen befandt sig godt i stillingen og var utvivlsomt glad for aktiviteterne ved kursusinstitutionen, han skrev bl.a. et nydeligt lille skrift om Gurrehus historie og omgivelser. Han var også et aktivt medlem af officersforeningen Kronborg.

Hans engagement som chef for LUA var egentlig karakteristisk for samtlige af de stillinger han kom til at bestride. Han engagerede sig altid dybt og personligt fagligt i den stilling han besad, og bragte derigennem ofte en udvikling frem, der fik betydning for de mange mennesker han gennem sin tjeneste var i berøring med. Han var et meget ærligt og dygtigt

## NEKROLOG

menneske og han tænkte dybt over såvel tjenstlige som private forhold i en ideel stræben efter at vide, hvad der var det egentlige og det rigtige - og det handlede han efter.

Han var dekoreret med R<sup>1</sup> af Dbg. og HTS.

Ditlevsen var fra AUG 1972 til JUN 1974 og igen SEP 1977 til DEC 1979 redaktør af Tidsskrift for Søvæsen. Han var ligeledes behjælpelig med indsamling og redigering af oplysninger til "Danske Søofficerer 1933-1982". Efter pensionering påtog han sig tjenesten som sekretær i Sø-Lieutenant-Selskabet og var bl.a. aktiv i organiseringen af en renovering af viceadmiral Olfert Fischers gravmonument på kirkegården ved Reformerte Kirke, ligesom han var medlem af arbejdsgruppen til højtideligholdelse af 200 året for Slaget på Reden.

Stephen McLeod Ditlevsen var livet igennem en god kammerat. Han var et meget hjælpsomt menneske, og han havde en god samlende virkning på sin klasse.

Han havde sammen med sin kone Jytte et dejligt og gæstfrit hjem. Han og Jytte fik 39 gode år sammen, og tilmed to sønner og en datter, der nu er voksne. Der er også to børnebørn, der var til meget stor glæde for Stephen.

Stephen Ditlevsen døde pludseligt uden forudgående sygdom af en hjerneblødning den 11. april 2001 og blev bisat fra Holmens Kirke ved en smuk højtidelighed den 19. april.

(1766)

## NEKROLOG

# NEKROLOG

## JØRGEN ALFRED HVIID

1546 - Kommandørkaptajn Jørgen Alfred Hviid er død, 84 år gammel, den 5.3. 2001. Han blev født 1.9. 1916 i Moskva. gift 23.6. 1941 med Ellen, f. Schmidt. Om de tjenstlige data henvises til Søe-Lieutenant-Selskabets publikation (1984) om danske søofficerer.

Nu efter hans død vil det være naturligt at supplere disse med hans nære venners (tjenstlige som privates) opfattelse af hans livsgerning.

En yngre kadetkammerat erindrer:

Jeg så første gang Hviid i den hvervebrochure jeg fik tilsendt i 1937. Her var billeder af kadetter i forskellig påklædning, og på disse var Hviid figurant, dels i gymnastiktøj, dels som geværbevæbnet søkadet med blå genser. Det var nok tilfældigt, men søofficeren Jørgen Hviid forenede i sin person en stor sportsmand og en god sømand. Han forsøgte i 1939 at lære os kadetter at spille ishockey på Stadsgraven. Han havde bragt denne sport med sig fra sit barndomsland Letland, og var med til at få den etableret i Danmark. Han nåede som 43-årig sammen med sin søn at skaffe sin klub et Danmarksmesterskab.

Som så mange andre søofficerer blev Hviid sendt til Sverige i oktober 1943 - efter 29. august - formentlig for at komme videre til England. Kun et fåtal kom videre - ikke Hviid. Fra tysk besættelsesmagts side vistes en vis interesse for Hviid, hvad der var medvirkende til, at Ellen med sin førstefødte kom illegalt til Sverige i foråret 1944.

Højdepunktet under hans første ophold i Sverige var i marts-maj 1945 som chef for dansk motorkanonbådsskole på Hårsfjäden (Gåløbasen - motortorpedobådsbase). Tidligt på året 1945 gav man fra svensk side tilsagn om to motorkanonbåde til den danske flotille i den danske brigade. De to både var af den italiensk byggede mahognybådstype, der var under større eftersyn og omarmering i Gøteborg. Det faldt i Hviids lod at uddanne 2 1/2 besætning til bådende hurtigst muligt - fortrinsvis med personel fra Karlskrona flotillen. Det lykkedes for Hviid med en energisk indsats og fin hjælp fra Gålø basen, men desværre var de to både langt fra operationsklare i maj 1945.

Hviids karriere var domineret af megen sejlene tjeneste, men et par ture på land nåede han dog. 1950-1958 som efterretningsmand - han

## NEKROLOG

stortrivedes med dette job - den kolde krig var vel i anmarch. Hviid fulgte godt med i russiske-polske-østtyske flådeopbygninger i Østersøen - hans beherskelse af russisk sprog havde han glæde af.

I den periode blev han en god støtte for en yngre kollega, som efter et selskab med filmaften hos den sovjetiske marineattaché følte, at en embedsmandsfamilie fra ambassaden viste ham lovlig megen opmærksomhed, som fortsatte i tiden efter selskabet. Den unge officer søgte råd og vejledning hos Hviid, som gav "grønt lys" for, at fortsætte bekendtskabet, dog selvfølgelig med indrapporteringspligt. Tilfældet ville dog, at den pågældende søofficer fik besked om forflyttelsen fra København, netop som den sovjetiske agent følge, at tiden var moden til hvervning, så episoden sluttede uden større dramatik.

Det andet ophold i Sverige var Forsvarsattaché-tjenesten 1962-1965 i Stockholm og Helsingfors. Han kom tit tilbage til denne tid med stor veneration.

Da han blev chef for Bornholms Marinestrik (1968-1972) var det vel en realitet med den kolde krig. Mangen en af Hviids marinekolleger oplevede kritiske situationer under patruljesejlad i Østersøen - navnlig fra østtyske orlogsskibes side - men Hviid var klar til at bakke dem op siden hen, hvis det var nødvendigt.

Han fik i denne periode tid til i 1969 og 1970 at tage sig af Kongeskibet Dannebrog som rutineret skibschef.

Hviid var skibschef i fire fregatter (THETIS, NIELS EBBESEN, PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE). Som nævnt var han en god sømand. Kolleger karakteriserede ham som en fin skibschef. Han var meget for de to sidstnævnte fregatter.

Hviid var medlem af Kongelig Dansk Yachtklub (KDY) bestyrelse fra 1952 til 1968, hvor han hovedsageligt beskæftigede sig med kapsejlad. Han gjorde en stor indsats i forbindelse med KDY's 1000 års jubilæum. Herunder anlagde han en kunstig havn udfor Chalottenlund-fortet.

I Søværnets sejlspport gjorde han sig gældende især indenfor Drageklassen, og hjembragte her et CISM - verdensmesterskab (Conseil Internationale du Sport Militaire).

Har var en ivrig kapsejladssdommer og deltog i flere internationale juryer og var i en årrække indtil 1966 et højt værdsat medlem af Dansk Sejlunions Regel- og Appeludvalg.

Under OL i Tallinn i 1980 var han med blandt lederne for de danske sejlere.

For udenforstående kan det måske forekomme mærkeligt, at den tilsyneladende barske Jørgen Hviid var en kærlig og omsorgsfuld familiefar, som, når han var hjemme, tog sig meget af børnene. Han løb på skøjter

## NEKROLOG

og stod på ski med dem, han byggede huler og konstruerede legetøj til dem og var i det hele taget flere hundrede procent nærværende for børnene, når lejlighed gaves. Da der kom børnebørn, blev han en elsket morfar/farfar, og gav dem masser af tid, kærlighed og sjove oplevelser.

Hans otium blev desværre præget af en ubønhørlig fremadskridende Parkinsons syge, der påvirkede både hans fysiske og psykiske resurser. De seneste år måtte Ellen trække et stort læs for at få dagligdagen til at fungere.

Død 5.3. 2001, Helsingør, bisat 9.3. 2001 Sct. Marie Kirke, Helsingør. Hans aske spredt over Øresunds bølger den 9. 5. 2001.

(1632)



**BOGANMELDELSE**

**DOBBELTSPIL**

**MØRKLÆGNINGEN AF RUDOLF HESS-AFFÆREN**

**Af Pickett, Prince og Prior**

**Forlaget Lindhardt og Ringhoff**

526 s., bogladepris 349,00 kr.

Hvis denne bog står til troende, kan man godt gå i gang med en radikal omskrivning af historien om Den Anden Verdenskrig.

Det digre værk på 470 sider tekst handler om de begivenheder, der udspillede sig omkring Rudolf Hess - fra hans ungdom som Hitlers fortrolige via den famøse flyvetur til Skotland i 1941 og hans selvmord i Spandaufængslet i 1987.

Bogens postulat er følgende: Tysklands krig mod England var en misforståelse, som såvel Hitler som ledende kredse i Storbritannien - herunder det engelske kongehus - ønskede bragt til ophør snarest, så Hitler kunne vende sig mod den vestlige kulturs virkelige fjende, Sovjetunionen. Efter en række forhandlinger mellem højtstående tyske og britiske embedsmænd var man i midten af 1941 enedes om en fredsaftale, der i store træk gik ud på følgende: Krigen skulle ophøre. Tyskerne skulle trække sig ud af Danmark, Norge, Frankrig og Holland/Belgien. Det britiske Imperium skulle bevares intakt. Tyskland skulle tillades ekspansion i Østeuropa. Churchill og Hitler skulle afløses af mere moderate ledere. Der skulle oprettes en særlig stat forbeholdt jøderne.

Som Hitlers repræsentant fløj Rudolf Hess til Skotland, hvor en delegation af højtstående politikere og embedsmænd (bl.a. Kongens bror, hertugen af Kent) stod klar til at tage imod ham, så fredsaftalen kunne underskrives. Churchill havde imidlertid fået nys om komplotet, der ville betyde enden på hans magt, så han forpurrede det. En dobbeltgænger til Hess blev fremskaffet og interneret, mens den virkelige Hess på skrømt fik

## BOGANMELDELSE - DOBBELTSPIL

lov til at fortsætte med fredsforhandlingerne for at sikre, at Hitler følte sig tryk nok til at angribe Sovjetunionen.

Efter nogen tids forløb fik den britiske fredsfløj imidlertid overtaget over Churchill-fløjen, og i august 1942 lettede Kongens bror i en flyvemaskine sammen med Hess med kurs mod Stockholm for at underskrive fredsaftalen der. Maskinen styrtede ned umiddelbart før start, og alle på nær én omkom.

Hess's dobbeltgænger blev hjernevasket til at tro, det var vigtigt at opretholde illusionen om, at han var den virkelige Hess, og da det i 1987 kom på tale at løslade ham - og han derved fik mulighed for at fortælle sandheden - lod de britiske myndigheder ham myrde i Spandau.

En forbløffende historie, der er blevet mødt alt - lige fra chok og forargelse til den politisk korrekte holdning, at sejrherren i en krig altid er god og ædel, mens taberen altid er ond og fæl. Risikoen ved bogen er da også, at den for den mere ukritiske læser kan bortlede opmærksomheden fra visse personers dybt forbryderiske adfærd.

Det er dog for unuanceret bare at afskrive bogen som politisk uønskelig, eller at affærdige den på grund af dens noget utraditionelle forfatterkreds. Mange af Anden Verdenskrigs og Den Kolde Krigs mest utrolige hemmeligheder er først kommet for dagens lys i de senere år. Hvordan ville man for en snes år siden have reageret på påstanden om, at de allierede havde fri adgang til tyskernes allermest hemmelige signaltrafik (Ultra)? Eller at det meste af - måske hele - den øverste ledelse af den britiske efterretningstjeneste var agenter for KGB (Kim Philby og venner)? Ja, vi kan bare vende blikket mod Danmark, hvor man først nu - små 60 år efter krigen - begynder at kunne få sandheden frem om mange dunkle forhold.

Alle hypoteserne i bogen er umådeligt grundigt efterforsket - alene noterne fylder 38 og bibliografien 10 tæt beskrevne sider - uden at det på nogen måde gør den tør og kedelig. Det betyder ikke, at alle bogens postulater kan holde vand, men en umiddelbar afvisning kræver en tilsvarende grundig argumentation og stillingtagen.

Det er således svært at kapere udsagnet om Hess's hjernevaskede dobbeltgænger, men dobbeltgængere var ingenlunde et ukendt begreb hverken under Anden Verdenskrig eller i dag, hvor bl.a. Saddam Husein menes at benytte sig af adskillige af arten. Teorien støttes ikke mindst af, at der gennem årene er kommet flere og flere oplysninger frem, der sandsynliggør, at det ingenlunde var den rigtige Hess, der sad i Spandau-fængslet.

## BOGANMELDELSE - DOBBELTSPIL

Bogen har sin styrke i, at den grundigt og som oftest upartisk behandler ethvert emne, der har forbindelse med Hess. I kapitlet om Hess's død bringes således loyalt de fleste af de verserende skrøner, der dog hurtigt gennemskues og affærdiges som fri fantasi. Hermed bidrager bogen til at aflive den mest useriøse snak om Mossad, sydafrikanske agenter, SAS og mange andre.

Bogen er blevet kritiseret for at tegne et negativt billede af Churchill og et positivt af Hitler. Det er ikke politisk korrekt i vore dage, men ikke mindst som søofficer er det vigtigt at bevare hovedet koldt og ikke hoppe med på populærhistorikernes sort-hvide kassevogn.

Lloyd Georges, der før krigen gjorde en stor indsats for at hjælpe Churchill ind i den politiske varme, beskriver ham i sine erindringer (på dansk i 1935) som en psykopatisk person med en skidt karakter, som ingen seriøse politikere ønskede være i stue med. En begavet og umådeligt dynamisk person, men en "løs kanon", der krævede nøje styring med særdeles fast hånd. Det bør måske heller ikke glemmes, at aldrig så snart var krigen slut, før han led et tordnende valgnederlag og blev fjernet fra magten.

Uden på nogen måde at tage Hitler og hans ufattelige forbrydelser i forsvar bør man måske også undre sig over, at en mand, der af historien skildres som i bund og grund gennemsyret af ondskab og had alligevel kunne fremstå som det tiljublede forbillede og den forgudede fører for snesevis af millioner mennesker - høj som lav såvel i Tyskland som i udlandet (også her i Danmark).

En mere moden og nuanceret karakteristik af de aktører, der gør sig gældende på storpolitikens skrå brædder, vil måske sikre, at vi ikke begår de mange fejlgreb, der skaber den mere tragiske side af menneskehedens historie.

Ud over at skildre Hess og begivenhederne omkring ham giver bogen også et solidt og letforståeligt indblik i de politiske, diplomatiske og samfundsmæssige forhold i de lande, der før og under Anden Verdenskrig stredes om verdensmagten. Den tilsyneladende grundige forskning i det umådeligt store kildemateriale kaster lys over en række forhold, der enten er ukendt for de fleste (allerede inden krigen arbejdede man seriøst på at oprette en jødisk stat på Madagaskar), eller som ikke har passet ind i vor tidsalders historieopfattelse (mange i de europæiske kongehuse betragtede Hitler som deres sikreste bolværk mod bolsjevismen).

Bogen er interessant, fordi den umådeligt grundigt gennemgår

## BOGANMELDELSE - DOBBELTSPIL

en episode, der formentlig var tæt ved totalt at ændre historiens gang. I visse afsnit er teorierne og konklusionerne nok ført lidt langt ud, men der er næppe tvivl om, at store dele af dem er korrekte. Hvis den besynderlige Hess-affære var så ukompliceret, som eftertiden vil gøre den til, kan det undre, at der stadig findes så mange dokumenter om sagen, der ikke må offentliggøres før et godt stykke ind i dette århundrede. Når det sker, vil mange kunne lufte deres bagklogskab, men indtil da må vi andre bestræbe os på at holde hovedet så koldt, at vi kan vægte kendsgerninger og hypoteser og vurdere "sandheden om Hess" derefter.

(H.C.D. Koch)

## FOROMTALE JUTLANDIA

*Kristine K. N. Midtgaard er cand.mag. i Historie og Europastudier fra Aarhus Universitet. Hun har siden 1997 været ph.d.-stipendiat og ekstern lektor på Historisk Institut, Aarhus Universitet. I perioden oktober 2000 til juni 2001 har hun været ansat som forskningsassistent ved Dansk Udenrigspolitisk Institut (DUPI) til at skrive bogen om Jutlandia-ekspeditionens tilblivelse og virke.*

## FOROMTALE

### JUTLANDIA-EKSPEDITIONENS TILBLIVELSE OG VIRKE 1950-53

*Af*

*cand. mag. Kristine K. N. Midtgaard*

I efteråret 2001 udgives fra Dansk Udenrigspolitisk Institut (DUPI) en bog om Jutlandia-ekspeditionens tilblivelse og virke 1950-53. Bogen udkommer i rækken af DUPI's Sikkerheds- og Forsvarspolitiske Studier primært på initiativ af Forsvarsministeriet. Den henvender sig til et bredt, alment interesseret publikum. Dens omfang er ca. 150 sider inkl. ca. 20 sider billeder. Det følgende vil præsentere bogens indhold og tema.

Den 25. juni 1950 gik nordkoreanske tropper ind over grænsen til Sydkorea. Hermed var Korea-krigen brudt ud i væbnet kamp. Få dage senere besluttede FN's sikkerhedsråd at komme det angrebne Sydkorea til undsætning og generalsekretær Trygve Lie henvendte sig til FN's medlemslande om deres mulighed for at bidrage til FN's aktion i Korea. Den danske regering besvarede generalsekretærens henvendelse med tilsagn om, for den danske stats regning, at stille først en række medicinalvarer og levnedsmidler og siden hen hospitalsskibet Jutlandia til rådighed for FN. Hermed skulle Danmark for første gang i landets historie deltage i en international militær aktion.

## FOROMTALE JUTLANDIA

Hvordan blev beslutningen om udsendelsen af hospitalsskibet Jutlandia truffet? Hvilke faktorer var afgørende for valget af netop et hospitalsskib som Danmarks bidrag? Hvilke organisatoriske, administrative og praktiske forberedelser gik forud for Jutlandia-ekspeditionens udsendelse? Hvori bestod hospitalsskibets praktiske indsats? Hvordan oplevede de involverede personer at virke i dette arbejde? Og hvordan var samtidens internationale opfattelse af det danske Korea-bidrag?

Bogen belyser Jutlandia-ekspeditionens tilblivelse og virke på tre centrale niveauer: på det politiske niveau, hvor Jutlandias udsendelse blev besluttet, på det organisatoriske-administrative niveau, hvor forberedelserne forud for ekspeditionens udsendelse blev truffet og på det praktiske niveau, hvor Jutlandia virkede ude i Korea. Herudover beskriver bogen den internationale kontekst, som Jutlandia ekspeditionen blev til og virkede i og den internationale opfattelse af det danske Korea-bidrag. Bogen har i alt 6 kapitler. Kapitel 1 skitserer den internationale kontekst, dvs. Korea-krigen, FN-aktionen og den eskalerende kolde krig. Kapitel 2 belyser den danske regerings beslutning om at tilbyde FN udsendelse af hospitalsskibet Jutlandia. Kapitel 3 behandler forberedelserne til Jutlandias udsendelse. Kapitel 4 belyser Jutlandias virke i praksis. Den danske ekspedition var på i alt tre togter til Korea. På de to første togter lå skibet i Pusan i den sydlige del af landet, hvorimod det på tredje togt blev stationeret i Incheon bugten tæt på fronten. Tredje togt fik derfor en mere krigsbestemt karakter. Kapitel 5 belyser FN's/USA's og Sydkoreas opfattelse af det danske Korea-bidrag. Endelig sammenfattes i kapitel 6 Jutlandia-ekspeditionens overordnede karakteristika og forklaringsfaktorer.

Bogen baseres på arkivalisk kildemateriale fra hovedsagelig Udenrigsministeriets Arkiv. Udenrigsministeriet var den overordnede koordinerende instans for Jutlandia-ekspeditionen, og det var således i Udenrigsministeriet, at trådene blev samlet. I ministeriets arkiv findes derfor mødereferater, korrespondance med relevante implicerede personer og organer samt månedsrapporter fra arbejdet på Jutlandia, der tilsammen danner et godt kildegrundlag for den undersøgelse, der er bogens hensigt. Ved siden af det arkivalske materiale udgør interviews med en række personer, der gjorde tjeneste på Jutlandia, et vigtigt supplerende kildegrundlag. Med ekspeditionsdeltagernes personlige beretninger besvares således spørgsmål så som, hvordan de involverede oplevede at arbejde om bord på det danske hospitalsskib og om at være i Korea i det hele taget, hvordan var stemningen om bord, og hvilken betydning har deres deltagelse haft for dem siden hen?

Bogen karakteriserer og forklarer den danske Jutlandia-ekspedition i en overordnet ramme af militær kontra civil orientering. Dette tema spiller en afgørende rolle på alle de tre niveauer Jutlandia-ekspeditionens følges



## FOROMTALE JUTLANDIA

igennem. På det politiske niveau var det afgørende, at Danmarks bidrag til FN's Korea aktion skulle være et humanitært, ikke militært, bidrag. Udsendelse af danske tropper blev fra starten valgt fra. Det er en kendt sag, at Danmarks ikke ønskede at sende tropper. I bogen belyses det imidlertid, at Danmarks Korea-bidrag var kendetegnet ved en yderligere distancering fra militært engagement og tilsvarende drejning i civil retning. Det forholdt sig nemlig sådan, at den danske regering i beslutningen om, hvilken form for humanitær bistand Danmark skulle yde, lagde afgørende vægt på, at den danske humanitære bistand skulle være civil og ikke militær baseret. Eksempelvis var det Dansk Røde Kors, der skulle stå for den praktiske gennemførelse af ekspeditionen, og ekspeditionen blev i helt overvejende grad bemanded med civil dansk personel.

På det organisatoriske-administrative niveau var det en helt bevidst strategi fra dansk side at fastholde Jutlandia-ekspeditionens civile karakter. Eksempelvis blev det besluttet, at det civile hospitalspersonale skulle udstyres med militære grader, men beslutningen blev truffet med en understregning af, at dette ikke ændrede på ekspeditionens civile karakter. Dertil kom bestræbelsen på at fastholde ekspeditionens ikke-militære karakter til udtryk i beslutningen om hospitalsskibets bemaling. Ifølge Genevekonventionen af 1907, som ifølge det amerikanske udenrigsministerium var den konvention, man i spørgsmålet om bemaling skulle følge, skulle hospitalsskibe være helt hvidmalede med et horisontalt bælte. Jutlandia blev hvidmalet og forsynet med en halvanden meter bred *rød* stribe rundt langs skibssiderne afbrudt midtskibs på begge sider af et stort Røde Kors mærke. Det blev understreget, at denne bemaling adskilte sig fra de amerikanske hospitalsskibe i Korea. Disse var militære og var hvidmalede med rødt kors og *grønt* bælte, der signalerede det militære tilhørsforhold.

På det praktiske niveau kom forholdet mellem militær kontra civil orientering til udtryk i det faktum, at Jutlandia som det eneste af de hospitalsskibe, FN havde stationeret i Korea, engagerede sig i behandling af civile og militære koreanske patienter. Forholdet var det, at FN's hospitalsenheder i Korea kun skulle behandle sårede og syge FN-soldater. I perioder blev Jutlandias pladsmæssige kapacitet imidlertid ikke fuldt udnyttet. Fra FN's militære synspunkt var dette ikke noget problem. Det afgørende var, at FN havde hospitalsenheder *klar i beredskab*. For den civile danske ekspedition var dette imidlertid et uacceptabelt synspunkt. Som vidne til den udbredte nød og elendighed i Korea generelt og de primitive forhold på de koreanske hospitaler specifikt fandt den det helt uforståeligt, at Jutlandia ikke skulle engagere sig i hjælp til syge og sårede koreanere. Flere danske læger gik derfor, først uformelt, i land. Senere fik Jutlandia efter indgående forhandlinger mellem ekspeditionschef Hammerich og FN's

## FOROMTALE JUTLANDIA

Enhedskommando tilladelse til at tage koreanske patienter, herunder børn, ind i det omfang behandlingen af FN-soldater tillod det.

Danmarks bidrag til FN's militære aktion i Korea antog således i stigende grad en civil humanitær karakter. For det første blev et militært bidrag, tropper, valgt fra til fordel for et humanitært bidrag. For det andet blev det fastlagt, at Danmarks humanitære bidrag skulle være et civilt humanitært bidrag og for det tredje kom Danmarks civile humanitære bidrag, sendt ud i en militær sammenhæng, i udpræget grad til at udøve humanitær hjælp til den koreanske civilbefolkning. Rammen omkring den danske ekspedition, og den sammenhæng den indgik i, var nok militær, men dens civile karakter påvirkede i væsentlig grad dens virke i civil retning.

Jutlandias engagement til fordel for de koreanske patienter har bevirket, at det danske hospitalsskib aldrig er gået i den sydkoreanske stats glemmebog. Tilsvarende gør sig gældende for de danske ekspeditionsdeltagere. Disse har efter Korea-krigens afslutning haft kontakt til både koreanske myndigheder og tidligere patienter.

Historien om Jutlandia-ekspeditionens tilblivelse og virke, både som den udspillede sig i samtiden og som den tegner sig i dag, er derfor langt fra alene en historie om Danmarks deltagelse i FN's militære Korea-aktion. Det er i væsentlig grad også en historie om dansk humanitær hjælp til Korea.

## MARINENS BIBLIOTEK

### ERHVERVELSER MARTS/APRIL 2001

#### ADMINISTRATION OG UNDERVISNING

Søværnets Officersskole 1701 - 26 Februar - 2001 : Festforelæsning  
Hans Chr Bjerg  
København : Søværnets Officersskole, 2001. - 16 s. : ill.  
Opstilling: Undervisningsvæsen.A.I.a

Royal Danish Naval Academy 1701 - 26 February - 2001  
Hans Chr Bjerg  
København : Søværnets Officersskole, 2001. - 14 s. : ill.  
Opstilling: Undervisningsvæsen.A.I.a

Undervisning i praksis  
3. udg.- Vedbæk : Forsvarskommandoen, 2000. - 310 s. : ill. (FKO PUB ;  
PS.180-6)  
Opstilling: Undervisningsvæsen.B.

#### HISTORIE

Restaureringsplan for festningsverkene i Frederikstad : Innstilling fra  
prosjektgruppen for utarbeiding av restaureringsplan for festningsverkene i  
Frederikstad  
Jørn Bakke, Red.  
2. Opplag-Prosjektgruppen for utarbeiding av restaureringsplan  
for festningsverkene i Frederikstad, 1987. - 193 s. : ill.  
Opstilling: Kystforsvar.B.- KUN TIL LÆSESAL  
Med dedikation til VA H.Garde fra redaktøren

Creators and Destroyers of the English Navy as Related by the State Papers  
Domestic  
E. Berckman  
London : Hamish Hamilton, 1974. - 212 s. : ill.  
Opstilling: Historie.C.2.

## MARINENS BIBLIOTEK

Mediterranean : Portrait of a Sea

Ernie Bradford

London : Penguin, 2000. - 573 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.A.

En Almindelig Beskrivelse om alle de Danske, Americanske eller West-Indiske Ey-lande

J.L. Carstens

Nyoptryk- København : Dansk Vestindisk Selskab, 1981. - 164 s. : ill.

Opstilling: Danske Kolonier.C.

Historic Architecture of the Royal Navy : An Introduction

J.G. Coad

London : Gollancz, 1983. - 160 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.C.2.

Index/bibl.

Et Kystvern : Gammelt fra Stavern og Fredriksvern

Niels Hals, Halfdan Sundt

Oslo : Olaf Norlis Forlag, 1926. - 159 s. : ill.

Opstilling: Historie.C.1.b.

De Frifarvede

Henrik Hertz

Herning : Dansk Vestindisk Selskab og Poul Kristensens Forlag, 1998. - 81 s. : ill.

Opstilling: Danske Kolonier.C.

Heimevernet 1946-1971

Odd-Sverre Knutsen

Oslo : Generalinspektøren for Heimevernet, 1971. - 32 s. : ill.

Opstilling: Hjemmeværn

The Submarine Service 1900-1918

Nicholas Lambert, Ed.

Aldershot : Ashgate for The Navy Records Society, 2001. - XLIV + 397 s.  
(Publications of the Navy Records Society ; 142)

Opstilling: Historie.C.2.

## MARINENS BIBLIOTEK

A Long Line of Ships : Mare Island's Century of Naval Activity in California

A.S. Lott

Annapolis : Naval Institute Press, 1954. - 268 s. : ill.

Opstilling: Historie.C.3.

Technological change and the United States Navy 1865-1945

William M. McBride

Baltimore : John Hopkins University Press, 2000. - 336 s.

(John Hopkins studies in the history of technology, New Series ; 27)

Opstilling: Historie.C.3.

Venetian Ships : An Illustrated Catalogue of Draughts

Gilberto Penzo

Trieste : LINT, 2000. - 160 s : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.10.

Auslaufen Verspricht Erfolg : Die Radiotelegraphie der k.u.k. Kriegsmarine

Nikolaus A. Sifferlinger

Wien : Verlag Österreich/Print Media, 2000. - 224 s. : ill. kort

Opstilling: Radiovæsen.A.

Standard of Power : The Royal Navy in the Twentieth Century

Dan Van der Vat

London : Hutchinson, 2000. - 460 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.C.2.

Restaureringsplan for festningsverkene i Frederikstad : Del II. Samlet forprosjekt

Prosjektgruppen for utarbeiding av restaureringsplan for festningsverkene i

Frederikstad, 1989. - 95 s. : ill.

Opstilling: Kystforsvar.B.- KUN TIL LÆSESAL

## KRIGSHISTORIE

La Flotte se saborde : Toulon 1942

Jean Jacques Antier

Paris : Presses de la Cité, 1992. - 369 s. : ill. kort

(Collection Document)

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Frankrig

## MARINENS BIBLIOTEK

Men from the Dreadnoughts

Henry Baynham

London : Hutchinson & Co., 1976. - 272 : ill.

Opstilling: Historie.G.

Index/bibl.

Coronel and the Falklands

Geoffrey Bennett

Ny udgave med nyt forord og addendum- Edinburgh : Birlinn Ltd., 2000. - 180 s.: ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.b.2.B.Coronel & Falkland

Silent Victory : The U.S. Submarine War Against Japan

Clay Blair Jr.

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 1104 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

Naval Operations of the Campaign in Norway, April - June 1940

David Brown, ed.

London : Frank Cass, 2000. - 188 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Norge.

Guerrilla Submarines

Edward Dissette, H.C Adamson

New York : Ballantine Books, 1972. - 238 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

Philip II's Empire : A Decade at the Egde

Felipe Fernández-Armesto

London : The Hakluyt Society, 1999. - 20 s.

(Hakluyt Society Annual Lecture ; 1998)

Opstilling: Sørejser.a.

Take Her Deep : A Submarine Against Japan in World War II

I.J Galantin

London : Unwin Hyman Limited, 1988. - 262 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.



## MARINENS BIBLIOTEK

Death of a Phantom Raider : The Gamble that Triumphed and Failed  
Atlantic, 1942-3

C. Gibson

London : Robert Hale, 1987. - 240 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.K.

The Killing Time : The U-Boat War 1914-18

Edwyn Gray

London : Seeley, 1972. - 280 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.b.2.G.

Die schleswig-holsteinische Seekriegsführung 1848-1851

Malte Haackert

Kiel : eget forlag, 2001. - 108 s.+bilag : ill.

Opstilling: Krh.A.II.a.1848-50- KUN TIL LÆSESAL

War in European History

Michael Howard

London : Oxford University Press, 1976. - 165 s. : ill.

Opstilling: Krigskunst.A.II.

The Battle of Leyte Gulf : The Death Knell of the Japanese Fleet

Edwin P. Hoyt

Book Club Edition- New York : Weybright and Talley, 1972. - 375 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet

On the Triangle Run

J.B. Lamb

Totonto : Macmillan, 1986. - 237 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Atlanterhavet.

All The Drowned Sailors

Raymond B. Lech

London : Secern House, 1984. - 309 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet.

Unsere Flotte im deutsch-französischen Kriege

O. Livonius

Berlin : Ernst Siegfried Mittler und Sohn, 1871. - 49 s.

Opstilling: Krh.A.II.a.1870-71- KUN LÆSESAL

## MARINENS BIBLIOTEK

Neither Sharks Nor Wolves : The Men of Nazi Germany's U-Boat Arm  
1939 - 1945

Timothy Mulligan

London : Chatham, 1999. - 368 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

The Battle of Java Sea

F.C. van Oosten

London : Ian Allan, 1976. - 128 s. : ill. kort

(Sea Battles in Close-up ; 16)

Opstilling: Krh.A.II.d.2.b.Stillehavet.

Running the Gauntlet : The Battles for the Barents Sea

Frank Pearce

London : Fontana, 1989. - 256 s. : kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Atlanterhavet

Combined Operations in the Civil War

Rowena Reed

Lincoln : University of Nebraska Press, 1978. - 468 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.

Home Waters MTBs & MGBs at War 1939-1945

Leonard C. Reynolds

London : Sutton Publ., 2000. - 204 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Running the Gauntlet : How Three Giant Liners Carried a Million men to  
War

Alister Satchell

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 256 s. : ill.

Opstilling: Handel & Søfart.E.

U-Boats at War : Landings on Hostile Shores

Jak P. Mallmann Showell

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 160 s. : ill. kort

Opstilling: Efterretningsvæsen.B.

## MARINENS BIBLIOTEK

Naval Warfare 1815-1914

Lawrence Sondhaus

London : Routledge, 2001. - 263 s.

(Warfare and History)

Opstilling: Krh.A.

American Sea Power in the Old World : The United States Navy in  
European and

Near Eastern Waters, 1865-1917

William N. Still, Jr.

Westport : Greenwood Press, 1980. - 291 s. : ill.

(Contributions in Military History ; 24)

Opstilling: Historie.C.3.

Handbook of 19th. Century Naval Warfare

Spencer C. Tucker

Stroud : Sutton Publ., 2000. - 282 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.

Mindehøjen for 2. april 1801

Per Wessel-Tolvig

København : Holmens Kirkes Menighedsråd + forfatteren, 2001. - 77 s. :  
ill.

Opstilling: Krh.A.II.a.1801.

Mordforsøget paa Over-Marineløjtnant Crompton : Eneste autoriserede  
udgave

København : Nordiske Forfatteres Forlag, 1917. - 29 s.

Opstilling: Krh.A.II.b.2.G.- KUN TIL LÆSESAL

## PERSONALHISTORIE

Nelson Speaks : Admiral Lord Nelson in His Own Words

Joseph F. Callo

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 272 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.NELSON, H.

## MARINENS BIBLIOTEK

Tordenskiold : Ein Volksbuch

H.G. Carstens

Altona og Leipzig : Johann Heinrich Kaven, 1794. - 158 s.

Opstilling: Persh.b.TORDENSKIOLD. BOKS- EJ TIL UDLÅN

The Oxford Book of Military Anecdotes

Max Hastings, Ed.

Oxford : Oxford University Press, 1985. - 514 s.

Opstilling: Persh.a.1.

Kissinger : A Biography

Walter Isaacson

New York : Simon & Schuster, 1992. - 893 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.KISSINGER, H.

An Bord der GAZELLE nach Yokohama - ein preussischer Marineoffizier  
erinnert sich

Adolf Mensing

Rostock : Hinstorff Verlag, 2000. - 204 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.MENSING, A.

Captain Marryat: Seaman Writer and Adventurer

Tom Pocock

London : Chatham, 2000. - 208 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.MARRYAT

Kommandørkaptajn Fr. C. Pontoppidans Dagbog 1901

F.C. Pontoppidan

u.sted., 1901. - u.pag.

Opstilling: Persh.b.PONTOPPIDAN,F.C. - BOKS - EJ TIL UDLÅN

Arctic Ordeal : The Journal of John Richardson Surgeon-Naturalist with  
Franklin 1820-22

John Richardson, C. Stuart Houston, ed.

Kingston : McGill-Queen's University Press, 1984. - 349 s. : ill. kort

Opstilling: Persh.b.RICHARDSON, J.

Matthew Calbraith Perry : Antebellum Sailor and Diplomat

John H. Schroeder

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 336 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.PERRY, M.C.

## MARINENS BIBLIOTEK

Carl Rudolph Brommy - der Admiral der ersten deutschen Flotte  
Claus Uhlrich  
Berlin : Semikolon-Verlag, 2000. - 108 s. : ill.  
Opstilling: Persh.b.BROMMY, C.R.

Sømandshjerter i råolie : Erindringsroman  
Arne Ærtebjerg  
u.st. : Attika, 2000. - 272 s.  
Opstilling: Pers.b.ÆRTEBJERG

### **POLITIK OG EFTERRETNINGSVÆSEN (FORSVARSPROBLEMET)**

Baltic CFE Membership  
Klaus Bolving  
København : Danish Institute of International Affairs, 2001. - 154 s. : kort  
Opstilling: Politik.B.1.a.

Battle of Wits : The Complete Story of Codebreaking in World War II  
Stephen Budiansky  
London : Viking, 2000. - 337 s. : ill. kort  
Opstilling: Efterretningsvæsen.B.

American Scientists and Nuclear Weapons Policy  
Robert Gilpin  
Princeton : Princeton University Press, 1962. - 352 s.  
Opstilling: Atomvåben

The Postmodern Military : Armed Forces After the Cold War  
Charles C. Moskos, ed., John Allen Williams, ed., David R. Segal, ed.  
New York : Oxford University Press, 2000. - 286 s.  
Opstilling: Forsvarsproblemet.A.

Årlig redegørelse 2000  
Kbh. : Forsvarsministeren, 2001. - 108 s : ill.  
Opstilling: Forsvarsproblemet.B.8.

## MARINENS BIBLIOTEK

### **SKIBE, SKIBBYGNING m.m.**

Inty's All The World's Warships  
Giorgio Arrighi, Ermanno Martino  
u.st. : Intyrama Books Division, 1977. - upag. løsblade : ill.  
Opstilling: Håndbog.L.- EJ TIL UDLÅN

Endeavour : The Story of Captain Cook's First Epic Voyage  
Peter Aughton  
Windrush Press : Gloucestershire, 1999. - 216 s. : kort  
Opstilling: Sørejser.b.1768-70

Capital Ships : Submarines 1901-2001  
Iain Ballantyne, Sydney Goodman  
St. Leonards-on-Sea : HPC Publishing, 2000. - 15 s. : ill.  
Opstilling: Krh.A.I.b.

Capital Ships : Aircraft Carriers 1912-2012  
Iain Ballantyne, Sydney Goodman  
St. Leonards-on-Sea : HPC Publishing, 2000. - 15 s. : ill.  
Opstilling: Krh.A.I.b.

Hardluck Ironclad : The Sinking and Salvage of the Cairo  
Edwin C. Bearss  
Revised edition- Baton Rouge : Louisiana State University Press, 1980. -  
222 s. ill. kort  
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

The U-Boats  
Douglas Botting  
Amsterdam : Time-Life Books, 1979. - 176 s. ill. kort  
(The Seafarers)  
Opstilling: Ubådsvæsen.A.III.

The Model Ship : Her Role in History  
Norman Napier Boyd  
Woodbridge : Antq. Collec. Club, 2000. - 191 s. ill.  
Opstilling: Skibbygning.K.



## MARINENS BIBLIOTEK

Deutsche Hilfskreuzer auf allen Meeren 1939-1945

Z. Freivogel

Wölfersheim-Berstadt : Podzun-Pallas-Verlag, 2001. - 48 s. ill.

(Marine-Arsenal ; 48)

Opstilling: Krh.A.I.a.5.

Ships & Seamanship : The Maritime Prints of J J Baugean

John Harland

London : Chatham Publishing, 2000. - 207 s. : ill.

Opstilling: Skibbygning.A.II.

Postscript to Voyager : The Melbourne-Voyager Collision

Harold Hickling

Wellington : A.H. & A.W. Reed, 1969. - 192 s. : kort

Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

Seapower Ashore : 200 Years of Royal Navy Operations on Land

Peter Hore, ed.

London : Chatham, 2001. - 288 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.C.2.

Linienschiffe der Brandenburg - bis Deutschland-Klasse : Eine Bild- und  
Plandokumentation

Gerhard Koop, Klaus-Peter Schmolke

Bonn : Bernard & Graefe Verlag, 2001. - 56 : ill.

(Vom Original zum Modell)

Opstilling: Krh.A.I.a.3.

Die Linienschiffe der Nassau - bis König-Klasse : Eine Bild- und  
Plandokumentation

Gerhard Koop, Klaus-Peter Schmolke

Bonn : Bernard & Graefe Verlag, 1999. - 55 s. : ill.

(Vom Original zum Modell)

Opstilling: Krh.A.I.a.3.

The Story of Sail

Veres László, Richard Woodman

London : Chatham, 1999. - 352 s. : ill.

Opstilling: Skibbygning.K.

## MARINENS BIBLIOTEK

The Boats of Men of War

W.E. May

Revised, expanded ed.- London : Chatham, 1999. - 128 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.b.

USS Pampanito : Killer-Angel

Gregory F. Michno

Norman : University of Oklahoma Press, 2000. - 445 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

Amerykanski pancernik USS Alabama

Grzegorz Nowak

Warszawa : Wydawniczo-Handlowa, 1999. - 50 s. : ill.

(Profile Morskie ; 18)

Opstilling: Krh.A.I.a.3.

Amerykanski pancernik USS California (BB-44)

Grzegorz Nowak

Warszawa : Wydawniczo-Handlowa, 1997. - 30 s. : ill.

(Profile Morskie ; 6)

Opstilling: Krh.A.I.a.3.

British Warships of the Second World War

John Roberts

Annapolis : Naval Institute Press, 2000. - 160 s. : ill.

(Blueprint Series)

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

The Floating Inferno : The Story of the loss of the Empress of Britain

Robert Seamer

Facsimile- Wellingborough : Patrick Stephens Ltd., 1990. - 184 s. : ill.

Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

McKinley's Bulldog : The Battleship OREGON

Sanford Sternlicht

Chicago : Nelson-Hall, 1977. - 139 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.3.

## MARINENS BIBLIOTEK

### Battleships

Anthony J. Watts

London : Macdonald and Jane's. 1978. - 64 s. : ill.

(World War 2 Fact Files)

Opstilling: Krh.A.I.b.

### Forskrift for Behandling af Vand til Dampkedler i Søværnets Skibe

København : Søværnets Skibs- og Maskinekspektion. - 16 s.

Opstilling: Maskinvæsen.D.I.

### Sail Training Ship Amerigo Vespucci

12 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.6.UDKLIP

## **SØMANDSKAB, NAVIGATION m.m.**

### Endeel Oplysninger til Brug for Sötransportväsenet

P.F. Gjødesen

u.sted., 1878. - 224 s. : ill.

Opstilling: Søtransportväsen.- BOKSEKSEMPLAR EJ TIL UDLÅN

### Radaren, dens Forhistorie og Udvikling, samt Anvendelse : Foredrag

Mathiassen

U.st., ca. 1948. - 15 s.

Opstilling: Radiovæsen.D.e.

### Danmarks Søopmåling : Foredrag holdt i "Kartografiska Sällskapet i

Stockholm

2. Februar 1928

H.O. Ravn

Stockholm : Kartografiska Sällskapet, 1928. - 24 s. + 12 kort : ill.

(Skrifter utgivna av Kartografiska Sällskapet i Stockholm ; 6)

Opstilling: Opmåling.A.I.

## MARINENS BIBLIOTEK

### **BJÆRGNINGSVÆSEN og DYKNING**

A Glimpse of Hell : The Explosion on the USS Iowa and its Cover up  
Charles C. Thompson  
New York : W.W. Norton & Co., 1999. - 430 s. : ill.  
Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

### **GRØNLAND**

The 1823 Log Book Of the Ship Baffin From Liverpool  
Jr., William Scoresby  
Facsimile - Whitby : Caedmon, 1984. - u.pag.  
Opstilling: Sørejser.b.1823

### **DIVERSE**

Estland Letland Litauen - en orientering om tre nye nationer  
u.st. : Marinehjemmeværnet - Arbejdsgruppe Information, 1995. - 38 s. :  
kort  
Opstilling: Hist.B.10.

På sporet af vikingerne  
Danmark : National Geographic Danmark, 2000. - 37 s. : ill.  
Opstilling: Skibbygning.A.I.

The Royal Danish Navy - Today and Tomorrow  
Uithoorn : Jules Perel's Publishing Co., 2001. - 80 s. : ill.  
Opstilling: Hist.C.1.a.

### **STRATEGI & TAKTIK**

Generalship. Its Diseases and their Cure : A Study of the personal Factor in  
Command  
J.F.C. Fuller  
London : Faber and Faber, 1933. - 96 s.  
Opstilling: Krigskunst.A.2.

## MARINENS BIBLIOTEK

### **VÅBENTEKNISKE- o.a. HÅNDBØGER m.v.**

Danske Marineblankvåben I  
Kurt Bang Petersen  
Næstved : Devantier, 2001. - 376 s. : ill.  
(Vaabenhistoriske Aarbøger ; 46)  
Opstilling: Artilleri.E.  
Dedikation fra forfatteren

Tillæg til Lærebog i Søminelære for Eleverne i Søminedelingen ved  
Søværnets  
Underofficersskole : Udarbejdet paa Grundlag af Søminekorpsets  
Lærebøger som  
Manuskript  
J.F Saxild  
U.st. (Kbh.), 1898. - pp. 163-202  
Opstilling: Minevæsen- KUN LÆSESAL

### **TIDSSKRIFTER OG PERIODICA**

Warship 2000-2001  
Antony Preston, ed.  
London : Conway Maritime Press, 2000. - 208 s. : ill.  
Opstilling: Periodica

Model Boats  
Swanley Kent : Nexus Special Interests Ltd.  
Opstilling: Periodica

Baltic Horizon  
Karup : Joint Headquarters Northeast  
Opstilling: Periodica

## MARINENS BIBLIOTEK

### KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER MARTS/ APRIL 2001:

#### KOMMANDØRKAPTAJN FR. C. PONTOPPIDANS DAGBOG 1901

*"Onsdag den 13 marts 1901 Kl. 9 mødte jeg med 5 kammerater paa 'Sjælland' til Lægeundersøgelse. Jeg blev undersøgt og antaget. Overlægen var uhyre venlig. Dernæst var vi alle sex ovre på Beklædningsmagasinet for at faa Tøj; Turen fra Magasinet til 'Sjælland' var en uhyre svær og varm Tur, thi vi havde jo ikke alene hele vor Udrustning, men ogsaa vore civile Klæder at bære paa. Ovre paa 'Sjælland' blev jeg taget i Eed af Næstkommanderende, hvilket Lærlinge ellers aldrig blev gjort, da de som Regel er under 15 Aar. Det skete oppe i hans Lukaf ganske stille men det var jo en meget betydningsfuld Handling. Saa hentede vi Randslet....."*

Således begynder Frederik Carl Pontoppidan (1886-1980) den dagbog han skrev om sit første møde med Marinen som frivillig lærling. Dagbogen dækker et togt med krydseren Hejmdal fra marts til 31. oktober 1901 på fiskeriinspektion ved Island.

Dagbogen er let læselig med en sirlig håndskrift, og giver et godt indtryk af livet om bord, om omgangen med officerer og øvrigt mandskab, om kontakt med fiskere og folk på Island m.m.m. Den 15-årige lærling havde virkelig øjnene åbne, og har i dagbogen beskrevet mange både morsomme og interessante hændelser. Dertil kommer at Hejmdal's bevægelser er gengivet meget detaljeret, så man næsten har en skibsjournal foran sig.

F. C. Pontoppidan blev afskediget som orlogskaptajn i 1932 og ansat i reserven, i 1939 udnævnt til kommandørkaptajn i reserven. Han blev afskediget af reserven i 1952, men fortsatte som Chef for Kystudkigsvæsenet til 1955. I 1930'erne var han ansat i Marineministeriet, og hans dagbøger og dokumenter herfra er overgivet til Rigsarkivet.

Han døde den 16 marts 1980.

Dagbogen er en gave til Marinens Bibliotek fra hans søn, hr. Børge F. Pontoppidan.

(A. H.)





## LOGIMATIC A/S

Søværnets professionelle samarbejdspartner  
når det gælder:

Konsulentassistance i forbindelse med

- \* El- og automationsprojektering
- \* Betjeningsmanualer
- \* Softwareudvikling

*Logimatic A/S er et rådgivende ingeniørfirma og softwarehus. Rådgivningsfunktionen beskæftiger sig primært med design af el-installationer, maskinanlæg og automation hovedsageligt til skibe, industri og off-shore installationer. Software funktionen udvikler kundespecifikke softwareløsninger, der udvikles i tæt samarbejde med kunden.*



**LOGIMATIC A/S**

Sofiendalsvej 9, 9200 Aalborg SV

Tlf. 96 34 70 00 - Fax 96 34 70 01

e-mail: [lmc@logimatic.dk](mailto:lmc@logimatic.dk) - <http://www.logimatic.dk>

Medlem af Naval Team Denmark

## MARINENS BIBLIOTEK

**Henrik Gerners Plads, Bygning 37**

**Nyholm**

**1439 København K**

**Telefon: 32 54 73 82**

**Telefax: 32 96 31 71**

**Åbningstider:**

**Hverdage: 9-15**

**Tirsdage: 9-18**

*Tidsskrift  
for  
Søværnen*



Nr. 4 / OKTOBER 2001  
172. ÅRGANG



Udgivet af SØE-LIEUTENANT-SELSKABET · Redaktør: Orlogskaptajn Klaus Bolving

# TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



## Redaktør

Orlogskaptajn Klaus Bolving  
Egebjerg 4  
4000 Roskilde  
Telefon 46 37 39 35  
Mobil 26 81 46 37  
E-mail kb@dupi.dk

ISSN 0040-7186

## Annonceekspedition

Orlogskaptajn E.T. Jensen  
Søværnets Tekniskole, Dykkerkursus  
P. Løvenørnsvej - Nyholm  
1439 København K  
Telefon 32 66 46 10  
Telefax 32 66 46 20

4

## Ekspedition og regnskabsafdeling

Hans Erik Juul  
Søe-Lieutenant-Selskabet  
Overgaden oven Vandet 62 B  
1415 København K  
Telefon 32 95 99 54 og fax 32 95 99 53  
Giro 2 04 77 64  
E-mail sls@post9.tele.dk

## Trykkeri:

Nørrebros Bogtryk &  
Grafisk Center Kbh. ApS  
Nørrebrogade 56  
2200 København N  
Telefon 35 39 61 33  
E-mail nbb@nbb.dk

---

**Forsidebillede:** Ubåden KRONBORG under overfladeforlægning.

**Eftertryk:** Tilladt med kildeangivelse. Redaktionen afsluttet den 30. sep.

# INDHOLD

LEDER.....	231
ERFARINGERNE FRA KORVETTEN PETER TORDENSKIOLDS DELTAGELSE I STANAVFORLANT-ØVELSEN I CARIBIEN Forsvarsminister Jan Trøjborgs notat til Forsvarsudvalget.....	232
FREDERIK LUDVIG NORDEN - SØOFFICER OG EGYPTOLOG I 1700-TALLET Overarkivar Hans Chr. Bjerg.....	237
SØOFFICERS-FORENINGEN - ATTER PÅ SIKKER KURS Kommandørkaptajn J.C. Walther.....	253
MØDERÆKKE FOR DET 218. FORSAMLINGSÅR, EFTERÅRET 2001 Bestyrelsen.....	258
NEKROLOG - JØRGEN ALFRED HVIID (1576 og 1632).....	261
NEKROLOG - JØRGEN STEEN MATZEN (1722 og 1730).....	264
ERHVERVELSER MAJ/JUNI 2001 Marinens bibliotek.....	266
REGISTER TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN 2000.....	278



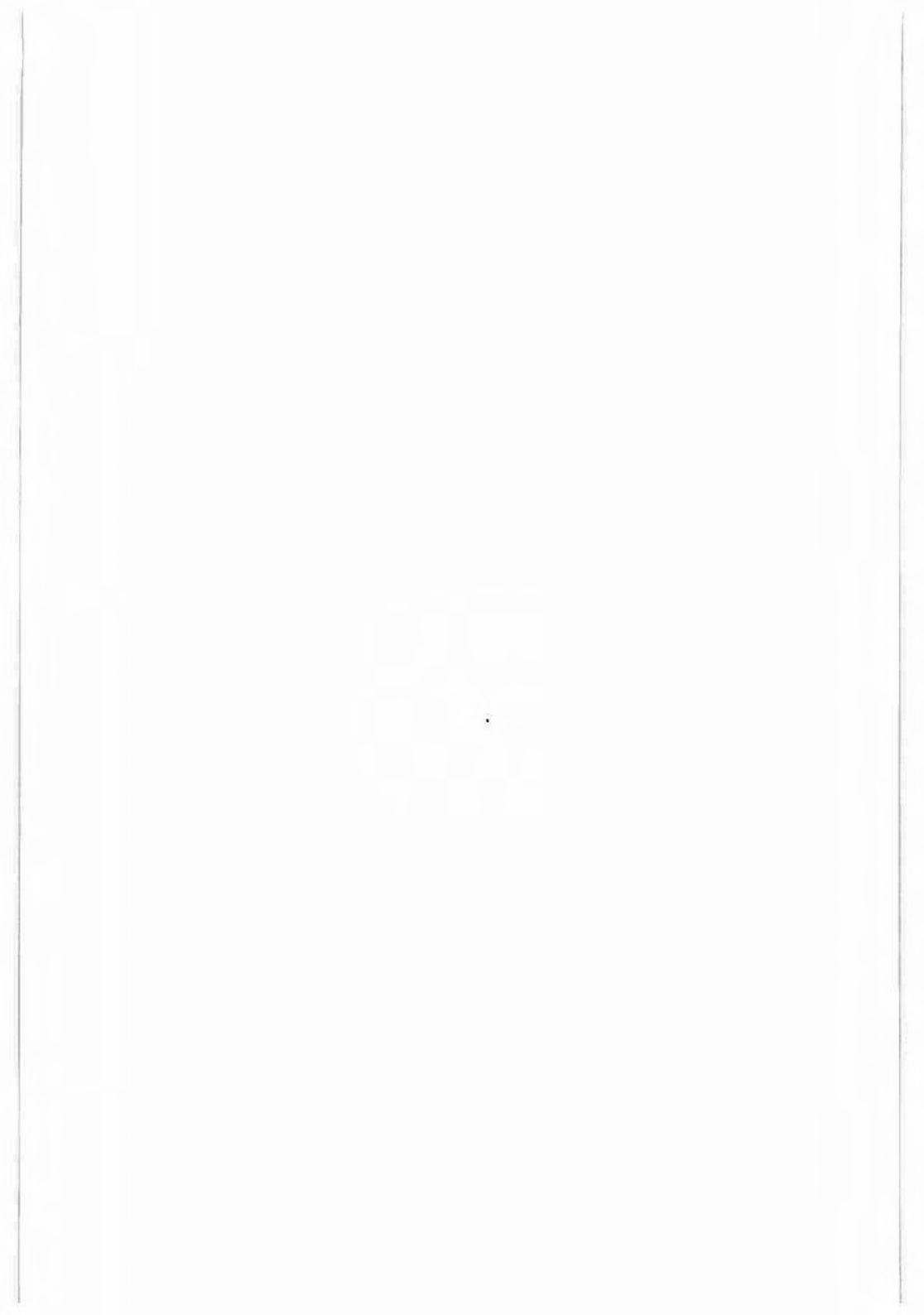
**uni-safe**

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer



**tel. 32 58 16 15**

**SAFETY AT SEA**





## TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN



*Så er sommeren overstået og en ny vintersæson i Søe-Lieutenant-Selskabet er så småt i gang.*

*Vi har de seneste år i Selskabet og Tidsskriftet debatteret Forsvarets og Flådens fremtid inden for rammerne af internationale, robuste fredsstøtteoperationer og håndfaste krisestyringaktiviteter med væbnet magt. Denne ramme har i sin mest robuste form kunne kategoriseres "asymmetrisk offensiv krigsførelse", hvor egne styrker er blevet indsat mod en kapabilitetsmæssig underlegen styrke på modstanderens territorium.*

*Efter den 11. september er det imidlertid nødvendigt at tænke nye tanker om Forsvaret og Flåden, for nu skal vi også være forberedt på "asymmetrisk defensiv krigsførelse", hvor egne styrker kan blive indsat mod en kapabilitetsmæssig underlegen styrke på vores eget territorium. Denne defensive type krigsførelse afviger væsentligt fra den førstnævnte offensive type, idet den handler om vores **direkte** sikkerhed og ikke kun vores **indirekte** sikkerhed.*

*På baggrund af terrorangrebet den 11. september synes det som om, at moderne forsvars- og flådefilosofier atter skal revideres. TJS er organet, hvor nye tanker kan fødes, diskuteres og analyseres med henblik på at udvikle og tilpasse Søværnets rolle i den nye verdensorden. Læserne opfordres således hermed til at være aktivt med i debatten om den nye verdensorden, det nye trusselsbillede og Søværnets fremtidige rolle i denne sammenhæng.*

Entrepreneurs in Technology



In Space



In the Air



On the Ground



At Sea



Under Water

**TERMA<sup>®</sup>**

[www.terma.com](http://www.terma.com)



**NTD**

## **Naval Team Denmark**

### **Members of Naval Team Denmark:**

**DANYARD Aalborg A/S**

**Terma A/S**

**INFOCOM Systems A/S**

**MONBERG & THORSEN A/S**

**DESMI A/S**

**LOGIMATIC A/S**

**Lyngsø Marine A/S**

**CUBIC-Tavleproduktion A/S**

**RESON A/S**

**Nordic Defence Industries A/S**

**EIVA A/S**

**Dansk Maritimt Institut**

**MARIDAN AS**

**HMK-Gruppen**



## FRA FOLKETINGET - PETER TORDENSKIOLD I CARAIBIEN

*Tfs har tidligere bragt artikler om den forsvarspolitiske debat vedr. korvetten PETER TORDENSKIOLDS aktiviteter i Caraibien i forb. med korvettens togt i den stående atlantiske flådestyrke STANAVFORLANT. Denne artikel gengiver forsvarsministerens notat til Folketingets Forsvarsudvalg i forlængelse af ministerens svar på § 20 spørgsmålet S 2079 (Se Tfs 3/2001). Artiklen er en gengivelse af tekstmateriale offentliggjort på Folketingets hjemmeside.*

### NOTAT OM

## ERFARINGERNE FRA KORVETTEN PETER TORDENSKIOLDS DELTAGELSE I STANAVFORLANT-ØVELSEN I CARIBIEN

### INDLEDNING

1. Korvetten afsejlede den 5. januar 2001 fra Flådestation Korsør for at indgå i NATO's stående flådestyrke i Atlanten, STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC (STANAVFORLANT). Togtet havde en varighed på ca. 3 1/2 måned.

2. Togtet bestod af 4 hovedfaser:

- Indledende våbentræning
- Counter Drug operationen
- Military Operations Other Than War
- Joint Task Force Exercise 02/2001

Efterfølgende beskrives erfaringerne fra disse faser.



## INDLEDENDE VÅBENTRÆNING

3. Peter Tordenskiolds deltog i STANAVFORLANT, mens flådestyrken hovedsageligt opererede i den vestlige del af Atlanterhavet i WESTLANT-området og i Caribien. Den indledende samvirkeuddannelse blev gennemført i farvandet ud for Puerto Rico, hvor den amerikanske flåde råder over væsentlige og kvalificerede træningsfaciliteter, herunder særdeles gode faciliteter til træning af alle former for våbenanvendelse. Peter Tordenskiold gennemførte i forbindelse med styrkens samvirkeuddannelse en succesfuld missilskydning imod et hurtigt og lavtflyvende luftmål. Det avancerede målmateriel var en optimal udfordring for korvetens moderne sensorer og nye lodretstartende SEA SPARROW missilsystem.

## COUNTER DRUG OPERATIONEN

4. Efter den indledende træning blev styrken indsat til støtte for Counter Drug operationen, der løbende gennemføres i området af amerikanske og lokale myndigheder. Der var udelukkende tale om overvågning og rapportering, og STANAVFORLANT udførte overvågningsindsatsen sideløbende med, at styrken gennemførte sin normale trænings- og uddannelsescyklus.

5. Counter Drug operationen er principielt en told- og politimæssig indsats rettet imod de sydamerikanske narkokarteller, som til brug for indsmuglingen har investeret i moderne og avanceret materiel. Peter Tordenskiolds overvågningsmæssige indsats lå i direkte forlængelse af den farvandsovervågning, som kontinuerligt gennemføres i hjemlige farvande.

6. Counter Drug operationen blev gennemført i tre perioder af mellem 7 og 12 dages varighed afbrudt af et havneophold samt Military Operations Other Than War øvelsen: RELIEF DISCOMFORT 2001. Operationsområdet omfattede store dele af Caribien, fra de Hollandske Antiller i syd til Cuba-Jamaica i nord. Patruljeområderne for STANAVFORLANT havde typisk form af geografiske områder i størrelsesordenen 250x250 sømil og omfattede ikke territorialfarvand. Overordnet koordinerende myndighed var Joint Interagency Task Force, der indenfor rammerne af det multinationale samarbejde i området koordinerede alle berørte myndigheders indsats.

## FRA FOLKETINGET - PETER TORDENSKIOLD I CARAIBIEN

7.       Indsatsen i området gennemførtes på baggrund af efterretningsoplysninger, og ved forudgående efterretningsmæssige orienteringer blev det oplyst, at mellem 30 og 40 % af de ulovlige narkotiske produkter er bestemt for de europæiske markeder.

8.       I forbindelse med overvågningen blev mistænkelige kontakter (skibe og fly) indrapporteret til Joint Interagency Task Force, der efterfølgende disponerede lokale myndighedskomponenter til at gennemføre bordinger eller andre myndighedsudøvende tiltag. En hollandsk fregat med et amerikansk bording team (Legal Detachment) ombord var tilknyttet STANAVFORLANT, da der i relation til efterforskning og bevismateriale er krav om, at særlige amerikanske procedurer følges. Peter Tordenskjold udførte ikke selvstændigt myndighedsopgaver over for andre skibe, men varetog udelukkende overvågningsmæssige opgaver som en integreret del af STANAVFORLANT.

## MILITARY OPERATIONS OTHER THAN WAR OG SAMARBEJDET MED BEREDSKABSSTYRELSEN

9.       Erfaringerne, som blev indhøstet i forbindelse med Military Operations Other Than War øvelsen, som STANAVFORLANT gennemførte på den caribiske (Hollandske) ø, Curacao, var meget værdifulde og perspektivrige.

10.       Military Operations Other Than War er en fællesbetegnelse for en række maritime operationer, der ikke kan henføres under "klassisk søkrig", men som alligevel forudsætter kapacitet til magtanvendelse. Til begrebet henhører bl.a.:

- Maritime Interdiction Operations,
- Non-combatant Evacuation Operations,
- Humanitarian Aid Operations.

11.       Maritime Interdiction Operations er embargo operationer og håndhævelse af sanktioner, som det bl.a. kendes fra Golfen og Adriaterhavet. Non-combatant Evacuation Operations er operationer, der udføres for at evakuere civile statsborgere, diplomater og NGO'er fra steder, hvor borgerkrig eller andre former for kriser udgør en egentlig trussel. Humanitarian Aid Operations er egentlige humanitære operationer, der enten



## FRA FOLKETINGET - PETER TORDENSKIOLD I CARAIBIEN

kan udføres i relation til naturkatastrofer eller hvor borgerkrig, etnisk udrensning eller lignende tilsiger indsats eller intervention.

12. Med den nuværende sikkerhedspolitiske situation har der været stigende fokus på Military Operations Other Than War og stigende krav om militær intervention i forbindelse med f.eks. alvorlige krænkelser af grundlæggende menneskerettigheder. Den humanitære intervention vil om fornødent skulle gennemføres under anvendelse af magtmidler.

13. Military Operations Other Than War indgår i det opgavekompleks, som STANAVFORLANT er pålagt at skulle løse. I forbindelse med Peter Tordenskiolds deltagelse blev der indledt et særdeles positivt og frugtbart samarbejde med Beredskabsstyrelsen. Søværnet lånte bl.a. en oppustelig teltlejr med toiletter, bad, centralvarme, airconditionanlæg, strømforsyning og fuld cateringfacilitet. Teltlejren - der har kapacitet til at underbringe 40 personer - fylder ca. 35 kubikmeter og vejer ca. 7 tons. Med i aftalen indgik også, at Beredskabsstyrelsen ville stille en ekspert til rådighed, hvis teltlejren skulle anvendes.

14. Dette skete i forbindelse med en stort anlagt Military Operations Other Than War øvelse RELIEF DISCOMFORT 2001, der blev gennemført på den caribiske ø, Curacao. Under kyndig vejledning fra den udsendte ekspert fra Beredskabsstyrelsen blev teltlejren på mindre end 8 timer etableret som felthospital i land. Hospitalet fungerede til alles tilfredshed under øvelsen. Ud over denne præstation kunne det også konstateres, at selvom Peter Tordenskiold var styrkens mindste skib, så var enheden materiel- og personelmæssigt bedst forberedt på opgaven, der bestod i at undsætte befolkningen på en caribisk ø, der var blevet ramt af en tropisk cyklon, og hvor infrastruktur og lov og orden var brudt sammen. Det vakte berettiget opmærksomhed, at man ombord i STANAVFORLANTs mindste skib var i stand til at medbringe så meget kvalificeret udstyr. Stort set alle praktiske problemer kunne løses uden behov for ekstern assistance, hvilket bl.a. skyldes, at et orlogsskib bemandingsmæssigt er et lille selvforsynet samfund, hvor der rådes over faglig kompetence inden for næsten alle områder, herunder elektrikere, smede, it-specialister, kommunikationsspecialister, kokke, våbenkyndige, læge og sanitetsfagligt personel.

## **JOINT TASK FORCE EXERCISE**

15. Peter Tordenskiold tog blev afsluttet med deltagelsen i en større amerikansk øvelse, JOINT TASK FORCE EXERCISE 02/2001. I øvelsen deltog udover STANAVFORLANT, Theodor Roosevelt Carrier Battle Group (hangarskibsgruppe), Enterprise Carrier Battle Group (hangarskibsgruppe), Amphibious Ready Group, Belgian/Netherlands Task Group og German Task Group. Der var tale om en såkaldt "free-play" øvelse, hvor Rules of Engagement (ROE) spillede en central rolle i et øvelsesscenarie, der i kompleksitet og geografi mindede om de seneste operationer i Adriaterhavet og optakten til Desert Storm. Øvelsen var operativt udfordrende for Peter Tordenskiold og gav rig lejlighed til at øve mere "klassiske" sømilitære discipliner.

## **AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER**

16. Erfaringerne fra korvetten Peter Tordenskiolds deltagelse i STANAVFORLANT-øvelsen i Caribien i 2001 var meget positive og bekræfter evnen til at bidrage til humanitære operationer og andre "Military Operations Other Than War". Udbyttet var stort, og samarbejdet med Beredskabsstyrelsen var særdeles tilfredsstillende med gode perspektiver for den eventuelle fremtidige deltagelse i humanitære opgaver. Endvidere er der indhøstet værdifulde erfaringer, der bl.a. kan anvendes i forbindelse med projekteringen af de fleksible støtteskibe.

17. Ud fra Peter Tordenskiolds erfaringer med deltagelse i RELIEF DISCOMFORT tegner der sig således interessante perspektiver for de fleksible støtteskibe, som i kraft af deres størrelse vil have en betydelig større kapacitet. Med disse skibstyper vil der være mulighed for, at Danmark vil kunne stille et substantielt bidrag til fremtidige humanitære interventioner. De fleksible støtteskibe vil således have en lastkapacitet på mere end 3600 kubikmeter. Hermed vil der kunne blive tale om et værdifuldt supplement til bl.a. Beredskabsstyrelsen og NGO'er, der har specialiseret sig i humanitær bistand. En udvikling indenfor området kan hensigtsmæssigt tage udgangspunkt i de særdeles positive erfaringer, som Peter Tordenskiold har haft i forbindelse med samarbejdet med Beredskabsstyrelsen.

FREDERIK LUDVIG NORDEN

*I denne artikel fortælles en spændende historie om en dansk søofficer fra en tid, hvor dannelsesrejser var en del af søofficerstiltværelsen.*

## FREDERIK LUDVIG NORDEN

### SØOFFICER OG EGYPTOLOG I 1700-TALLET

*Af*

*overarkivar Hans Chr. Bjerg*

Som en efterfølger for de adeliges dannelsesrejser i Europa i 1500- og 1600-tallet gik man fra 1700-tallet over til her i landet at videreuddanne officerer, videnskabsmænd og kunstnere ved at sende de pågældende flere år på studieophold i udlandet. Man fik derved ikke alene personer placeret, som havde tilegnet sig stor viden, og som samtidig havde en vid horisont, men samtidig tilført ny teknologividen til landet. Når talenter erkendtes, viste den danske enevælde sig overordentlig kulant med hensyn til at videreuddanne disse og skabe mulighed for deres kunnen.

Et sådant eksempel er søofficeren Frederik Ludvig Norden. Ved skæbnens tilfældighed kom han til at spille en rolle for interessen og kendskabet i Europa til Egyptens forhistorie, egyptologien. En beskrivelse af hans korte liv og virke ligger derfor i snitfladen mellem marinehistorie og egyptologi.

Norden blev født den 22.10.1708 i Glückstadt som 4. søn af en oberstløjtnant i Artilleriet. Det var almindeligt at officerssønner også valgte den militære karriere. Nordens brødre valgte den landmilitære løbebane, mens han som den eneste valgte at blive søofficer.



*Frederik Ludvig Norden (1708-1742).*

## FREDERIK LUDVIG NORDEN

Som følge af en ændret teknologisk udvikling af skibene med en deraf følgende ny taktik for kampene til søs etableredes i sidste halvdel af 1600-tallet en ny officersuddannelse, søofficersuddannelsen. I starten skete uddannelsen af de nye søofficerer på lærlingebasis, men fra begyndelsen af 1700-tallet blev det almindeligt at lade undervisningen foregå systematisk og teoretisk ved akademier. Et af de første af denne slags blev etableret i Danmark i 1701. Kun den russiske søofficersskole, oprettet af Peter den Store, er så vidt vides ældre. Det var ved denne uddannelse Norden blev indskrevet i 1723. I den skrivelse af 14. februar 1723, der fulgte hans indskrivning, hed det, at han skulle modtage undervisning i *"Navigationen, Dandsen, Fægten, Ridsen, Regning og Skrivekonsten og udi det franscke og engelske Sprog"*. Et af de store fag var tegning, og tegnelæreren var den højst betalte af de eksterne lærere. Således fik miniaturemaleren og radereren Jacob Fosie (1679-1763) 250 rdl om året i 1740erne, hvor han var søkadetternes tegnelærer. Begrundelsen for dette var, at søofficeren skulle kunne tegne landtoninger i forbindelse med farvandsbeskrivelser og i øvrigt ved rapporteringer kunne ledsage disse med tegninger.

Søofficersuddannelsen var skiftende teoretisk og praktisk, og i maj 1726 kom Norden til søs med 64-kanonskibet BESKIERMAREN. Det deltog i en eskadre, der skulle forene sig med en engelsk flåde, som opholdt sig i Østersøen, for sammen med denne at blokere den russiske flåde i Den finske Bugt. Eskadren var først hjemme i København november samme år. Det blev en ganske barsk tur. Bl.a. døde over 200 mand ombord på de danske skibe på grund af sygdom. Norden klarede turen og fik kort tid efter bedømmelsen. *"Af Opførsel skikelig og megen god forstand og vitt beflitter sig paa sine exercitier og avancerer Vel derudi, har i sommer været til Søs"*. Senere hedder det i en bedømmelse af ham, at han *"giorde en yperlig Fremgang i de mathematiske Videnskaber, Skibs-Bygger- og Tegnekonsten: Især var Tegne-konsten hans Hoved-Lyst, og det paa en ikke almindelig Maade; Naturen var hans beste Mynster, denne søgte han stedse at forestille i alle de Ting, som faldte i hans Øyesyn, men lagde sig ikke meget udfor at følge andres Teigninger"*. Denne bedømmelse viser, at Nordens lærere meget tidligt havde forståelse for hans helt specielle tegne-talent.

Det var derfor naturligt, at man på Søkadetakademiet pegede på Norden, da overceremonimester Vincent Lerche, der tillige var tilsynshavende ved de kongelige bygninger, i 1727 henvendte sig til Søkadetakademiet for at få anvist en kadet, der kunne hjælpe ham med at aftegne nogle situationsplaner, der skulle forelægges kongen Frederik 4. Dette arbejde faldt ud til såvel Lerches som kongens tilfredshed. Norden blev

## FREDERIK LUDVIG NORDEN

forestillet for kongen, der besluttede at denne skulle sendes på en udenlandsrejse. 10.9.1732 blev Norden udnævnt til secondlieutenant. Samme dag forelå tilladelsen til at foretage udenlandsrejsen. Instruksen for denne forelå 6.10.1732. Den gik ud på, at Norden sammen med en lidt ældre løjtnant Wegersløff skulle rejse til Holland og Flandern og skaffe sig viden om ”mekanik, hydrostatik, hydraulik og diverse maskiner”. Den 25.8.1733 melder han hjem til Admiralitetet om sit ophold i Amsterdam. 13.10.1733 svarer Admiralitetet ham. Admiralitetet takker for hans tilsendelse af tegninger til en mølle, og meddeler i øvrigt at man ønsker at han skal tilbringe vinteren i Holland for at gøre sig fuldstændigt bekendt med digers vedligeholdelse. Når han er færdig med disse studier skal han afsejle til Genua eller til Toulon, hvor der bygges en ny dok, som man gerne vil have oplysninger om. I et brev af 7.5.1734 konkretiserer Admiralitetet denne opgave nærmere. Man ønskede nu, at han skulle rejse til Toulon, Marseilles og videre til Genua, Livorno, Venezia og Malta for at se hvad der kan være af dokker, møller, arsenaler og herunder særligt at studere galejers konstruktion. Norden var på denne rejse meget flittig og hjemsendte en model af en galej, sandsynligvis den, der i dag opbevares på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, samt bl.a. 6 tegninger til en galej, hvoraf kun to er bevaret. 17.2.1736 skriver Admiralitetet til ham, at man er meget tilfreds med hans fremgang i videnskaberne og tillader ham i tre år at opholde sig i udlandet.

Under dette ophold fik Norden forbindelse med Philip de Stosch, en tyskfødt greve, der var i engelsk tjeneste og havde virket som politisk agent bl.a. ved Vatikanet i Rom. Han var en international kunstsamler og -kender. I 1731 havde han måttet forlade Rom, og havde derefter slået sig ned i Firenze, hvor hans hjem blev et samlingssted for kunstnere og videnskabsmænd – samt folk med politiske ærinder. Dette miljø kom Norden ind i. I Firenze blev han optaget i byens Akademi og blev medlem af den såkaldte Antikvitetsorden, og så betegnet som ”den skjulte orden”, fordi dens ordenstegn skulle bæres skjult. Gennem Grev Stosch traf Norden en fransk grev d’Esneval (udtales denval), der var i gang med et hemmeligt projekt, som vistnok vedrørte Etiopien. Hos Stosch traf Norden også den nürnbergske raderer og maler Carl Marcus Tuscher, som senere, som følge af bekendtskabet med Norden, bosatte sig i Danmark.

Et nært venskab udviklede sig mellem Stosch og Norden, og når Norden ikke opholdt sig i Firenze korresponderede de livligt med hinanden. Norden korresponderede også med Grev d’Esneval og af et brev til ham fra Norden fra januar 1737 fremgår det, at Norden regner med snart at blive kaldt hjem til Danmark.



Det har hidtil været antaget, at Norden hos v. Stosch fik interesse for den egyptiske kultur og fik udvirket tilladelse hos sin konge til at foretage en rejse til Egypten for at studere de gamle kulturer i dette område. Dette er imidlertid ikke rigtigt. Norden forventede som antydnet snart at blive hjemkaldt, og nok interesserede Norden sig for mange ting, men intet tyder på at han specielt havde kastet sig over den egyptologiske kultur. Han må derfor nok være blevet noget overrasket, da han fra København fik ordre om at være kontrollant ved en hemmelig rejse, som d'Esneval skulle foretage som viste sig at være finansieret af den danske konge. Selv om de således havde lært at kende hinanden og gav udtryk for at de respekterede hinanden, så var ingen af dem interesseret i dette arrangement. D'Esneval var ikke interesseret i at få en kontrollant med på denne rejse, og forsøgte at få ledelsen i København til at ændre denne ordre, ligesom Norden ganske givet har haft andre planer og ikke var interesseret i at skulle foretage en så usikker rejse.

Baggrunden var, at den nævnte Grev d'Esneval allerede i 1721 havde forsøgt at gøre den danske konge interesseret i at støtte en ekspedition til Madagaskar, der skulle give rige handelsmuligheder. Projektet blev dog ikke til noget, og greven forsøgte forgæves at gøre den svenske konge interesseret i stedet. I august 1736 var den franske projekt-mager på spil igen. Han ankom til København og opnåede audiens hos Christian 6. Han foreslog nu denne et projekt, der gik ud på, at der skulle åbnes en handelsforbindelse mellem den danske konge og kejseren i Etiopien. D'Esnevals kendskab til Etiopien stammede vistnok fra en etiopier, der opholdt sig ved Vatikanet i Rom.

Kejseren af Etiopien var – ifølge d'Esneval – interesseret i at få forbindelsen med en europæisk konge, der kunne forsyne ham med våben og instruktionsofficerer, således at han kunne etablere en hær, der kunne beskytte landets venlige indbyggere mod vilde barbarer, der opererede mod landet. Til gengæld ville den pågældende europæiske fyrste få tildelt nogle havnebyer og fri handel på Etiopien, hvor der – stadig ifølge d'Esneval – var så meget guld og sølv, at man nærmest kunne se det i den jord, man trådte på.

Ejendommelig nok gik man i København ind på dette vidtløftige projekt, og d'Esneval rejste ned gennem Europa til Italien for nærmere at forberede ekspeditionen. Da andre europæiske fyrster kunne være ude på at benytte sig af chancen for at få denne gunstige forbindelse med den etiopiske kejser, skulle ekspeditionen holdes fuldstændigt hemmeligt. Fra Schulenberg, den danske gesandt i Paris, der også havde haft forbindelse til d'Esneval, fik regeringen en vurdering af det omtalte projekt. Schulenberg nævner heri, at der bør tilkommanderes en habil dansk officer under

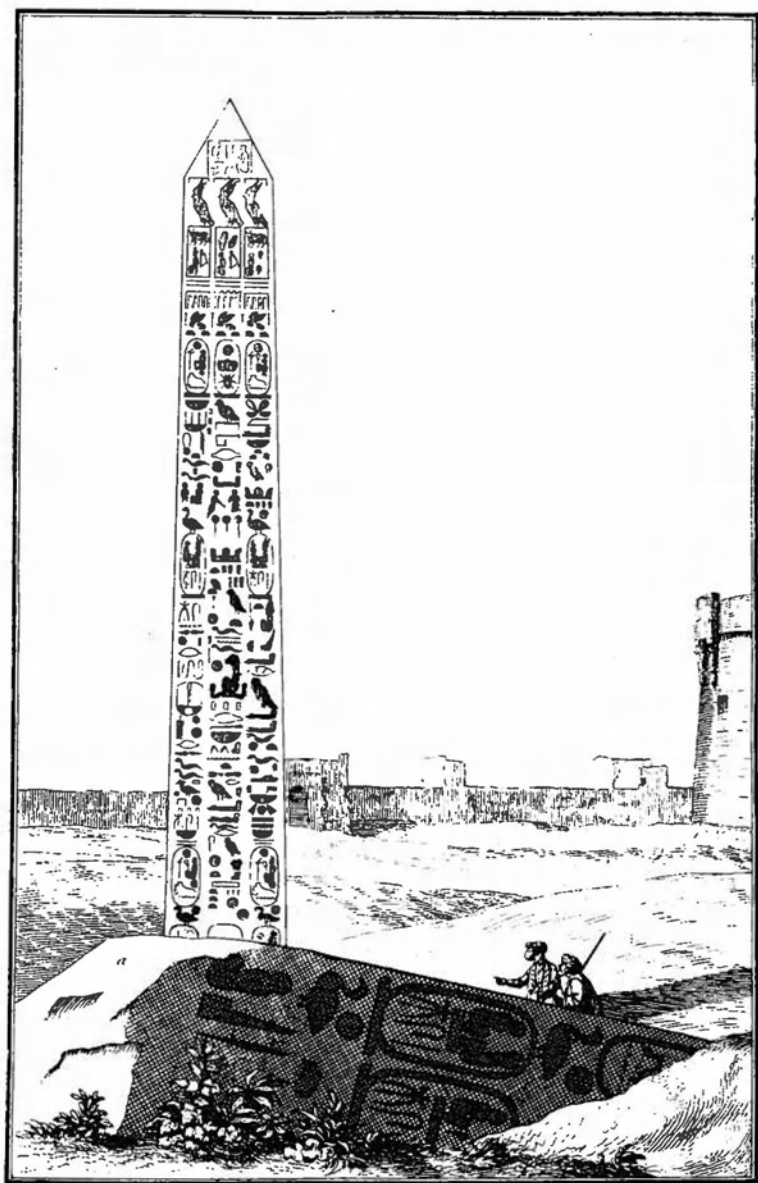
## FREDERIK LUDVIG NORDEN

samtaler i Paris, men at dette var blevet energisk afvist af greven, fordi det ville koste penge og forsinke hele projektet! Schulenberg's vurdering blev årsagen til at Norden blev tilkommanderet projektet. Han opholdt sig jo i Italien, og han var ikke ventet hjem til andre opgaver lige med det samme. Det var derfor bekvemt – på trods af hans unge alder – at lade ham blive kontrollant på denne ekspedition. Norden blev således egyptolog ved et tilfælde! Norden kom således ikke primært til Egypten for at gøre studier i den gamle egyptiske kultur, men for noget så prosaisk som at være vagthund for kongen på en højst tvivlsom ekspedition.

Det skal her nævnes, at det indtil for ca. 30 år siden var opfatteligheden, som det er nævnt tidligere, at Norden i Firenze havde fattet interesse for det egyptiske og fået udvirket en videnskabelig ekspedition for at studere kulturerne dér nærmere. I begyndelsen af 1960'erne kastede en søofficer, Frits Hammer Kjølens, sig ved et tilfælde over Nordens rejse, som uden for egyptologernes kreds næppe var kendt af ret mange. Under hans studier, der førte til udgivelsen i 1965 af bogen "Capitain F.L. Nordens rejse til Ægypten 1737-38" dukkede d'Esnevals projekt op fra kilderne.

I bogen nævnes d'Esneval, men Kjølens var på dette tidspunkt ikke helt klar over den fuldstændige sammenhæng mellem denne greve og Nordens rejse til Egypten. Han fortsatte derefter med grundige studier i dette emne, studier der førte ham vidt omkring i Europa, og som resulterede i bogen "Rokokogreven d'Esneval og Christian VI's etiopiske projekt", der udkom 1968. Derefter var sammenhængen klarlagt, således som der her på baggrund af Kjølens undersøgelse redegøres for.

Da d'Esneval beklagede sig over, at der skulle en kontrollant med, meddelte den danske udenrigsminister Schulin ham i skarpe vendinger, at det var en selvfølge at kongen gjorde dette, og som Schulin også skrev, at "hvis jeg var Dem, ville jeg være henrykt for at have et øjenvidne med mig for at vidne om min iver for at tjene kongens sag". I korrespondancen blev det samtidig slået fast, at den danske søofficer ikke er underlagt greven, men skal rejse i hans selskab og har krav på bordhold og transport, men selv betaler resten. Man kan vel næppe sige, at kommandoforholdene var klare på denne ekspedition. Det hjalp selvfølgelig på det hele, at Norden og d'Esneval ved et rent tilfælde havde lært hinanden at kende, og også fattet sympati for hinanden, uden at vide at deres veje skulle krydses på denne måde.



*Cleopatras obelisker ("Nåle") i Alexandria på Nordens Tid.*

## FREDERIK LUDVIG NORDEN

Norden fik en instruks til rejsen af 18. Marts 1737. Det hedder heri, at han skal rejse til Egypten og Etiopien, hvor han med al "den påkrævede klogskab og forsigtighed" skal undersøge om der er grundlag for "Mr. Le Comte D'Es"s handelsprojekt, og om de forestående forhandlinger dér har nogen udsigt til at lykkes. Samtidig skal han undersøge betingelserne for eventuelt at afsætte saltet fisk, tømmer og kobber og andre handelsvarer fra Norge og Island med fordel i Egypten og Etiopien, og muligheden for at levere kanoner og geværer – og i givet fald til hvilken havn i Det røde Hav sådanne varer skal afskibes. For så vidt det ikke lykkes "C.D'Es" at gennemføre sine planer, skal det tilstræbes, at afslutte en kontrakt med kejseren af Etiopien om at få en skibsladning af de varer denne ønsker afsendt til Etiopien mod betaling i landets egne produkter, men her bør det også understreges, hvor vanskelig og risikabel en sådan sejlads ville være. Til sidst indskærpes, at alle informationer, der kan være af interesse og til gavn for fædrelandet skal søges indhentet. Man må i dag sige, at det ikke mindst var dette sidste i instruksen, der gjorde denne ekspedition kendt for eftertiden.

I et fællesbrev fra Norden og d'Esneval fra den 9.5.1737 meddelte de, at de var i Livorno og med det første ville afgå til Egypten. Rejseselskabet bestod af ca. 10 personer. Grevinden var med på rejsen, som det hed i d'Esnevals skrivelse "*af sparsommelighedshensyn*". Med et kort mellemophold i Messina tog det gruppen 30 dage at sejle fra Livorno til Alexandria, hvortil man ankom i juni. Opholdet i denne by strakte sig over et par uger. Norden, der jo ikke havde nogen direkte opgaver at varetage – i hvert fald ikke indtil videre – udnyttede disse uger til at studere de lokale kulturminde. Det er ikke underligt, at et gemyt som Norden straks blev dybt fascineret af det han så, og med sin trang til at tegne alt det spændende han så, begyndte der straks at hobe sig tegninger og optegnelser op om de gamle kulturminde. Særligt begejstret var han for Cleopatras "nål" og Pompejus-Sejlen, ligesom han besøgte den senere så berømte havneby Rosetta. Til vennen v. Stosch skrev han, at antikviteterne langt overgår beskrivelserne og er af enestående skønhed. Norden nedskrev en række gode råd til egyptensrejsende, særlig sådanne, der rejser for at "udbrede videnskabernes rige ved nyttige undersøgelser", ikke så meget "købmænd", som kan "få anvisninger af de folk af deres stand, som er passende for at opnå deres hensigter". Han anbefaler at gå tyrkisk klædt, dertil at anskaffe sig et par "gode knebelsbarter" og "en alvorlig og anseelig mine".

Gruppen tog videre til Cairo. På dette tidspunkt var Egypten – for hovedpartens vedkommende – i hænderne på tyrkerne. Der skulle derfor ordnes allehånde introduktionsskrivelser, betales bestikkelse etc. for

at komme videre. Opholdet i Cairo kom derfor til sat strække sig over fire måneder. Norden fik under dette ophold en lungebetændelse, som han ignorerede, fordi han troede at der var tale om at kroppen omstillede sig til Egyptens klima. Dette skulle senere hævne sig voldsomt. Ellers benyttede Norden tiden i Cairo til studere samfundsforholdene, dagliglivet – og ikke mindst de gamle antikviteter i Cairos nærhed ved flittig brug af tegneblok og notesbog. Det er ikke tanken her at gå i dybden med Nordens observationer i Cairo. Han gør sine notater løbende betragtninger over det, han tegner eller beskriver. F.eks. mener han, at pyramiderne må være fra før hieroglyfferne er fremkommen, idet det ellers ville ligne de gamle egyptere at sætte skrifttegn på så store flader, som pyramiderne udgør! Nævnes kan også Nordens praktiske anvisning på, hvordan man bevæger sig ind i en pyramide. *"Ved indgangen til den første pyramide skyder man først et par pistolskud af for at forjage flagermusene, hvorpå man lader sine arabere kravle ind for at rage sandet bort, som næsten har tilstoppet indgangen. Selv klæder man sig nu af til skjorten på grund af den umådelige varme, der er inde i pyramiden. I denne tilstand går man ind i gangen, hver med et lille voksllys i hånden, thi man tænder ikke faklerne, før man kommer ind i kamrene af hensyn til den stærke røg"*.

Endelig i oktober 1737 var ekspeditionen klar til at sejle op ad Nilen fra Cairo. D'Esnevals charlataneri afslørede sig mere og mere. Norden skaffede sig i Cairo mere pålidelige oplysninger om forholdene i Etiopien. Bl.a. fandt Norden ud af, at flere gennem årene havde arbejdet med den samme idé, som lå bag d'Esnevals projekt. Det viste sig endvidere, at det kejseren i Etiopien var interesseret i, var ved hjælp af militærmagt at få reduceret den tyrkiske indflydelse i landet. Dette skabte unægtelig en vanskelig situation, idet ekspeditionen på sin videre fremfærd var helt afhængig af tyrkisk beskyttelse. Man omdannede derefter ekspeditionen til en videnskabelig ekspedition, hvis endelige mål blev angivet som værende Madagaskar, og som i øvrigt havde til opgave, at *"satisficere curiositeten af en Stoe Europæisk Pinze; som havfe Lyst til at være underrettet om Niil-Strømmens Sande Løb og om di paa Hands Reveer sig befindende rare Resster af Antiquiteter"*. Nordens interesser og foretagsomhed under opholdet i Egypten gav i så tilfælde et alibi for denne påstand.

Den fortsatte tur blev meget dramatisk, og gang på gang synes det om Nordens snarrådighed har reddet den lille gruppe fra udslettelse. Landet var såvel et politisk som administrativt kaos. Overalt var Norden i land for at tegne og beskrive fortidsminder. Han fik således beskrevet ruinerne ved Theben og Assuan samt på øerne Elefantine og Filæ. Rappor-ter hjemover blev alle oversat til dansk for at undgå brevspionage gennem

## FREDERIK LUDVIG NORDEN

Egypten. Ikke tilfældigt førte Norden såvel en dansk som en fransk dagbog.

I januar 1738 var man nået til den nubiske by Derri, hvor Nilen drejer mod vest. Herfra var vanskelighederne ved at komme videre uoverstigelige. De lokale holdt krigsråd om at dræbe "frankerne", som alle europæerne blev betegnet i Egypten. Bedre blev det ikke af, at d'Esneval var blevet syg. Ledelsen hvilede da udelukkende på Nordens skuldre. Gennem vanskelige forhandlinger med en lokal hersker, der viste sig at være en ren bandit, lykkedes det Norden at slippe ud af vanskelighederne. Ekspeditionen var nødt til at vende om og opgive det etiopiske projekt.

Også på tilbagevejen passede Norden sine observationer af fortidsminderne, og deres skønhed i forhold til det daværende egyptiske samfund slog ham. I sin dagbog skriver han: "*Er det ikke beklageligt, at så smukke Monumenter ere i saa vilde Umenneskers Hænder*"!

Efter utallige besværligheder nåede man endeligt tilbage til Cairo den 23.2.1738, hvor der hurtigt blev taget hånd om gruppen af den egyptiske vekselere, som i Alexandria havde ordnet en række formelle forhold omkring dens ophold i Egypten. Der gik mange rygter om ekspeditionens formål. I så henseende var Nordens mange tegninger et godt alibi for, at der havde været tale om en videnskabelig ekspedition, og den blev derfor behandlet godt af de tyrkiske myndigheder.

Den 2. Marts sendte Norden en længere redegørelse hjem om ekspeditionen og hvorfor man havde måttet opgive den. Redegørelsen var sendt til Grev Frederik Danneskiold-Samsøe. Denne var 1735 blevet Flådens egentlige leder som overkrigssekretær for Søetaten. Da Norden forlod Danmark 1732 som ung løjtnant, er det tvivlsomt, hvor meget han har kendt greven personligt. Efter at Danneskiold-Samsøe var blevet Flådens leder skrev Norden sine rapporter hjem stilet til graven. På sin side synes Danneskiold-Samsøe gennem Nordens virke i udlandet at have fattet interesse for den unge dygtige søofficer, sikkert uden at have mødt ham personligt.

Den 18. Juli 1738 er Norden og d'Esneval i Messina, tilbage i "Christenheden". Før de kunne komme videre, skulle de 21 dage i karantæne. Norden modtog ordre til at vende hjem, ligesom man fra dansk side nu ønskede at Norden og d'Esnevals veje skiltes. Norden sendte en større rapport hjem, der som bilag bl.a. indeholdt en skrivelse til den danske konge fra d'Esneval, hvori denne beklager, at omstændighederne gjorde, at ekspeditionen ikke lykkedes. Til gengæld havde han et nyt projekt på bedding, som han ville foreslå kongen, nemlig en lukrativ handel på "Carac-kysten", formentlig Caracas i Sydamerika. I sin rapport skriver Nor-



den bl.a., at "denne greve, som har lavet planer i omkring 30 år, har en karakter, som ikke tillader os at fæste lid til nogen af hans forslag". Af anførte grund kom Norden til "*den konklusion, at det på ingen måde er tilrådeligt for Deres Majestæt at gå ind på grev d'Esnevals forslag*". Norden havde fået nok af grevens fantastier!

Når man tænker på de vanskeligheder, som den danske ekspedition havde oplevet, var det et mirakel, at Norden kom hjem med alle sine tegninger, skitser og optegnelser i behold. I alt drejede det sig om 29 detaljerede kort over 200 tegninger og skitser samt dagbøger, registre og løse notater. I en rapport til Danneskiold-Samsøe anfører Norden, at han er vidende om, at den franske konge og det franske akademi siden 1714 under store omkostninger har arbejdet på at skaffe sig viden om de ældste mindesmærker i Egypten, og at de har til "*dend Ende sendt adskillige Lærde og Teignere for at optage disse berømte Rester af dend ældste antiquitet mand kiender i Verden, Mens ingen af dennem turdet vove sig saa vit som vi var kommet. Saa flatterer mig at mit derudi gjorte ringe Arbeyd tillige med et Special Kort af Nilen fra Stoer-Cayro til Dir inclusive, Under Eders Høy Grævelige Excellences protection vill verdiges at blive lagt for Vorris Allernaadigste Arfve Herres og Konges Fødder*".

Vi ved, at Norden var i Hamburg den 25. Oktober 1738, og regner med at han ankom til København i løbet af november, i hvert fald var han fra midten af december tilbage i Danmark. Undervejs havde han skrevet en række fyldige breve til von Stosch i Firenze, Hvori han beskrev det han havde set af oldtidsminder i Egypten. Disse breve offentliggjorde von Stosch i det internationale magasin "*Nouvelles Litteraires*" i 1740 for en lærd verden, der tørstede efter oplysninger om de gamle kulturer i Egypten.

Den 11. december skrev kongen til Danneskiold-Samsøe, at han gerne ville se den hjemkomne Norden og hans indsamlede materiale på Frederiksberg Slot. Kongen var yderst tilfreds både med Nordens konduite på turen, hans åbenhjertige rapporter hjemover og ikke mindst det hjembragte tegningsmateriale. Kongen besluttede, at dette materiale skulle udgives. Måske er det rigtigt, som F.H. Kjølens siger, at kongens store interesse i en udgivelse bl.a. var betinget af chancerne for at tjene nogle af de mange penge ind, som kongen så at sige havde smidt ud i ørkensandet. Alle, ikke mindst kongen, var interesseret i hurtigst muligt at glemme d'Esnevals håbløse projekt, både fordi det var en økonomisk skandale samt i øvrigt i europæisk sammenhæng var politisk kontroversielt, og ekspeditionen blev mere eller mindre officielt i stedet karakteriseret som en videnskabelig ekspedition, hvis resultater var åbenbare gennem Nordens hjembragte arbejder. Dette er forklaringen på, at d'Estevalls etiopi-

## FREDERIK LUDVIG NORDEN

ske projekt ikke omtales, da den officielle udgave af Nordens rejsebeskrivelse kom. Norden gik i gang med at ordne sit materiale og korresponderede fortsat med von Stosch bl.a. om hvilken raderer, der kunne påtage sig arbejdet med at stikke de mange plancher til brug for en udgivelse om den egyptiske rejse.

Rejsen havde gjort et dybt indtryk på Norden, og i et af brevene til von Stosch skriver han: *"Tal ikke mere til mig om Rom – lad Grækenland blive tavs, hvis det ikke gør sig klart, at det intet havde formået uden Egyptens hjælp. Hvilken ærefrygtindgydende arkitektur! Hvilket storslåethed! Hvilken viden! Ja, hvilken rige, som har haft mod til at give sig i kast med så overraskende værker! De overgår hvad man i sandhed kan forestille sig, og jeg kan kun gentage, at når jeg uden nogen som helst overdrivelse beskriver dem, vil man altid have vanskeligt ved at tro mig".* Det må man kalde en egyptologisk kærlighedserklæring!

M.h.t. d'Esneval skal det kort siges, at han efter den mislykkedes ekspedition ikke havde tabt modet. Da den danske konge ikke ville med til nye projekter, tog han til Portugal, hvor han gjorde potentaten dér interesseret i at oprette handelsforbindelser med – Etiopien! Han fik kongen til at udruste et skib med hvilket han næsten nåede frem til Etiopien, da han blev standset af engelske orlogsskibe. Til det sidste var han i gang med at sælge vidtløftige projekter og døde i 1750erne. Grevinden fik tilstået en pension fra Vatikanet med hvilket d'Esneval under de mange omskiftelser til stadighed havde haft forbindelse med – måske som en slags politisk agent.

Danneskiold-Samsøe havde efter hjemkomsten planer med den unge lovende søofficer. Norden blev den 9. Januar 1739 udnævnt til Capitain-Lieutenant og samme måned indsat i to af Danneskiold-Samsøes nydannelser, Konstruktionskommissionen og Artillerikommissionen. Især i Søetatens Konstruktionskommission var det hensigten at samle flådens tekniske ekspertise med henblik på at etablere et kontrolorgan, hvad angik skibskonstruktionerne og skibsbygningsvirksomheden på Holmen. Danneskiold-Samsøe må virkeligt have set et stort lys i Norden, der just var hjemkommen, og som han ellers ikke havde noget nærmere praktisk kendskab til.

Norden frekventerede vistnok i denne periode den kendte tidligere nævnte Jacob Fosie for at forbedre sit tegnetalent. Han udførte en tegning af indvielsen af dokken på Holmen tilegnet Danneskiold-Samsøe. Tegningen dannede grundlag for et stik, der udsendtes. Dokken var et af denne leders store initiativer, der fik stor betydning for flådens fremtidige vedligeholdelse. Allerede den 30.10.1739 blev Norden udnævnt til Capitain i Søetaten.

## FREDERIK LUDVIG NORDEN

Norden fik imidlertid ikke lang tid til at passe sit nye arbejde i Danneskiold-Samsøes brodersøn Ulrich Adolph Danneskiold-Samsøe, der på dette tidspunkt kun var 16 år, var blevet udnævnt til Capitain i Søetaten, efter at have været indskrevet som kadet siden det 10. År. De regler, som Danneskiold-Samsøe satte op for uddannelse inden for Søetaten gjaldt åbenbart ikke hans egen familie. Onklen ønskede, at den unge brodersøn skulle ud og lære fremmede orlogsforhold at kende. Han skulle naturligvis have de bedste ledsagere med. Danneskiold-Samsøes nye yndling Norden stod atter for tur. Norden blev den 20.11.1739 sammen med lieutenant H.H. Rømeling beordret til at ledsage den unge Danneskiold-Samsøe i engelsk krigstjeneste. Den såkaldte østrigske arvefølgefølgekrig var i gang, og England ønskede med sin flåde at angribe de spanske besiddelser i Vestindien. Der var derfor gode muligheder for på dette tidspunkt gennem tjeneste i den engelske flåde at lære krigerhåndværket at kende. Norden var en erfaren udenlandsrejsende og nød Danneskiold-Samsøes fulde tillid. Rømeling, der var jævnaldrende med Norden, havde 1734-36 ophold sig ved den engelske flåde. To bedre rejseledsagere kunne onklen ikke give sin brodersøn med.

Den lille danske gruppe nåede London i februar 1740. Norden var formentlig gennem von Stosch en kendt mand i lærde kredse i London, og Prinsen af Wales indbød ham for at høre om turen til Egypten. Norden viste ham ved denne lejlighed også nogle af sine tegninger, idet han havde taget hele sit materiale med for i ledige stunder at kunne arbejde med den udgivelse af dette, som kongen havde beordret. Norden havde også samtaler med ledende medlemmer af Det kgl. Videnskaberne Selskab (The Royal Society) i London.

10.7.-15.9.1740 var danskerne ombord på den engelske kanalflåde under kommando af Admiral Sir John Norris, der var en god ven af Danmark, og havde ført flåder i Østersøen. Det medbragte materiale gav Norden mulighed for til The Royal Society at indsende en kritik af et samtidigt udkommet værk af en professor John Graves om Pyramiderne, betegnet Pyramidographi. Ud fra sine egne iagttagelser og opmålinger kunne han gendrive en lang række af professorens påstande. Norden undslog sig heller ikke for ved samme lejlighed at gå i rette med hvad Herodot, Strabo og Plinius havde skrevet om samme emne. De kritiske bemærkninger blev afsendt fra Portsmouth den 11.10.1740. Utvivlsomt som følge af disse bemærkninger blev Norden den 18.1.1741 optaget i The Royal Society. I den forbindelse kan nævnes at af udlændinge, der blev optaget i samme periode 1727-59, findes navne som Montequieu, Linné og Voltaire.

## FREDERIK LUDVIG NORDEN

I London mødte Norden Carl Marcus Tuscher, sine tidligere bekendte fra Firenze. De genoptog deres bekendtskab. Norden indsendte i forbindelse med sin optagelse i Royal Society en lille afhandling "Drawings of Some Ruins and Colossal Statues at Theben in Egypt, with an Account of the same in a letter to the Royal Society 1741". Da denne udkom i 1742 var den forsynet med fire kobberstik, hvoraf to var udført af Tuscher.

Allerede fra november 1740 var Norden sammen med de andre danske søofficerer atter med den engelske flåde, hvis destination var Vestindien, hvor man skulle angribe den spanske flåde i Cartagena. Flåden var under kommando af Admiral Vernon. Under dette togt, der varede frem til sommeren 1741, førte Norden en dagbog, der er bevaret, men som kun dækker tiden frem til 28. februar 1741. Norden var således ikke i London, da han blev indvalgt som medlem i The Royal Society.

Hjemkommen fra togtet blev han i efteråret 1741 indvalgt i The Society of Antiquaries of London, et datterselskab af The Royal Society. På samme møde den 19. November 1741, som Norden blev indvalgt i dette selskab, blev også Richard Pococke optaget. Han var netop vendt hjem fra rejser i Egypten. Norden anfører i sine dagsoptegnelser, at mens hans fartøj på grund af reparation må holde sig ved land passerer et fartøj i modsat, sydgående retning på Nilen. Han får at vide, at der ombord befinder sig en "franker", som også studerer de egyptiske antikviteter. Norden prøvede forgæves, at finde ud af hvem denne europæer var. Det viste sig at have været Richard Pococke, som Norden således mødtes med i London. De indledte et samarbejde og var med til at stifte The Egyptian Club.

I løbet af vinteren 1741-42 blev Norden syg. Der var formentlig tale om en følge af den lungebetændelse, som han pådrog sig i Cairo og som han ignorerede, der nu for alvor gjorde sig gældende. Det anføres at han led af en kraftig brystsyge – måske tuberkulose. Det besluttedes derfor, at han og den unge Danneskiold-Samsøe skulle rejse til Middelhavet dels for at studere haveanlæg dels for, at det mildere klima dér forventedes kunne have en gavnlig indflydelse på Nordens helbred. I juli nåede man til Paris, hvor Norden blev så syg, at den videre rejse måtte stoppes, og her døde han den 22.9.1742, kun på nær en måned 34 år gammel. Fra det danske gesandtskab i Paris gik der en kort meddelelse hjem om dette. Nordens papirer blev taget i forvaring og bragt hjem til Danmark. Når man tager i betragtning, at U.A. Danneskiold-Samsøe var med på rejsen, kan det undre, at man ikke har noteret sig, hvor Norden blev begravet. Flere har gjort forgæves forsøg på, at finde ud af på hvilken kirkegård Norden ligger begravet.

## FREDERIK LUDVIG NORDEN

Norden havde ingen arvinger, og staten eftergav det forskud, som den havde givet ham i forbindelse med udgivelsen af rejsebeskrivelsen fra Egypten, mod at alle Nordens papirer udleveredes til Admiralitetet dvs. F. Danneskiold-Samsøe.

På sit dødsleje havde Norden givet en række anvisninger på, hvorledes det store værk skulle udformes. Han ønskede at F. Danneskiold-Samsøe skulle tage sig af hans papirer, samt at Carl Marcus Tuscher blev antaget til at udføre stikkene til værket, da han var inde i Nordens tankegang og plan med værket.

I januar 1743 kom U.A. Danneskiold-Samsøe til København med Nordens papirer. Carl Marcus Tuscher blev overtalt – mod at blive kgl. Hofmaler og bygmester – til at komme til København for at udføre arbejderne til værket. Arbejdet med stikkene skred godt frem, men med tekstdelen gik det meget langsomt frem. Efter sin tiltrædelse i 1746 overgav Frederik V arbejdet til Det kgl. Videnskabernes Selskab sammen med alle Nordens papirer. Tekstarbejdet blev overgivet til historikeren Hans Gram, der dog ikke nåede at fuldende arbejdet inden sin død 1748. Hans efterfølger Bernhard Møllmann fortsatte arbejdet med at bearbejde tekstdelen. Første bind blev klart i 1750 og 1755 det andet og afsluttende bind. Det er en milepæl i egyptologiens udvikling. Værket vakte berettiget international opsigt, både for sit indhold og sin ydre udførelse. Værkets fulde titel blev:

*"Voyage d'Egypte et de Nubie par Mr. Frederic Louis Norden, Capitaine des Vaisseaux du Roi. Ouvrage enrichi de Cartes et de Figures dessinées sur les lieux, par l'Auteur même Tome Premier, Tome Second A Copenhague, de l'Imprimerie de la Maison Royale des Orphelins. MDCCLV"*.

Året efter udgivelsen af bind 2 solgte Videnskabernes Selskab alle kobberpladerne til værket til to engelske boghandlere, der havde forbindelse med The Royal Society. Derfor kunne der allerede i 1757 udkomme en fuldstændig engelsk udgave, udgivet af en dr. Peter Templeman, der samtidig udgav en mindre og billigere udgave med kun 7 kobberstik. Denne blev genoptrykt i 1785, og i 1780 udkom et bind udelukkende med kobberstikkene gengivet. Bogen var altså en bestseller i England. En tysk udgave så dagens lys 1779 ved J.F.E. Steffens. I Frankrig, hvor den originale udgave straks var tilgængelig, fordi den var på fransk, kom der dog i 1795-98 i Paris en stor udgave med kommentarer og tilføjelser ved L. Langlès. Mon denne udgave har været inspiration til Napoleons antikvariske initiativ i forbindelse med det egyptiske felttog?

## FREDERIK LUDVIG NORDEN

På dansk kom først i 1775 "Beskrivelse over Ægypten og Nubien" udgivet af J. Stauning, en meget forkortet og ikke særlig imponerende udgave, og i 1790 findes Nordens beskrivelse i en forkortet udgave i en samling af rejsebeskrivelser. Derudover har selve rejsen været meget spredt behandlet på dansk, især i 1700- og 1800-tallet. I nyeste tid selve omstændighederne omkring udgivelsen af værket blevet undersøgt af Asger Lomholt, der var Videnskabernes Selskabs arkivar, samt som tidligere nævnt af F.H. Kjølens, der for alvor har bragt en række brikker på plads.

Vi venter imidlertid stadig på den store danske tekstkritiske udgave af Nordens værk fra 1755. Det ville være et værdigt minde for den første danske egyptolog om der til 250 året for hans værks udgivelse i 2005 kunne tilvejebringes en moderne dansk oversættelse med tekstkritiske og egyptologiske kommentarer, gerne i et udstyr og format, der ikke virkede prohibitivt for udbredelsen af kendskabet til Norden, et særpræget dansk geni fra 1700-tallet, der ved sit format tilhørte europæisk åndsliv.



## SØOFFICERS-FORENINGEN

-

### ATTER PÅ SIKKER KURS

*Af*

*kommandørkaptajn J.C. Walther*

#### INDLEDNING

Som det vil være mange af *Tidsskrift for Søværns* læsere bekendt, er Søofficers-Foreningen (SOF) en traditionsrig, selskabelig forening med godt 400 medlemmer, der har til huse i eksklusive lokaler i Søkvæsthuset på Christianshavn.

SOF selskabslokaler danner ramme om foreningens aktiviteter, der kan inddeles i tre hovedkategorier:

- SOF egne, årlige, traditionsrige selskaber.
- Medlemmers selskaber på særlige vilkår.
- Medlemmer og andre berettigedes selskaber på almindelige vilkår.

De senere år har Søofficers-Foreningen været trængt økonomisk, og det har derfor været nødvendigt at gennemføre en gennemgribende omlægning af driftsvirksomheden for at sikre foreningens overlevelse.

Denne artikel redegør for baggrunden for omlægningen og ideen bag den nye driftskoncept, som nu er vellykket implementeret.

### BAGGRUNDEN

SOF driftsresultat har i 90-erne varieret meget fra år til år, og det har derfor været vanskeligt af et øjebliksbillede at uddrage en sikker tendens og udarbejde en prognose. I regnskabsåret 1998-99 gav driften af SOF et underskud på ca. 350.000 kr. Det er klart det dårligste resultat i foreningens historie og naturligvis en uholdbar situation i længden.

Baggrunden for det dårlige resultat var et sammenfald af en række faktorer. For det første betød en skærpet konkurrencesituation, at SOF aktivitetsniveau havde været faldende i en længere årrække. Det resulterede i en lavere indtjening. For det andet var SOF omkostningsniveau - og her navnlig de faste lønomkostninger – betydelige og voksende, og det trak naturligvis også i den gale retning. Og endelig betød det lave renteniveau i sidste halvdel af 90-erne, at afkastet fra SOF betydelige formue var faldet til et niveau, der ikke længere kunne dække underskuddet på driftsvirksomheden. For at gøre ondt værre vil SOF husleje stige til mere end det firedobbelte i perioden 1998-2008.

På baggrund af den alvorlige situation iværksatte SOF bestyrelse efter generalforsamlingen i efteråret 1999 et større udrednings- og analysearbejde. Drift- og økonomianalysen omfattede en 25-års periode for at tage højde for periodiske udsving, og arbejdet blev afsluttet i sensommeren 2000. Analysen godtgjorde, at det faldende aktivitetsniveau skyldtes et for højt prisniveau og en prismæssig uigennemsigthed. Analysen pegede videre på, at de faste personaleomkostninger var for høje, ligesom en strammere omkostningskontrol var ønskelig. Makroøkonomisk konkluderede analysen, at hvis driftsresultatet ikke forbedredes, ville SOF formue være tabt medio år 2005, og egenkapitalen ville være negativ med lukning af foreningen til følge.

Analysearbejdet mandede ud i en anbefaling af en fuldstændig omlægning af SOF driftsform. SOF bestyrelse fremlagde analysearbejdets hovedkonklusioner på generalforsamlingen i efteråret 2000 og fik i den forbindelse generalforsamlingens samtykke til at iværksætte den drastiske omlægning af SOF driftskoncept.

## DEN NYE DRIFTSKONCEPT

Det er et overordnet princip ved den nye koncept, at aktivitet skal være knyttet til omkostning. Det betyder, at når SOF ikke har indtægter fra aktiviteter, skal omkostningerne være minimale.

De faste lønomkostninger er reduceret med  $\frac{2}{3}$  ved at bringe hovmesterens ansættelsesforhold til ophør. Som konsekvens heraf har SOF ikke længere nogen egenproduktion. Hovmesterens hidtidige opgaver med kundekontakt er overtaget af SOF nyansatte forretningsførere, mens afvikling af arrangementer og levering af mad og serveringsassistance, varetages af to eksterne leverandører, som SOF har indgået aftaler med.

Det er lykkedes SOF at indgå gunstige storkundeaftaler med de to eksterne leverandører, så den opnåede rabat kan kanaliseres tilbage til de medlemmer, der afholder arrangementer i foreningen. Dette forhold, sammenholdt med lavere udgifter til serveringsassistance, har betydet en markant sænkning af prisniveauet. Til yderligere sænkning af prisniveauet har bidraget, at SOF har ændret avancekoncept fra maksimal avance til kun den absolut nødvendige avance for at sikre driften. På denne måde er det lykkedes at sikre meget konkurrencedygtige priser uden at gå på kompromis med kvaliteten. Det er bestyrelsens overbevisning, at dette tiltag til betyde en væsentlig stigning i aktiviteten.

For at imødegå kritikken om manglende prisgennemsigtighed har SOF dels udviklet automatiske priskalkulationsmodeller og dels indført fastpris vintilbud. SOF forretningsfører har kun behov for at kende arrangementstype, selskabets varighed samt forventet antal kuverter for umiddelbart at kunne opgive en anslået kuvertpris. Vælger man et af de faste vintilbud eller får udarbejdet et særligt vintilbud, vil den opgivne kuvertpris være meget sikker. En typisk kuvertpris for en middag som medlemsarrangement vil være ca. 550,- kr. for en treretters menu med vine ad libitum, dessertvin og kaffe avec. For en bryllupsfest som medlemsarrangement vil kuvertprisen typisk være ca. 750,- kr. for en mousserende velkomstdrink, tre-retters menu med vine ad libitum, dessertvin, kaffe avec, fri bar og natmad.

Det er bestyrelsens politik som følge af det overordnede princip om kobling af aktiviteter og omkostninger at fastholde det meget lave kontingentniveau. Hvis man i løbet af et år blot deltager i enkelte af SOF egne aktiviteter, får man et kuverttilskud, der overstiger kontingentindbetalingen. Dette er muligt, da en del af SOF formueafkast anvendes som tilskud ved for-

## SØOFFICERS-FORENINGEN

eningens egne aktiviteter. Udover muligheden for deltagelse i SOF traditionsrige arrangementer giver medlemskontingentet adgang til at afholde egne fester i SOF lokaler uden at skulle betale lokaleleje. Det er bestyrelsens forventning, at fastholdelsen af et lavt medlemskontingent kombineret med muligheden for at afholde økonomisk attraktive private selskaber i eksklusive lokaler vil bevirke en øget medlemstilgang.

Som nævnt i indledningen kan medlemmer afholde selskaber på særligt gunstige vilkår. Disse såkaldte medlemsarrangementer skal fortsat forhåndsgodkendes af bestyrelsen, men adgangen til disse er udvidet betydeligt for at øge aktivitetsniveauet. Vilkårene for medlemsarrangementerne er så gunstige, at SOF storkunderabat i mange tilfælde dækker SOF nødvendige minimalavance, så SOF endog er i stand til at yde et tilskud til afvikling af medlemmernes private arrangementer i form af en medlemsrabat.

Øvrige arrangementer, der hverken kategoriseres som SOF- eller medlemsarrangementer, betegnes *almindelige arrangementer*. Disse arrangementer gennemføres for medlemmer eller andre, der jf. SOF love har adgang til anvendelse af selskabslokalerne. Kuvertprisen for disse arrangementer er naturligvis højere end for medlemsarrangementer, men klart lavere end med den tidligere driftskoncept og afgjort konkurrencedygtig. Medlemmer betaler heller ikke lokaleleje ved *almindelige arrangementer*; ved andres arrangementer bliver der pålagt en lokaleleje. Ikke mindst styrelser og ministerier anvender SOF lokaler til *almindelige arrangementer*, da SOF smukke og historiske selskabslokalerne i Søkvæsthuset er en ideel ramme til repræsentativ selskabelighed eller arbejdsfrokoster af fortrolig karakter, hvor man ikke ønsker den offentlige opmærksomhed, der ofte vil være, hvis alternativet er et restaurantsbesøg. Mange værdsætter muligheden for på denne måde at kunne kombinere en kulinarisk oplevelse med at mærke historiens militærkulturelle vingesus.

For at sikre de bedste vilkår agter bestyrelsen til stadighed at have mindst to eksterne leverandører med hensyn til arrangementsafvikling og levering af mad og serveringsassistance. Der er ligeledes indført et pris- og kvalitetskontrolsystem for at sikre fastholdelse af SOF høje kvalitetsniveau til konkurrencedygtige priser. De hidtidige tilbagemeldinger har alle været meget positive og giver grobund for optimisme.

Endelig kan det nævnes, at SOF i f.m. implementeringen af den nye driftskoncept har moderniseret en række administrative funktioner, så medlems-

## SØOFFICERS-FORENINGEN

og kundekontakten i fremtiden i vid udstrækning vil basere sig på anvendelse af elektronisk post og Internet-teknologi.

Cand.polit. Thyge Rosenbeck er i foråret blevet ansat til at implementere den nye koncept. Den nye forretningsfører afløser kommandørkaptajn Arne Holm, som på bedste vis har varetaget funktionen i mere end 17 år siden sin ansættelse 1. januar 1984.

### AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

De foreløbige erfaringer med den nye driftskoncept er meget gode, men det er klart, at der i en periode vil være behov for justeringer, til den endelige form er fundet. Der er som bekendt ingen roser uden torne, og bestyrelsen beklager, at den nye driftskoncept betyder højere priser for Søe-Lieutenant-Selskabets middagsarrangementer og Tirsdagsklubbens frokostarrangementer, hvis disse arrangementer skal fortsætte uændrede. Årsagen til de højere priser er, at SOF hidtil har ydet et betydeligt indirekte tilskud til disse arrangementer, og det er ikke længere muligt, da SOF ikke længere har egenproduktion eller eget kokke- og serveringspersonale ansat.

Med den gennemførte omlægning af driften er Søofficers-Foreningen reetableret som stedet, hvor søofficerer holder selskaber til konkurrencedygtige priser, men med fortsat respekt for kvalitet og traditioner.

Bestyrelsen ser således med fortrøstning frem til festligholdelse af foreningens 150-års jubilæum i år 2009.

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til SOF forretningsfører på adressen [sof@svn.dk](mailto:sof@svn.dk) eller ved at søge informationer på SOF hjemmeside [www.svn.dk/SOF](http://www.svn.dk/SOF), som vil blive væsentligt udbygget med aktivitetsoversigter, bookingformularer m.v.

MEDDELELSE FRA BESTYRELSEN

**MØDERÆKKE FOR DET 218.  
FORSAMLINGSÅR, EFTERÅRET 2001**

**OKTOBER 2001**

- Torsdag den 11. §32-møde  
Program:  
I henhold til Søe-Lieutenant-Selskabets love
- Torsdag den 25. De fleksible støtteskibe  
Projektet tager form  
Foredragsholder:  
Projektleder ved Søværnets Materielkommando,  
KK Per Bigum Christensen
- Tirsdag den 30. 5.Eskadres (frømands og ubådes) rolle i fremtidens  
maritime operationer  
Foredragsholdere:  
Chefen for 5. Eskadre, KK Henrik Kudsk og  
Chefen for Frømandskorpset, OK Dan Rasmussen

**NOVEMBER 2001**

- Torsdag den 22. Det Radikale Venstres syn på fremtidens forsvar med  
fokus på Søværnet  
Foredragsholder:  
Det Radikale Venstres forsvarspolitiske ordfører, Mor-  
ten Helveg Petersen

**DECEMBER 2001**

- Tirsdag den 18. Juleafslutning  
  
Foredragsholder:  
Ej fastlagt  
Æbleskiver og gløgg til alle  
Mødetid kl. 1900



## KOMMENTARER TIL MØDERÆKKEN

Efterårets møderække har som gennemgående tema Søværnets fremtid. Dette tema er altid relevant, men særlig i disse år synes emnet mere nærværende end længe.

Efterårets første møde afholdes i henhold til Selskabets love uden ekstern foredragsholder.

Baggrunden for efterårets andet møde er de fleksible støtteskibe. Dette projekt er et af de største projekter i søværnets nyere historie og skibene tager i denne tid form på tegnebrættet. Bestyrelsen finder derfor en grundig orientering om projektets status relevant for Selskabets medlemmer.

Efterårets tredje møde skal ligeledes ses i lyset af et andet større projekts tilblivelse. Viking-projektet tager langsomt form, og søværnet har netop hejst kommando på ubåden KRONBORG, en enhed, der på afgørelse vis ændrer på vores gængse opfattelse af brug af ubåde i det danske forsvar. Ubåde er ikke længere de ensomme ulve, men i langt højere grad en integreret del af en større flådestyrke.

Efterårets fjerde møde var oprindeligt programsat til foråret 2001, men grundet pludselig sygdom blev det aflyst. Det er derfor glædeligt, at Bestyrelsen atter har fået tilsagn fra Det Radikale Venstres forsvarspolitiske ordfører Morten Helveg Petersen. Foredraget holdes af en nøgleperson for så vidt angår udformningen af fremtidens forsvar, og der er derfor grund til at forvente et foredrag med højeste grad af aktualitet.

Julemødets foredragsholder er endnu ikke fastsat. Bestyrelsen har dog til hensigt at indhente en person, der vil tage udgangspunkt i egne oplevelser i f.m. modstandskampen under Den Anden Verdenskrig. Derved vil efterårets møderække slutte med et historisk tilbageblik, der måske kan perspektivere de øvrige foredrag.

Det er bestyrelsens håb, at de valgte emner vil falde i medlemmernes smag, og at medlemmerne vil bakke op om møderne. Med det sidste års mødedeltagelse in mente er der grund til at tro, at dette vil være tilfældet.

## MEDDELELSE FRA BESTYRELSEN

### MØDERUTINER

Mødeaftenerne afvikles efter følgende tidsplan:

- Kl. 1730 åbner baren for medlemmer, der deltager i spisningen før mødet.
- Kl. 1800 - 1900 serveres smørrebrød med efterfølgende kaffe.
- Kl. 1900 starter mødet.
- For mødedeltagere, der ikke har deltaget i spisningen, åbner baren kl. 1830.
- Tilmelding til spisningen i forbindelse med tirsdagsmøderne skal ske til hovmesteren i Søofficersforeningen, telefon 32 54 13 42, senest kl. 1200 fredagen før mødet. For torsdagsmøderne er tilmeldingsfristen senest kl. 1200 tirsdagen før mødet. Med andre ord: Tilmeldingsfrist er to hverdage før mødeaftenen.

## NEKROLOG

*Nekrologen over Jørgen Alfred Hviid, som blev bragt i sidste nummer af TJS, indeholdt desværre enkelte unøjagtigheder, hvorfor nekrologen her bringes i en tilrettet udgave.*

## NEKROLOG

### JØRGEN ALFRED HVIID

1546 - Kommandørkaptajn Jørgen Alfred Hviid er død, 84 år gammel, den 5.3. 2001. Han blev født 1.9. 1916 i Moskva. gift 23.6. 1941 med Ellen, f. Schmidt. Om de tjenstlige data henvises til Søe-Lieutenant-Selskabets publikation (1984) om danske søofficerer.

Nu efter hans død vil det være naturligt at supplere disse med hans nære venners (tjenstlige som privates) opfattelse af hans livsgerning.

En yngre kadetkammerat erindrer:

Jeg så første gang Hviid i den hvervebrochure, jeg fik tilsendt i 1937. Her var billeder af kadetter i forskellig påklædning, og på disse var Hviid figurant, dels i gymnastiktøj, dels som geværbevæbnet søkadet med blå genser. Det var nok tilfældigt, men søofficeren Jørgen Hviid forenede i sin person en stor sportsmand og en god sømand. Han forsøgte i 1939 at lære os kadetter at spille ishockey på Stadsgraven. Han havde bragt denne sport med sig fra sit barndomsland Letland, og var med til at få den etableret i Danmark. Han nåede som 43-årig sammen med sin søn at skaffe sin klub et Danmarksmesterskab.

Som så mange andre søofficerer blev Hviid sendt til Sverige i oktober 1943 - efter 29. august - formentlig for at komme videre til England. Kun et fåtal kom videre - ikke Hviid. Fra tysk besættelsesmagts side vistens en vis interesse for Hviid, hvad der var medvirkende til, at Ellen med sin førstefødte kom illegalt til Sverige i foråret 1944.

Højdepunktet under hans første ophold i Sverige var i marts-maj 1945 som chef for dansk motorkanonbådsskole på Hårsfjäden (Gåløbasen - motortorpedobådsbase). Tidligt på året 1945 gav man fra svensk side tilsagn om to motorkanonbåde til den danske flotille i den danske brigade. De to både var af den italiensk byggede mahognybådstype, der var under større eftersyn og omarmning i Gøteborg. Det faldt i Hviids lod at uddanne 2

## NEKROLOG

1/2 besætning til bådene hurtigst muligt - fortrinsvis med personel fra Karlskrona flotillen. Det lykkedes for Hviid med en energisk indsats og fin hjælp fra Gålø basen, men desværre var de to både langt fra operationsklare i maj 1945.

Hviids karriere var domineret af megen sejlene tjeneste, men et par ture på land nåede han dog. 1950-1958 som efterretningsmand - han stortrivedes med dette job - den kolde krig var vel i anmarch. Hviid fulgte godt med i russiske-polske-østtyske flådeopbygninger i Østersøen - hans beherskelse af russisk sprog havde han glæde af.

I den periode blev han en god støtte for en yngre kollega, som efter et selskab med filmaften hos den sovjetiske marineattaché følte, at en embedsmandsfamilie fra ambassaden viste ham lovlig megen opmærksomhed, som fortsatte i tiden efter selskabet. Den unge officer søgte råd og vejledning hos Hviid, som gav "grønt lys" for, at fortsætte bekendtskabet, dog selvfølgelig med indrapporteringspligt. Tilfældet ville dog, at den pågældende søofficer fik besked om forflyttelsen fra København, netop som den sovjetiske agent følte, at tiden var moden til hvervning, så episoden sluttede uden større dramatik.

Det andet ophold i Sverige var Forsvarsattaché-tjenesten 1962-1965 i Stockholm og Helsingfors. Han kom tit tilbage til denne tid med stor veneration.

Da han blev chef for Bornholms Marinedistrikt (1968-1972), var det vel en realitet med den kolde krig. Mangen en af Hviids marinekolleger oplevede kritiske situationer under patruljesejlad i Østersøen - navnlig fra østtyske orlogsskibes side - men Hviid var klar til at bakke dem op siden hen, hvis det var nødvendigt.

Han fik i denne periode tid til i 1969 og 1970 at tage sig af Kongeskibet Dannebrog som rutineret skibschef.

Hviid var skibschef i fire fregatter (THETIS, NIELS EBBESEN, PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE). Som nævnt var han en god sømand. Kolleger karakteriserede ham som en fin skibschef. Han var meget glad for de to sidstnævnte fregatter.

Hviid var medlem af Kongelig Dansk Yachtklub (KDY) bestyrelse fra 1952 til 1968, hvor han hovedsageligt beskæftigede sig med kapsejlad. Han gjorde en stor indsats i forbindelse med KDY's 100 års jubilæum. Herunder anlagde han en kunstig havn udfor Chalottenlund-fortet.

I Søværnets sejlsport gjorde han sig gældende især indenfor Drageklassen, og hjembragte her et CISM - verdensmesterskab (Conseil Internationale du Sport Militaire).

## NEKROLOG

Han var en ivrig kapsejladssdommer og deltog i flere internationale juryer og var i en årrække indtil 1966 et højt værdsat medlem af Dansk Sejlunions Regel- og Appeludvalg.

Under OL i Tallinn i 1980 var han med blandt lederne for de danske sejlere.

For udenforstående kan det måske forekomme mærkeligt, at den tilsyneladende barske Jørgen Hviid var en kærlig og omsorgsfuld familiefar, som, når han var hjemme, tog sig meget af børnene. Han løb på skøjter og stod på ski med dem, han byggede huler og konstruerede legetøj til dem og var i det hele taget flere hundrede procent nærværende for børnene, når lejlighed gaves. Da der kom børnebørn, blev han en elsket morfar/farfar, og gav dem masser af tid, kærlighed og sjove oplevelser.

Hans otium blev desværre præget af en ubønhørlig fremadskridende Parkinsons syge, der påvirkede både hans fysiske og psykiske resurser. De seneste år måtte Ellen trække et stort læs for at få dagligdagen til at fungere.

Død 5.3. 2001, Helsingør, bisat 9.3. 2001 Sct. Marie Kirke, Helsingør. Hans aske spredt over Øresunds bølger den 9. 5. 2001.

(1576 og 1632)

## NEKROLOG

# NEKROLOG

## JØRGEN STEEN MATZEN

Orlogskaptajn Jørn Steen Matzen (1725), der blev født i København den 7. jul. 1930, var søn af Fabrikant Jørgen Matzen og hustru Gudrun Damann født Mikkelsen.

Matzen, som efter tidens sædvane vist kun sjældent blev kaldt ved fornavn, mødte på Søværnets Eksercerskole i Arresødal den 10. aug. 1951. Han blev udnævnt til Søltnt. II den 1. nov. 1954 og Søltnt. I den 1. okt. 1955 efter gennemgang af de obligatoriske søløjtnantskurser. Udnævnelsen til Kaptlnt. den 1. feb. 1960, til Orlogskapt. den 1. jul. 1965 og den 31. jul. 1982 afsked af linien, fra samme dato Orlogskapt. i res., og hjemsendt den 31. dec. 1982. Udnævnt til Ridder af Dannebrogordenen den 4. okt. 1981.

De første år forrettede Matzen tjeneste som subaltern officer på fregatter af ESBERN SNARE-klassen og på HOLGER DANSKE samt på et sommertogt i 1957 med Kongeskibet DANNEBROG, indtil han i 1958 gennemgik Long Gunnery Course på H.M.S. Excellent ved Portsmouth. Efter et par års tjeneste ved Artilleriskolen Sjællands Odde efterfulgt af et år ved Søartilleriet kom Matzen atter til søtjeneste, først et års tid med ESBERN SNARE-klassen og derefter to år som chef for bevogtningsfartøjer af DAPHNE-klassen, hvor han det sidste halve år var chef for 5. Fregatdivision. I fireårsperioden 1964-1968 gjorde han tjeneste i Søværnets Operative Kommandos stab, så en kortere periode næstkommanderende i mine-læggere af FALSTER-klassen, hvorefter fulgte 12 års landtjeneste. Det gjaldt Flådestation Grønnedal, Grønlands Kommando, Søværnets Våbenskole, Artilleriskolen Sjællands Odde og endelig Forsvarsstabens Adjundatursektion. Matzen afsluttede tjenesten som næstkommanderende i Kongeskibet på togterne i 1981 og 1982, og blev afskediget på grund af alder efter næsten 31 års tjeneste i Søværnet.

Matzen var gift med Lilian Stefansen, datter af Bakkekongen Hugo Stefansen, og efter pensioneringen fik Matzen en stærk ehvervsmæssig tilknytning til Dyrehavsbakkens teltholdere, idet han blev valgt til formand for Teltholderforeningen. Hans organisationstalent og evne til at omgås mennesker kom her rigtigt på sin plads.

Matzen var kendt for altid at gribe opgaverne seriøst an. Hans matematiske begavelse gjorde ham til selvskreven til posterne ved Søartil-



## NEKROLOG

leriets tjenestesteder. Han kendte ikke til egoisme og selvhøjtidelighed og var hjælpsomheden selv. Han var fra begyndelsen af halvfemserne medlem af Søofficersforeningens tirsdagsklub (mimrefrokosterne), hvor hans veludviklede humoristiske sans fortsat bidrog til at fastholde den gode stemning i hans nærhed.

Jørn Steen Matzen døde den 26. jan. og blev bisat fra Holmens Kirke den 29. jan. 2000. Hans urne er nedsat på Ordrup Kirkegård.

(1722 og 1730)

## MARINENS BIBLIOTEK

### ERHVERVELSER MAJ/JUNI 2001

#### BIBLIOGRAFI & BIBLIOTEKSVÆSEN

A Bibliography of American Naval History  
Paolo E. Coletta, ed.  
Shrewsbury : Tri-Service Press, 1981. - 453 s.  
Opstilling: Håndbog.L.

#### HISTORIE

Ready for Sea : The Bicentennial History of The U.S. Navy Supply Corps  
Frank J. Allston  
Annapolis : Naval Institute Press, 1995. - 641 s. : ill.  
Opstilling: Historie.C.3.

H.M.S. Rodney at Sea : Being the Story of the Second Commission og His Majesty's Battleship 'Rodney'  
C.R. Benstead  
London : Methuen & Co. Ltd., 1932. - 205 s. : ill.kort  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Salute the Red Duster  
A.B. Campbell  
London : Christopher Johnson, 1953. - 208 s. : ill.  
Opstilling: Handel & Søfart.E.

The Yarns of a Cyprus Pilot  
G.V. Clark  
Edinburgh : The Pentland Press, 1991. - 192 s. : ill.  
Opstilling: Historie.G.

## MARINENS BIBLIOTEK

Peter the Great and the West : New Perspectives

Lindsey Huges, ed.

London : Palgrave, 2001. - 280 s. : ill. kort

(Studies in Russia and East Europe)

Opstilling: Historie.C.8.

Den sentimentale patriotisme : Slaget på Reden og H.C. Knudsens patriotiske handlinger

Thomas Lyngby

København : Museum Tusulanums Forlag, 2001. - 162 s. + 1 kort : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.a.1801

The Tudor Navy : The Ships, Men and Organisation 1485-1603

Arthur Nelson

London : Conway Maritime Press, 2001. - 224 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.C.2.

Honour Among Thieves : Captain Kidd, Henry Every and the Pirate Republic of Libertalia

Jan Rogozinski

London : Conway Maritime Press, 2001. - 324 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.E.

Guldalderhistorier : 20 nærbilleder af perioden 1800-1850

Bente Scavenius, red.

København : Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag, 1994. - 199 s. : ill.

Opstilling: Historie.F.

## KRIGSHISTORIE

A Study of Ancient Roman Amphibious and Offensive Sea-Ground Task Force Operations

Valentine J. Belfiglio

New York : Edwin Mellen, 2001. - 135 s : ill. kort

Opstilling: Krigskunst.M.

War : Past, Present & Future

Jeremy Black

Stroud : Sutton Publ., 2000. - 310 s.

Opstilling: Krh.A.

## MARINENS BIBLIOTEK

To All Hands : An Amphibious Adventure

John Mason Brown

New York : McGraw-Hill Book Company, 1943. - 236 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Middelhavet

By Land and by Sea : The Story of Our Amphibious Forces

Earl Burton

New York : Whittlesey House, 1944. - 218 s. : ill.

Opstilling: Krigskunst.M.

Submarine Torbay

Paul Chapman

London : Robert Hale, 1989. - 187 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

Jutland 1916

John Costello, Terry Hughes

u.sted. : Futura Publications Limited, 1976. - 240 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.b.2.B.Jyllandsslaget

Stikkerdrab - Modstandsbevægelsens likvidering af danskere under besættelsen

Stefan Emkjær

København : Aschehoug Dansk Forlag A/S, 2000. - 224 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.F.1.

The Sea Is At Our Gates : The history of the Canadian Navy

Tony German

Ontario : McClelland & Stewart Inc., 1990. - 360 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.C.10

The Year of Salamis 480-479 BC

Peter Green

London : Weidenfeld and Nicolson, 1970. - 326 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.a.indtil 1500

## MARINENS BIBLIOTEK

The USS Constitution's finest fight, 1815 : The Journal of Acting Chaplain  
Assheton Humphreys US Navy  
Assheton Humphreys  
Mount Pleasant, South Carolina : Nautical & Aviation Publ., 2000. - 103 s.  
: ill. kort  
Opstilling: Historie.C.3.

Bornholm i krig 1940-1946  
Thomas E. Jensen  
Bornholms Museum : Rønne, 2001. - 240 s. : ill.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.F.1.

Battle of the Atlantic  
Andrew Kershaw, ed.  
London : Phoebus Publishing Company, 1975. - 66 s. : ill. kort  
(Purnell's History of the World Wars Special)  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Atlanterhavet.

Kampen i Kongedybet : Slaget på Reden  
Søren Mentz, red.  
København : Gyldendal, 2001. - 128 s. : ill.  
Opstilling: Krh.A.II.a.1801

Submarine and Anti-Submarine  
Henry Newbolt  
London : Longmans, Green and Co., 1918. - 312 s. : Ill.  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.G.- KUN TIL LÆSESAL

In Harm's Way : The Sinking of the USS Indianapolis and the  
Extraordinary Story  
of its Survivors  
Doug Stanton  
New York : Henry Colt, 2001. - 333 s. : ill.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet

## MARINENS BIBLIOTEK

### PERSONALHISTORIE

The Shepherd of the Ocean : An Account of Sir Walter Raleigh And his Times

J.H. Adamson, H.F. Folland

London : The Bodley Head, 1969. - 464 s. : ill kort

Opstilling: Persh.b.RALEGH, W.

The Golden Voyage : The Life and Times of William Bingham 1752-1804

Robert C. Alberts

Boston : Houghton Mifflin Company, 1969. - 570 s. : ill.kort

Opstilling: Persh.b.BINGHAM, W.

The man around the engine : Life below the waterline

Louis Le Bailly

Emsworth : Kenneth Mason, 1990. - 186 s. : ill. kort

Opstilling: Persh.b.BAILLY, L.Le

Mediterranean Medley

Lionel Dawson

London : Rich & Cowan, 1935. - 244 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.DAWSON, L.

Sir Walter Raleigh : The British Dominion of the West

Martin A.S. Hume

London : T. Fisher Unwin, 1903. - 431 s. : ill. kort

(Builders of Greater Britain ; 1)

Opstilling: Persh.b.RALEIGH- KUN LÆSESAL

Rear Admiral John Rodgers 1812-1882

Robert Erwin Johnson

Annapolis : United States Naval Institute, 1967. - 427 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.RODGERS, JOHN

Joshua Barney : A Forgotten Hero of Blue Water

Ralph D. Paine

Reprint fra 1924- New York : Books For Libraries Press, 1970. - 410 s. :

ill.

Opstilling: Persh.b.BARNEY, J.



## MARINENS BIBLIOTEK

Journal of a Cruise

David Porter

Genoptryk fra 1815+1822- Annapolis : Naval Institute Press, 1986. - 647 s.

: ill. kort

(Classics of Naval Literature)

Opstilling: Persh.b.PORTER, DAVID

Admiral Sir Francis Bridgeman : The Life and Times of an Officer and a Gentleman

Stewart Ross

Cambridge : Baily's, 1998. - 288 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.BRIDGEMAN

Benjamin Franklin Isherwood, Naval Engineer : The Years as Engineer in Chief,

1861-1869

Edward William Sloan, III

Annapolis : Naval Institute Press, 1965. - 302 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.ISHERWOOD, B.F.

### **POLITIK OG EFTERRETNINGSVÆSEN (FORSVARSPROBLEMET)**

Cover-Up: The Politics of Pearl Harbor. 1941-1946

Bruce R. Bartlett

New Rochelle : Arlington House, 1978. - 189 s. : Bibl.

Opstilling: Politik.H.3.

NATO enters the 21st century

Ted Galen Carpenter, ed.

London : Frank Cass, 2001. - 189 s.

Opstilling: Politik.K.

SEALs in Action

Kevin Dockery

New York : Avon Books, 1991. - 314 s. : ill. kort

Opstilling: Efterretningsvæsen.A.

## MARINENS BIBLIOTEK

Nedrustningspolitik : En analytisk oversigt over nedrustning som fænomen og som forhandlingsobjekt i international politik

Bertel Heurlin

København : Wilkenschildt, 1971. - 395 s.

(Internationale Studier ; 5)

Opstilling: Forsvarsproblemet.A.

Without Enigma : The Ultra and Fellgiebel Riddles

Kenneth Macksey

London : Ian Allan, 2000. - 160 s. : ill. kort

Opstilling: Efterretningsvæsen.B.

The Making of the Cold War Enemy : Culture and Politics in the Military Intellectual Complex

Ron Theodore Robin

Princeton, New Jersey : Princeton University Press, 2001. - 277 s. : ill.

Opstilling: Politik.B.3.

Jane's Fighting Ships Foreword 2001-2002

Stephen Saunders

Coulsdon : Jane's Information Group, 2001. - 12 s : ill.

Opstilling: Forsvarsproblemet.A.

### **SKIBE, SKIBBYGNING m.m.**

US Light Cruisers in Action

Al Adcock

Carrollton, Texas : Squadron/Signal Publ., 1999. - 52s. : ill.

(Warships ; 12)

Opstilling: Krh.A.I.a.3.

Warships of the Royal Navy : Warspite

Iain Ballantyne

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 224 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

An Illustrated Data Guide to Modern Fast Attack Craft

Christopher Chant, ed.

London : Tiger Books International, 1997. - 77 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.b.

## MARINENS BIBLIOTEK

An Illustrated Data Guide to Submarines of World War II

Christopher Chant, ed.

London : Tiger Books International, 1997. - 77 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.b.

Merchant Ships of the World 1910-1929 in color

Lawrence Dunn

London : Blandford Press, 1973. - 215 s. : ill.

Opstilling: Handel & Søfart.B.

Austro-Hungarian Warships of World War I

René Greger

London : Ian Allan, 1976. - 192 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.10.

Warships of the Imperial Japanese Navy, 1869-1945 = Die Japanischen  
Kriegsschiffe 1869-1945

Hansgeorg Jentschura, Dieter Jung, Peter Mickel

London : Arms & Armour Press, 1977. - 284 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.7.

U-Boats : History, Development and Equipment 1914-1945

David Miller

London : Conway Maritime Press, 2001. - 208 s. : ill. kort

Opstilling: Ubådsvæsen.A.X.

Battleship Sailors : The Fighting Career of HMS Warspite Recalled by her  
Men

Harry Plevy

London : Chatham Publishing, 2001. - 256 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Hilfskreuzer "Libau"

Karl Spindler

Hamburg : Koehlers Verlagsgesellschaft, u.år. - 47 s. : ill. kort

(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 50)

Opstilling: Krh.A.II.b.2.K.

## MARINENS BIBLIOTEK

Submarine Technology for the 21st Century : Second Edition

Stan Zimmerman

2.ed.- Victoria, B.B. : Trafford Publications, 1999. - 219 s. : ill.

Opstilling: Ubådsvæsen.A.X.

Jane's Fighting Ships 2001-2002

Coulsdon : Jane's Info Group, 2001. - 907 s. : ill.

Opstilling: Periodika- EJ TIL UDLÅN

Den russiske ubåd KURSk's ulykke i Barentshavet august 2000 : Diverse  
udklip

2000. -ill.

Opstilling: Ubådsvæsen.E.Udklip- EJ TIL UDLÅN

### **SØMANDSKAB, NAVIGATION m.m.**

Mærker vedrørende "Den Maalte Distance" Øst for Hveen : (Optagne fra  
Opmaalingskibet Marstrand) Søkortarkivets rettede udgave 1923

Pen og blæk rettet udg.- København : Flaadens Maskinvæsen, 1903. -  
u.pag. :

ill.

Opstilling: Maskinvæsen.A.- KUN LÆSESAL

Søkort fra 1910

### **BJÆRGNINGSVÆSEN OG DYKNING**

Heroes All! : The Story of the RNLI

Alec Beilby

Sparkford : Patrick Stephens Limited, 1992. - 226 s. : ill. kort

Opstilling: Bjærgningsvæsen.A.2.

Storm on the Waters : The Story of the Life-Boat Service in the War of  
1939-1945

Charles Vince

London : Hodder & Stoughton, 1946. - 111 s. : ill.

Opstilling: Bjærgningsvæsen.A.2.

## MARINENS BIBLIOTEK

### DIVERSE

International Environmental Law and Naval War : The Effect of Marine Safety and Pollution Conventions During International Armed Conflict  
Sonja Ann Jozef Boelaert-Suominen  
Newport, Rhode Island : Naval War College Press, 2000. - 365 s.  
(Newport Papers ; 15)  
Opstilling: Handel & Søfart.H.

Flag  
William Crampton  
København : Høst & Søn, 1990. - 64 s. : ill.  
(Høst Viden)  
Opstilling: Flagvæsen

Soldat i Den Danske Internationale Brigade  
Annemarie Damkjer, Barbara Jacobi, Mikkel Madvig Jepsen  
Institut for Militærpsykologi  
København : Forsvarsakademiet, 2001. - 19 s.  
(Småtryk fra Psykologisk afdeling ved FCL ; 27)  
Opstilling: Værnepligt.A.

Brassey's Guide to War Films  
Alun Evans  
London : Brassey 's, 2001. - 256 s. : ill.  
Opstilling: Film.

Flags of the World  
Nicole Smith  
London : Regency House Publishing Ltd., 1995. - 80 s. : ill.  
Opstilling: Flagvæsen

Broderede kors og stjerner til de kongelige danske ridderordner  
Jan Réne Westh  
u.sted : Ordenhistorisk Forlag, 2000. - 112 s. : ill.  
Opstilling: Uniformsvæsen.A.

Gæstebog Nordjydske Marinedistrikt Frederikshavn  
Frederikshavn : Nordjydske Marinedistrikt, 1947-1960. - u.pag.  
Opstilling: Journaler.B.BOKS.- EJ TIL UDLÅN

## MARINENS BIBLIOTEK

### VÅBENTEKNISKE- o.a. HÅNDBØGER m.v.

Maskinkanoner : Et dansk - italiensk terminologisk speciale med udgangspunkt i OTO Melara 76/62 Compact

Charlotte Christensen

København : Handelshøjskolen, 2001. - x : ill.

Opstilling: Artilleri.A.- EJ TIL UDLÅN - under anskaffelse

Speciale i cand.ling.merc.studiet afsluttet ved Handelshøjskolen april 2001

Tabel paa det ganske Systema : 1. Part om Søe-Artilleriet - Anden Part Om Artilleriet til Lands

H. Meyer

København : Søe Kadet Akademiet, 1812. - u.pag. : ill.

Opstilling: Artilleri.H.BOKS.- EJ TIL UDLÅN

The Naval Institute Guide to the Ships and Aircraft of the U.S. Fleet  
Norman Polmar

17th. Ed.- Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 657 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.I.a.3.

### ROMANER

Torden over Nordsøen

Cai Scaffalitzky de Muckadell

København : Jespersen og Pios Forlag, 1946. - 160 : ill.

Opstilling: Krihist.B.II.a.

Kommandør = Post Captain

Patrick O'Brian

København : Munksgaard - Rosinante, 1998. - 477 s.

Opstilling: Historie.G.

Den første kommando = Master and Commander

Patrick O'Brian

København : Munksgaard - Rosinante, 1998. - 402 s.

Opstilling: Historie.G.



## MARINENS BIBLIOTEK

### TIDSSKRIFTER OG PERIODICA

Jane's Naval Weapon Systems

34 ed.- Coulsdon : Jane's Info Group, 2001. - 755 s : ill.

Opstilling: Periodica.- EJ TIL UDLÅN

Defence Review

London : KPL Group

Opstilling: Periodica

Y. : Magazin der Bundeswehr

Bonn : Streitkräfteamt

Opstilling: :Periodica

Örlogsskeppet Stora Sophia som förliste år 1645 i Göteborgs skärgård =

Orlogsskibet Store Sophia som forliste år 1645 i Göteborgs skærgård

Ole Lisberg Jensen

. - s. 91-111 : ill. kort

(unda)

Opstilling: Krh.A.I.a.1.Danmark.Udklip



**TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN**

**2000**

**171. ÅRGANG**

**UDGIVET AF  
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET**

**REDAKTØR**

**ORLOGSKAPTAJN  
KLAUS BOLVING**

**KØBENHAVN  
2000**

## INDHOLDSFORTEGNELSE

### EMNELISTE I

#### **KRIGSSKIBE, SEJLADS, DOKTRINER OG UDVIKLING**

*Jensby, Svend Aage*

SØVÆRNET I DET 21. ÅRHUNDREDE.....66

*Cortes, Palle*

DANSK DELTAGELSE I INTERNATIONALE MARITIME

OPERATIONER.....75

*Bolving, Klaus*

UBÅDE I INTERNATIONALE

OPERATIONER.....85

*Schack, Sune*

STUDIETUR TIL US ROSS DDG 71.....91

*Larsen, Jakob Paaske og Rasmussen, Thomas Stig*

ET UDVIDET TASK GROUP-KONCEPT.....130

*Buur, Claus og Poulsen, Jack Buch*

FLÅDEHELIKOPTERE I DANMARK - HVAD GIK

GALT?.....327

#### **LEDELSE, ORGANISATION OG STRUKTUR**

*Sørensen, Poul Bjørn*

STATUS OG VISIONER FOR SØVÆRNETS

MATERIELKOMMANDO.....190

*Olsen, Jens Helge*

DELEGERING AF VEDLIGEHOJDELSESANSVARET OG DEN

TILHØRENDE KOMPETENCE.....195

*Sørensen, Klaus*

NY STRUKTUR I SKIBSTEKNISK AFDELING.....200

*Nielsen, Chr.*

PROJEKTLEDELSE VED SMK.....209

*Høgh, Carsten*

SØVÆRNETS TEKNISKE KONTROL OG SKIBS- OG VÅBEN-

SIKKERHED I SØVÆRNET.....215

#### **HISTORIE OG KRIGSTEORI**

*Winther, K.*

9 APRIL 1940 - LÆREN OG ARVEN - SET AF

EFTERKRIGSGENERATIONEN.....1

<i>Kieler, S.S. v F.</i>	
APRIL 1940, SØVÆRNET OG RECHNITZER.....	6
<i>Martinsen, Torben</i>	
ASPEKTER AF DEN MARITIME LOGISTIKS HISTORIE (DEL 2)....	101
<i>Martinsen, Torben</i>	
ASPEKTER AF DEN MARITIME LOGISTIK (DEL 3).....	158
SLÆDEPATRULJEN SIRIUS - SUVERÆNITETSHÅNDHÆVELSE GENNEM 50 ÅR.....	322

### **SIKKERHEDS- OG FORSVARSPOLITIK**

<i>Nielsen, Reimer R.</i>	
FORSVARSFORBEHOLDETS FREMTID EFTER 28. SEPTEMBER 2000.....	310

### **PERSONEL OG UDDANNELSE**

DEN NYE VUT I/L - UDDANNELSESMÆSSIG OASE ELLER ØRKENVANDRING?.....	135
---	-----

### **REJSER OG STUDIEBESØG**

<i>Schack, Sune</i>	
STUDIETUR TIL US ROSS DDG 71.....	91

### **MATERIEL OG TEKNOLOGI**

<i>Hansen, Bent</i>	
SØVÆRNETS MATERIELUDVIKLING.....	219
<i>Hansen, John</i>	
NYE PROJEKTER OG DEN TEKNOLOGISKE UDVIKLING.....	228
<i>Legêne, Peter Martin</i>	
UBÅDSPROJEKT VIKING.....	243
<i>Christensen, Per Bigum</i>	
FLEKSIBLE STØTTESKIBE OG PATRULJESKIBE.....	249
<i>Hammer, M.</i>	
MINDRE STANDARDFARTØJER.....	254
<i>Berthelsen, Ulf M.</i>	
SF-300 PROJEKTGRUPPE KAMPROLLE.....	258
<i>Melchior, J.</i>	
MCM OG MINISTRYNINGSPROJEKTET.....	270

<i>Gerdorf, Jørgen</i>	
RDN CCIS.....	277
<i>Stege, Bjørn</i>	
C3-UDVIKLINGEN.....	289

## FORFATTERLISTE (til emneliste I)

<i>Winther, K.</i>	
9 APRIL 1940 - LÆREN OG ARVEN - SET AF EFTERKRIGSGENERATIONEN.....	1
<i>Kieler, S.S. v F.</i>	
APRIL 1940, SØVÆRNET OG RECHNITZER.....	6
<i>Jensby, Svend Aage</i>	
SØVÆRNET I DET 21. ÅRHUNDREDE.....	66
<i>Cortes, Palle</i>	
DANSK DELTAGELSE I INTERNATIONALE MARITIME OPERATIONER.....	75
<i>Bolving, Klaus</i>	
UBÅDE I INTERNATIONALE OPERATIONER.....	85
<i>Schack, Sune</i>	
STUDIETUR TIL US ROSS DDG 71.....	91
<i>Martinsen, Torben</i>	
ASPEKTER AF DEN MARITIME LOGISTIKS HISTORIE (DEL 2)....	101
<i>Larsen, Jakob Paaske og Rasmussen, Thomas Stig</i>	
ET UDVIDET TASK GROUP-KONCEPT.....	130
<i>Larsen, Jakob Paaske og Rasmussen, Thomas Stig</i>	
DEN NYE VUT I/L - UDDANNELSESMÆSSIG OASE ELLER ØRKENVANDRING?.....	135
<i>Martinsen, Torben</i>	
ASPEKTER AF DEN MARITIME LOGISTIK (DEL 3).....	158
<i>Sørensen, Poul Bjørn</i>	
STATUS OG VISIONER FOR SØVÆRNETS MATERIELKOMMANDO.....	190
<i>Olsen, Jens Helge</i>	
DELEGERING AF VEDLIGEHOLDESESANSVARET OG DEN TILHØRENDE KOMPETENCE.....	195



<i>Sørensen, Klaus</i>	
NY STRUKTUR I SKIBSTEKNISK AFDELING.....	200
<i>Nielsen, Chr.</i>	
PROJEKTLEDELSE VED SMK.....	209
<i>Høgh, Carsten</i>	
SØVÆRNETS TEKNISKE KONTROL OG SKIBS- OG VÅBEN- SIKKERHED I SØVÆRNET.....	215
<i>Hansen, Bent</i>	
SØVÆRNETS MATERIELUDVIKLING.....	219
<i>Hansen, John</i>	
NYE PROJEKTER OG DEN TEKNOLOGISKE UDVIKLING.....	228
<i>Legêne, Peter Martin</i>	
UBÅDSPROJEKT VIKING.....	243
<i>Christensen, Per Bigum</i>	
FLEKSIBLE STØTTESKIBE OG PATRULJESKIBE.....	249
<i>Hammer, M.</i>	
MINDRE STANDARDFARTØJER.....	254
<i>Berthelsen, Ulf M.</i>	
SF-300 PROJEKTGRUPPE KAMPROLLE.....	258
<i>Melchior, J.</i>	
MCM OG MINESTRYNINGSPROJEKTET.....	270
<i>Gerdorf, Jørgen</i>	
RDN CCIS.....	277
<i>Stege, Bjørn</i>	
C3-UDVIKLINGEN.....	289
<i>Mikkelsen, Torben</i>	
SÅ BLEV CIRKLEN SLUTTET.....	292
<i>Nielsen, Reimer R.</i>	
FORSVARFORBEHOLDETS FREMTID EFTER 28. SEPTEMBER 2000.....	310
<i>Norit, Palle V.</i>	
SLÆDEPATRULJEN SIRIUS - SUVERÆNITETSHÅNDHÆVELSE GENNEM 50 ÅR.....	322
<i>Buur, Claus og Poulsen, Jack Buch</i>	
FLÅDEHELIKOPTERE I DANMARK - HVAD GIK GALT?.....	327

## EMNELISTE II

**SØE-LIEUTENANT-SELSKABET***Bestyrelsen*

REFERAT AF §32 MØDE.....	363
<i>Conradsen, Steffen</i>	
FORMANDENS ÅRSBERETNING.....	370

**BOGANMELDELSER**

1653

BOGANMELDELSE - SVITZERAKTIONEN 1945.....	122
<i>Hansen, Clemens Vest</i>	
BOGANMELDELSE - ØRESUNDS STRATEGISKE ROLLE I ET HISTORISK PERSPEKTIV.....	124
<i>Hansen, Clemens Vest</i>	
BOGANMELDELSE - BLACK HAWK.....	127
<i>Thostrup, S.S.</i>	
BOGANMELDELSE - FRA NEUTRALITET TIL BESÆTTELSE.....	171
<i>Bagge, Asger G.</i>	
BOGANMELDELSE - LIFTING THE FOG OF WAR.....	181
<i>Bagge, Asger G.</i>	
BOGANMELDELSE - DEN GODE GAST.....	188
<i>Bagge, Asger G.</i>	
TIDSSKRIFTKOMMENTAR.....	297
1653	
BOGANMELDELSE - DANSK SØFARTS HISTORIE BIND 6.....	300

**MARINENS BIBLIOTEK**

1766

MEDDELELSE FRA MARINENS BIBLIOTEK.....	379
<i>Marinens Bibliotek</i>	
ERHVERVELSER JULI/AUGUST 2000.....	380
<i>Marinens Bibliotek</i>	
ERHVERVELSER SEPTEMBER/OKTOBER 2000.....	387

**NEKROLOGER**

1550

NEKROLOG - KOMMANDØR EBBE WOLFHAGEN.....	303
--	-----

**MEDDELELSER FRA TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN***Bolving, Klaus*

LEDERE.....65,129, 189,309

*Bolving, Klaus*

MEDDELELSE FRA REDAKTØREN.....308

**FORFATTERLISTE****(til emneliste II)***Bolving, Klaus*

LEDERE.....65,129, 189,309

1653

BOGANMELDELSE - SVITZERAKTIONEN 1945.....122

*Hansen, Clemens Vest*

BOGANMELDELSE - ØRESUNDS STRATEGISKE ROLLE I ET

HISTORISK PERSPEKTIV.....124

*Hansen, Clemens Vest*

BOGANMELDELSE - BLACK HAWK.....127

*Thostrup, S.S.*

BOGANMELDELSE - FRA NEUTRALITET TIL

BESÆTTELSE.....171

*Bagge, Asger G.*

BOGANMELDELSE - LIFTING THE FOG OF WAR.....181

*Bagge, Asger G.*

BOGANMELDELSE - DEN GODE GAST.....188

*Bagge, Asger G.*

TIDSSKRIFTKOMMENTAR.....297

1653

BOGANMELDELSE - DANSK SØFARTS HISTORIE BIND

6.....300

1550

NEKROLOG - KOMMANDØR EBBE WOLFHAGEN.....303

*Bolving, Klaus*

MEDDELELSE FRA REDAKTØREN.....308

*Bestyrelsen*

REFERAT AF §32 MØDE.....363

<i>Conradsen, Steffen</i>	
FORMANDENS ÅRSBERETNING.....	370
<i>Bolving, Klaus</i>	
REDAKTØRENS ÅRSBERETNING.....	374
1766	
MEDDELELSE FRA MARINENS BIBLIOTEK.....	379
<i>Marinens Bibliotek</i>	
ERHVERVELSER JULI/AUGUST 2000.....	380
<i>Marinens Bibliotek</i>	
ERHVERVELSER SEPTEMBER/OKTOBER 2000.....	387

## FORFATTERINDEKS

### *Søofficerer:*

1550  
1653  
1653  
1766  
*Bagge, Asger G.*  
*Berthelsen, Ulf M.*  
*Bolving, Klaus*  
*Buur, Claus*  
*Christensen, Per Bigum*  
*Conradsen, Steffen*  
*Cortes, Palle*  
*Hammer, M.*  
*Hansen, Clemens Vest*  
*Hansen, John*  
*Høgh, Carsten*  
*Jensby, Svend Aage*  
*Kieler, S.S. v F.*  
*Larsen, Jakob Paaske*  
*Legêne, Peter Martin*

*Martinsen, Torben*  
*Mikkelsen, Torben*  
*Nielsen, Chr.*  
*Norit, Palle V.*  
*Olsen, Jens Helge*  
*Poulsen, Jack Buch*  
*Rasmussen, Thomas Stig*  
*Schack, Sune*  
*Sørensen, Poul Bjørn*  
*Thostrup, S.S.*  
*Winther, K.*

### *Andre:*

*Gerdorf, Jørgen*  
*Hansen, Bent*  
*Melchiors, J.*  
*Nielsen, Reimer R.*  
*Stege, Bjørn*  
*Sørensen, Klaus*

*Tidsskrift  
for  
Søværnen*



Nr. 5/6  
DECEMBER 2001  
172. ÅRGANG





FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

## TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



### Redaktør

Orlogskaptajn Klaus Bolving  
Egebjerg 4  
4000 Roskilde  
Telefon 46 37 39 35  
Mobil 26 81 46 37  
E-mail [klaus@bolving.dk](mailto:klaus@bolving.dk)

ISSN 0040-7186

### Annonceekspedition

Orlogskaptajn E.T. Jensen  
Søværnets Tekniskole, Dykkerkursus  
P. Løvenørnsvej - Nyholm  
1439 København K  
Telefon 32 66 46 10  
Telefax 32 66 46 20

5/6

### Ekspedition og regnskabsafdeling

Orlogskaptajn Hans Erik Juul  
Søe-Lieutenant-Selskabet  
Overgaden oven Vandet 62 B  
1415 København K  
Telefon 32 95 99 54 og fax 32 95 99 53  
Giro 2 04 77 64  
E-mail [sls@post9.tele.dk](mailto:sls@post9.tele.dk)

### Trykkeri:

Nørrebros Bogtryk &  
Grafisk Center Kbh. ApS  
Nørrebrogade 56  
2200 København N  
Telefon 35 39 61 33  
E-mail [nbb@nbb.dk](mailto:nbb@nbb.dk)  
Hjemmeside: [www.nbb.dk](http://www.nbb.dk)

**Forsidebillede: Tordenskiolds våbenskjold.**

**Eftertryk:** Tilladt med kildeangivelse, når redaktøren orienteres. Redaktionen afsluttet den 4. december.



# INDHOLD

LEDER.....	278
VIKINGPROJEKTET	
Direktør Jesper Glahn.....	279
TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR	
Lektor, lic. jur. Per Jacobsen.....	284
FORMANDENS ÅRSBERETNING	
Kaptajnløjtnant Jakob Paaske Larsen.....	350
REDAKTØRENS ÅRSBERETNING	
Orlogskaptajn Klaus Bolving.....	355
SLS ÅRSREGNSKAB 2000-2001, FONDSOVERSIGT OG BUDGET	
Orlogskaptajn Hans Erik Juul.....	358
MEDDELELSE FRA SLS OM JULEMØDE	
Kaptajnløjtnant Jakob Paaske Larsen.....	363
NEKROLOG - OBERST HENNING VALENTINER	
1525.....	364
BOGANMELDELSE DANSK SØFARTS HISTORIE, BIND 7	
1653.....	367
ERHVERVELSER JULI/AUGUST 2001	
Marinens bibliotek.....	369
ERHVERVELSER SEPTEMBER/OKTOBER 2001	
Marinens bibliotek.....	376

**uni-safe**

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer



**Tlf. 32 58 16 15**

**SAFETY AT SEA**

# TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

---



*År 2001 - et år, hvor hele verdens sikkerhedsopfattelse blev ændret dramatisk efter terrorangrebene mod Amerika den 11. september - er ved at rinde ud. I de kommende år vil disse blodige ødelæggelser samt perspektiverne om, at noget sådan kan ske igen, præge debatten om Flådens fremtid. TjS ser sin rolle i denne debat og vil spille rollen ved at bidrage med lødige, interessante og debatskabende artikler om relaterede emner.*

*I dette nummer genåbnes debatten om ubådene med et nyt og anderledes syn på ubådsoperationer, og vi går tilbage til Tordenskiolds tid, idet en spændende artikel kaster et helt nyt lys på den danske søhelt og hans funktion som eskadrechef og administrator. Som følge af artiklens omfang har redaktionen besluttet, at denne udgave af TjS udgives som et dobbelt-nummer.*

*Med en opfordring til alle medlemmer om at møde op til efterårets sidste møde, julemødet den 18. december, takker redaktionen hermed af for i år og ønsker alle læsere og deres familier en glædelig jul og et godt nytår.*

*Med denne artikel inviterer forfatteren til en debat om ubådenes fremtid.*

## **VIKING-PROJEKTET I FORSVARSLOVEN AF 27 FEBRUAR 2001**

*Af*

*direktør, orlogskaptajn Jesper Glahn*

I Tidsskrift for Søværnen nr. 2/juni 2001 skriver forsvarsminister Jan Trøjborg et interessant indlæg om Forsvarsforliget 2000 og dets status p.t., samt forslag om debat af forsvarsforliget. I forliget omtales ubådsprojektet Viking, men også, at der ikke opnåedes politisk enighed om det.

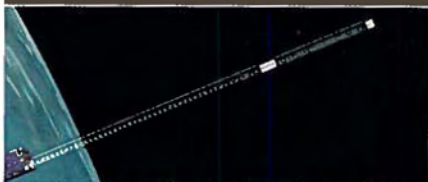
I den anledning synes det relevant at oplyse om baggrunden for Viking-projektets særkende - "luftafhængigt fremdrivningsmaskineri" (AIP) - og hvorfor det allerede i dag er forældet !

### **BAGGRUND**

I 1944 havde Tyskland udviklet konceptet, fordi de allieredes maritime flyvevåben var så effektivt, at selv snorklende ubåde ude i Atlanten blev opdaget på radar og nedkæmpet eller trykket nede. Tysklands ubåds-indsats blev alvorligt reduceret, og dets modmiddel blev - luftafhængigt fremdrivningsmaskineri (AIP), og man havde det første anlæg til praktisk afprøvning i 1944.

I 1945 hævdede Sverige en sænket tysk ubåd udstyret med luftafhængigt fremdrivningsmaskineri - og kimen til Viking-projektet var dermed lagt.

Entrepreneurs in Technology



In Space



In the Air



On the Ground



At Sea



Under Water

**TERMA<sup>®</sup>**

[www.terma.com](http://www.terma.com)



**Members of Naval Team Denmark:**



**NTD**

**Naval Team Denmark**

**DANYARD Aalborg A/S**

**Terma A/S**

**INFOCOM Systems A/S**

**MT HØJGAARD a/s A/S**

**DESMI A/S**

**LOGIMATIC A/S**

**Lyngsø Marine A/S**

**CUBIC-Tavleproduktion A/S**

**RESON A/S**

**Nordic Defence Industries A/S**

**EIVA A/S**

**Dansk Maritimt Institut**

**MARIDAN AS**

**HMK-Gruppen**

**VIKING Life-Saving Equipment A/S**

**SYSTEMATIC Software Engineering A/S**





## **VIDEREUDVIKLING**

Der var naturligvis en del videreudvikling at gennemføre - og Sverige har bidraget væsentligt til at få Sterling maskineriet driftsikkert. Men anti-submarine (AS) teknologien blev samtidigt markant videreudviklet og lytteevnen er allerede i dag så effektiv, at Sterling-maskineriets støjniveau neddykket er uacceptabelt (truslen fra homing torpedoer er også større ved højt støjniveau).

Australien, der i 1989 begyndte bygningen af en serie på 6 ubåde med Sterling-maskinerier, har opgivet den form for luftuafhængigt fremdrivningsmaskineri pga. støjniveauet.

## **TYSK VIDEREUDVIKLING**

De tyske teknikere har indset, at de fysiske kendsgerninger ikke muliggjorde at anvende stempel-maskinerier nede i en neddykket ubåd (uanset hvor meget man støjdæmper), hvorfor de er overgået til brændselscelle fremdrivningsmaskineri.

NATO har i dag ca. 40 ubåde i Adriaterhavets omegn (Italien 10, Grækenland 11, Tyrkiet 19) hvoraf ca. halvdelen er af den moderne tyske brændselscelle type, der siden 1987 har vist fremragende driftsresultater og de har et i dag fuldt acceptabelt lavt støjniveau.

## **VIKING-PROJEKTET OG ET ALTERNATIV**

Viking-projektet må betegnes som teknologisk forældet, og pengene kan i stedet for at blive spildt, anvendes på en mere formålstjenlig måde f.eks. ved anvendelse af de tyske brændselsceller i helt små danske ubåde (Flex-Sub der vil være markant mere effektive i de danske stræder), de kan udnytte den unikke danske oceanografi, som er Danmarks naturlige forsvarslinie !

## **DE DANSKE STRÆDER**

Forsvaret af de danske stræder er et område som hverken NATO, WEU o.a. kan hjælpe os med - vi vil naturligvis meget gerne hjælpe andre lande med deres forsvarsproblemer, men vi må ikke svigte os selv og miste en vital kompetence i selvforsvaret.

## SCHENGENS YDRE GRÆNSE

Danmark efterlades alene om at kontrollere et stort åbent hul i Schengens ydre grænse (stræderne), som i dag endnu kan kontrolleres fra overfladen (og noget fra luften), men efterhånden som de andre landes grænser lukkes effektivt, og profit ved narko- og menneskesmugling øges, må det forudses, at nye midler vil blive taget i brug, og så er vi tvunget til at kunne kontrollere neddykket (som da politiet var tvunget til at gå ind på nettet), man må være direkte inde på mediet!

## KONTROL FRA UBÅDE

For 20 år siden, under den kolde krig, havde WAPA en betragtelig overflade- og invasions-flåde, som efterretningstjenesten kunne holde øje med og dokumentere behovene for vort forsvar med - men WAPA er ophørt, og udviklingen går hastigt videre, men det kan være vanskeligt at indse, at nu er der nye udfordringer, som kræver andre midler.

Traditioner lever godt og længe i forsvaret (man opdager sent, at fjenden har ændret karakter), og den ekspertise vi opbyggede dengang var effektiv, men nu er det slut.

Under første (og noget af anden) verdenskrig havde vi også opbygget et effektivt ubådsvåben, men teknologien løb fra det. **Farvandene er de samme** og med tilpasning af nye teknologier, vil vi med små midler kunne opbygge et effektivt kontrolsystem for det, der foregår i dag og i fremtiden i vore farvande - og som ellers vil kunne skade landet alvorligt!

## VIKING PROJEKTETS KARAKTERISTIKA

- 1) Teknologisk forældet (støjproblemer)
- 2) Opfylder ikke forsvarsforligets forudsætninger (skal kunne anvendes **både** til forsvar af det egentlige Danmark **og** til vore internationale opgaver) **Viking-ubåde vil ikke kunne sejle operativt i de danske stræder!**
- 3) Økonomisk ineffektivt både i investering og drift (infleksibelt).

## **FLEX-SUB PROJEKTETS KARAKTERISTIKA**

- 1) Støjfri (brændselsceller) - i de danske stræder kan de ligge stille på bunden og lytte, og samtidigt observere hvad der foregår på overfladen  
**- 20 meter lysleder periskop!**
- 2) Opfylder forsvarsforligets forudsætninger:
  - a) Danske Stræder - kontrollerer det åbne hul (stræderne) i Schengenafaltens ydre mur (imod terror, menneskesmugling etc. bl.a. som frømandsplatform).
  - b) Supplerer Fleksible Støtteskibe i deres internationale operationer med en ny dimension (ubåde på 60 tons, dvs. som en kampvogn) til indsats i specielle situationer.
  - c) 1 Flex-Sub vil evt. kunne medtages i de hurtige enheder til selvforsvar mod terror i havn.
- 3) Økonomisk effektive:

4 stk. Viking ubåde koster mindst 4,5 mia. DKR. - for det beløb kan vi få 32 – 36 Flex-Subs:

Det giver "mindst 64 torpedoer i position" (og ubåde sejler som bekendt langsomt) - for samme investering beskytter de mindst 8 gange så stort et areal i vore stræder !

En besætning på 3 mand (M eller K) i en Flex-Sub (som i en rumkabinne) og en stor del af tiden vil den ligge stille på bunden, vil medvirke til at Flex-Sub driftsøkonomisk er billigst.

## **FREMTIDVURDERING**

Satellitovervågning vil antageligt blive endnu mere udbredt, og til flere krigsmagter?

De vil effektivt kunne overvåge land- og havoverfladen (men ikke under havoverfladen, så ubåde vil muligvis blive mere efterspurgt?) At ubåde skulle være lige så gode til at indsamle efterretninger som satellitter synes ret usandsynligt pga.:

## VIKING-PROJEKTET I FORSVARSLOVEN AF 27 FEBRUAR 2001

- a) øjenhøjdeforskellen: ca. 0 mod ca. 30 kilometer
- b) hastigheden: ubåden er relativ stationær mod vedvarende kredsløb om jorden
- c) afsendelse af elektroniske data afslører ubådens position, hvilket ødelægger idéen med AIP !

Terror med små midler synes at trænge frem - modmidlerne kunne være **spredning og udbygning af ubådsvåbnet** (de vil kunne forsvare vor suverænitet længere) - og for Danmarks vedkommende udnyttelse af vore stræders unikke oceanografi (lige som Afghanistan udnytter sine bjerge). Den 11 september 2001 var skelsættende for terrortruslen - men 2 måneder senere venter verden stadig på brugbare resultater af de massive bombardementer - er de store krigsmaskiner for dyre i forhold til effekten (Vietnam-krigen, USSR i Afghanistan)?

9 november 1989 brød "Berlin-muren" sammen og Danmarks 40 års ubådsopgaver i Østersøen var slut, men Viking-projektet er en fortsættelse af denne kamp mod USSR, som bør slutte nu !

11 september 2001 begyndte antiterrorfasen, hvor stræderne kommer i centrum igen (terrorister kan lige så godt komme fra vest som fra øst med ubåde) - så kan Flex-Sub blive afgørende !

Med de nævnte ændringer, vil forsvarsloven af 27 februar 2001 give Danmark et effektivt og fleksibelt forsvar inden for den overskuelige fremtid - og fastholde de økonomiske rammer.

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

*Forfatteren har i denne artikel valgt at se Tordenskjold i et nyt lys, nemlig i rollen som eskadrechef og administrator.*

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

Af

*lektor, lic. jur. Per Jacobsen*

### INDLEDNING

Der er skrevet meget om Tordenskjolds bedrifter som fregatchef og hans operationer i *Dynekilén*, ved *Gøteborg*, *Strømstad*, *Marstrand* og *Nya Elfsborg*, medens hans mindre spektakulære virke i de perioder, hvor han gjorde tjeneste som eskadrechef, kun er sparsomt omtalt (1).

Som belønning for bedriften i *Dynekilén* udnævntes han den 18. juli 1716 til kommandør, og den 14. november 1716 udnævnte Kongen ham til chef for "**Søe Armaturen udi vort Rige Norge**", en stilling han beklædte indtil den 22. august 1717, hvor han efter fiaskoen ved *Strømstad* blev afløst af schoutbynacht *Rosenpalm*. Tordenskjold førte en omfattende korrespondance, og i "brevsamlingen" (2) findes fra denne korte periode i alt 575 breve, der drejer sig om så vel operative forhold som logistik og personelforvaltning. Det følgende er et forsøg på ved hjælp af disse breve (3) at belyse og vurdere Tordenskjolds daglige virke som eskadrechef (4).

### INSTRUKSEN

Tordenskjold er øjensynligt inden instruksens udarbejdelse blevet hørt om, hvilke styrker, han anså for nødvendige ved den **Norske Søe Armatur**, idet der foreligger et dateret brev (5), hvori det hedder:

”Foruden Galey Esqvadren og de 2de Pramer er nu udi i Nordsøen: 3de Orlog Skibe som er Nellebladen, Sørmerlands (Södermanland) og Jytteborg, Fregatter Sex, hvoraf 2de kand needseille samt de 3de orlog skibe med Islands Fahrerne. De 3de Orlog skibe behøver Reparation, hvilket vilde Koste Hans Majt for meget deroppe at lade Reparere. Naar nu udi Nordsøen er de 2de Skibe hver af 50 Canoner Fyen og Delmenhorst, 4re Fregatter som er Hvide Ørn, Raae, Søeridderen og Laasen, til Galley Esqvadren, og de 2de Pramer, er det Næst Gudz Bistand Sufficant nock mod den Fiendtl: Esqvadre udi Gottenborg at agere offensive.”

Denne indstilling blev stort set fulgt, idet den endelige styrke kom til at omfatte linieskibene LAALAND som flagskib samt SYDERMANDLAND og FYEN og fregatterne HVIDE ØRN, RAA, SØE-RIDDEREN, LOSSEN og PAKKAN, hvortil kom de 2 stykpramme HIELPEREN og ARCA NOÆ, galejflotillen og diverse mindre skibe, herunder postjagterne (6), altså en ganske betydelig styrke.

Instruksen (7) er f.s.v. angår eskadrens opgaver holdt i almindelige vendinger, idet det herom hedder:

”Saa er hermed vores allernaadigste villie og befaling: at du Commandoet over bemeldte vores Norske Søe-Armatur antager, og samme, til vores Tiennistes befordring, og Fienden til mueligste afbrek, og skade, effter din Eed og pligt, således fører og foreståer, som du i sin tiid for os agter at tilsvare og være bekiendt.”

Det hedder videre:

”Og som vii om din Nidkiærhed for vores tienniste allernaad. Ere persvaderede, Saa overlade Vii til din Conduite, med forbemelte vores Søe-Armatur at entreprenere og foretage, gjøre og lade, hvad du med vores derwærende Generalitets Gotfindende /: som du over alle Sager af importance flittig haver at consulere:/ for best og tienligst maatte eragte: Skulde sig og i een eller anden tilfælde begive, at du noget nyttigt till vores tiennistes befordring meente at udrette, men fra Generalitetet var saa langt fraværende, at du ej dets betenkning, uden at noget derved blef forsømt, tilforn kunde indhente, da haver du, dersom vores tiennister dett maatte udfordre, de under din Commando værende Officerer udi et Krigs Conseil at sammen kalde, Sagen med denem nøye at overlegge, og hvad der da besluttet og for got fundet wor-



## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

**der, uden viidere forspørsel, paa beste og forsvarligste maade at i-verkstilte."**

Denne del af instruksen kan næppe opfattes således, at Tordenskjold var underlagt det norske Generalitets kommando, men formuleringen om, at han skal

**"entreprenere og foretage, gjøre og lade, hvad du med wores derværende Generalitets Gotfindende /: som han i alle Sager af importance flittig haver at consulere/: for best og tienligst maatte eragte"**

peger sammen med den omstændighed, at han, hvis kontakt med Generalitetet ikke var mulig, havde *pligt* til at forelægge sagen for et krigsråd og *til at handle* i overensstemmelse med dettes beslutning, på en reel begrænsning i Tordenskjolds kompetence, således at han kun måtte træffe vigtige strategiske og operative afgørelser i overensstemmelse med denne anviste fremgangsmåde og med Generalitetets (eller i nødsfald krigsrådets) godkendelse, medens de daglige rutineopgaver naturligvis lå inden for hans kompetence (8).

Det fremgår i øvrigt af instruksen, at ansvaret for eskadrens logistiske virksomhed også påhvilede eskadrechefen, idet proviantforvalter Jacob Alsbak udnævnes til Krigs Commissarie ved den norske Søm-Armatur

**"for dig, med de forefaldende Reigninger og andre Commissariats Forretninger, at gå tilhånde."**

Endeligt fremgik det, at Holmens chef, viceadmiral Judichær var beordret til at udlevere en "Flagkiste til Signaler" (9).

Tordenskjold fik tildelt en mindre eskadrestab, bestående af 1 kaptajn som flagkaptajn, 1 capitainlietenant som adjutant, 1 oberbarber som eskadrekirurg og 1 eskadreskriver (10). Hans stilling svarede således nærmest til Commodorens i den engelske og den franske flåde.

### OPERATIV VIRKSOMHED

Instruksen fastlægger hverken operationsområdet eller de operative opgaver. En gennemgang af Tordenskjolds korrespondance levner imidlertid ikke tvivl om, at det primære operationsområde var det nordlige Kattegat

og Skagerrak inklusive de kystnære farvande ved den svenske kyst fra Gøteborg til den norske grænse og de kystnære farvande ud for den sydnorske kyst. På samme grundlag er der heller ikke tvivl om, at den primære operative opgave bestod i at hævde et dansk søherredømme i operationsområdet, således at forsyningslinien til Norge var sikret mod angreb af svenske søstridskræfter, det være sig eskadren i Gøteborg eller de mange kaperfartøjer, der var baseret på de svenske vestkysthavne, og således at forsyninger til Gøteborg og andre svenske vestkysthavne blev afskåret. Hovedmodstanderen måtte derfor blive den svenske eskadre i Gøteborg, der på dette tidspunkt bestod af 5 lineskibe med 40 – 46 kanoner samt nogle få galejer (11). Konvojering af trafikken mellem Norge og Danmark var derfor en væsentlig opgave, så længe det danske søherredømme ikke var absolut. Andre opgaver bestod i støtte til den norske hærs operationer, søtransport og transport af VIPs, ligesom rekognoscering af forholdene i Sverige også var en vigtig opgave.

Til løsning af disse opgaver disponerede Tordenskjold reelt over 2 styrker, den egentlige søgående eskadre bestående af lineskibe, fregatter og mindre sejlfartøjer (snauer og hukkerter) samt galejflotillen, der bestod af 8 – 10 galejer og de 2 stykpramme HJÆLPEREN og ARCA NOÆ. Eskadren var væsentligt baseret på Stavern ved Larvik, medens galejflotillen var baseret på Frederikstad.

Den følgende gennemgang af Tordenskjolds virke som eskadrechef deles i 3 perioder: november 1716 – ultimo marts 1717, april 1717 – ultimo maj 1717 og juni 1717 – ultimo august 1717. I den første periode etablerede Tordenskjold sig i stillingen som eskadrechef, i den anden forberedtes og foretoges operationen mod *Gøteborg*, medens operationen mod *Strømstad* forberedtes og foretoges i den tredje.

## NOVEMBER 1716 – MARTS 1717, ETABLERINGSFASEN

Tordenskjold hejste sin stander på LAALAND den 18. november, og allerede den 19. november begyndte han sin seje kamp for at skaffe penge og forsyninger til sine enheder, en kamp der endnu ikke var afsluttet, da han fratrådte kommandoen i august 1717. Denne dag henvendte han sig til Kongen med anmodning om, at de officerer, der skulle ledsage ham til Norge, måtte få udbetalt 1 eller dog ½ års løn, da de skal blive hele vinteren i Norge (12), og samtidigt bad han i et andet brev Kongen om, at der måtte blive sendt beklædning til besætningerne i Norge, således at betalingen herfor kunne ske ved fradrag i hyren. Baggrunden for dette ønske var en indberetning til admiralitetet fra den hidtidige chef, kommandør Reesen

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

(13), hvor denne maler forsyningssituationen og sundhedstilstanden ved galejflotillen i meget dystre farver. I brevet bad Tordenskjold også om regler for udbetaling af penge til den norske Søe Armatur. Kongen imødedekom ønsket om løn til officererne og beklædning til folkene, men med hensyn til udbetaling af penge til Søe Armaturens drift henholdt kongen sig til sin anordning af 12. oktober 1716, hvori det forbydes den norske Slotslov at blande sig i anvisning af penge. Søe Armaturens penge skulle ordinært anvises af Søetatens Generalkommissariat. Hvis særlige omstændigheder gjorde, at en øjeblikkelig anvisning var uomgængelig nødvendig, skulle Generalitetet under ledelse af den kommanderende general i Norge og under medvirken af den kommanderende søofficer afholde krigsråd, der skulle træffe afgørelse (14). Denne meget tunge procedure skulle komme til at volde Tordenskjold meget besvær.

Tordenskjolds første operation var konvojering af en troppetransport fra København til Norge. Når den var gennemført, skulle han sørge for konvojering af en troppetransport fra Fladstrand, hvori indgik et kavalleriregiment, hvorfor han den 22. november rettede følgende henvendelse til Kongen:

**”Som Deres Ko: Ma: allernaadigst haver behaget at it Regiment Cavallerie med første lejlighed fra Fladstrand till Norge skall transporteres, udbedes Deres Ko. Ma.s allernaadigste Approbation i at Hr. Justits Raad Bille, som tilforne haver været Capitain Commandeur udj Deres Majts Tienneste till Søes, maatte erlange een allernaadigst ordre ved min ankomst till Fladstrand at gaa mig til haande i hwad Deres Majts Tienneste kunde udfordre; samt at bemte Hr. Justitsraad maatte allernaadigst i tiide blive anbefalet at bringe tilweye fra de der om liggende smaa Stæder hwor saadanne Farhtøyer Kand erlanges som till Hæsternes udførsell til Skibene Kunde udbringe, hwor om forwenter Deres Ko. Ma.s allernaadigste Resolution saa som den begierte alle tiider, naar nogen af Deres Majts Skibe haver ligget der, er gaaet dennem till haande i hwad skee kunde”**  
(15)

Bille, admiral Judichær og Tordenskjold blev herefter beordret til sammen at overveje, hvorledes indskibningen af kavaleriet og dets heste bedst kunne foregå, og de afgav den 28. november indstilling om konstruktion af en bro til udskibningen. Projektet blev godkendt af Kongen, og arbejdet skulle udføres under ledelse af Bille (16). Det var således et alsidigt job at være eskadrechef.

Tordenskjolds første operation, troppetransport konvojen til Norge, var ikke vellykket. Konvojen med LAALAND og FYEN som eskorte

lettede anker den 29. november. Den ramtes af en storm, som medførte, at LAALAND mistede kontakt med FYEN og transportskibene. Tordenskjold gik til Fladstrand, idet han også havde ordre til at transportere den nye kommanderende general, Baron Wedel til Norge. I Fladstrand lå lineskibet SYDERMANDLAND, der skulle indgå i Tordenskjolds eskadre. Det var blevet beskadiget af det hårde vejr, og Tordenskjold beordrede det derfor til København for at reparere, idet det efter hans opfattelse var både hurtigere og billigere end reparation i Norge (17). Da Wedel endnu ikke var ankommet, besluttede Tordenskjold, at han i mellemtiden ville eskortere 18 transportfartøjer lastet med korn til den norske hærs magasiner til Norge. Han meddelte dette i breve til Kongen, generaladmiral Gyldenløve, Admiralitetet og general Wedel. Denne praksis med at sende enslydende rapporter til Kongen og andre betydningsfulde personer brugte Tordenskjold næsten ved en enhver begivenhed, der var værd at rapportere (18). I brevene til Kongen og Gyldenløve fralagde han sig i øvrigt ansvaret for den mislykkede operation. Også det var et typisk træk i Tordenskjolds rapporter. Når en operation ikke var vellykket, blev skylden altid placeret hos andre end Tordenskjold selv (19). Der gik i øvrigt rygter om, at de fleste skibe i konvojen var forlist, men ved ankomsten til Norge viste det sig, at FYEN var kommet til Larkollen i Christianiafjorden, ligesom et par transportskibe var kommet til andre norske havne, medens størstedelen af konvojen var vendt tilbage til Sundet.

Straks efter ankomsten til Norge den 15. december skrev han til den kommanderende general om at få soldatesken i LAALAND udskiftet (20), og han drog med det samme omsorg for, at den fra København medbragte beklædning blev leveret til galejflotillen (21). Han traf også straks forberedelser til operationer med galejflotillen, idet capitainlieutnant Letang, der var chef for HIELPEREN, blev beordret til at sørge for udrustning og forsyning med proviant for 1 måned af 2 halve galejer, 2 brigantiner og 2 dobbelte chalupper (22). Denne styrke blev den 24. december under kommando af chefen for ARCA NOÆ, capitainlieutnant Grip, beordret på togt i den svenske skærgård for at rekognoscere og for at opsnappe nogle skibe, der forventedes at bringe penge, kanoner og hvervede officerer til Gøteborg (23).

## OPRYDNING

Tordenskjold konstaterede hurtigt, at der var mange ting i hans nye kommando, der trængte til at blive strammet op. Fregatterne SØE-RIDDEREN, chef capitainlieutenant Vosbein og LOSSEN, chef capitainlieutenant Gynthelberg lå således begge i havn for at reparere, men med fuld besætning om bord. Tordenskjold skrev den 22. december følgende brev til Vosbein:

”Det er mig meeget u-kiert at fornemme at siden deres ankomst med Fregatten til Løwesund er ingen ting till Deres Ma: Tieneste og Fregattens Reparation udrettet, og undrer jeg mig stoorlig over at de udj wærende tiid ikke haver till Kongens Ménage indqvarteret under Commando havende Officerer og Gemeene. Hvorfore jeg finder for got at De saa snart dette dem tilhændekommer de da straxen forføyer den anstalt at de udj Holmestrand bliver indqvarterede, og Wærterne tilsiges at Folkene skall nyde deris rigtige Kostpenge her effter, hvilke ikke till Matroserne men til dennem skall betales. Det deres Gage og Kost ikke haver waaren ménageret er meeget ilde, saa der paa er meeget dyr tiid i Norge.” (24)

Den økonomisering med Kongens midler, som kommer til udtryk i dette brev, er meget karakteristisk for Tordenskjold, og præger gennem hele perioden hans administration af eskadren. Gynthelberg fik også et hvast brev fra Tordenskjold (25), og han blev beordret til hurtigst muligt at få LOSSEN sejlklar, så den kunne afgå til København for at reparere færdigt der. Tordenskjold fik luft for sin vrede over forholdene i et brev til sin forgænger, kommandør Reesen, hvori det hedder:

”.....Da som Deres Ma: allernaad: haver behaget at betroe mig samme Commando; og ved min ankomst her forefinder alleting udj største confussion og u-Rigtighed, baade med Fregatterne Søe-Ridderens og Lossens Reparation, saa og skulde have formodet at de førend deres bortreise fra Friderichstadt havde talt med mig og givet mig behørig communication om Tilstanden ved Flotilleen, som u-forbigiengelig burdte have skeed. Desforuden er Fregatten Raa bortkommanderet som till Transportens Overbringelse nødvendig behøwes. Aldt saa begieres tienstl: at De, saa som Kongens Tienneste det høylig reqvirerer, wilde commandere Fregatten Høyenhald, her at forblive till een andens Ankomst, naar den tillige med Hvide Ørnen og Iislands Fahrerne til dem arriverer.....” (26)

Juleaftensdag fik eqvipagemesteren i Frederikstad, hvor galejflotillen var baseret, detaljeret instruks om føring af rullerne for flotillen og ordre om at indlevere en ugentlig rulle til Krigs Commissær Alsbak (27). På dette tidspunkt herskede der nogen ængstelse for, at den svenske hær ville angribe i nærheden af Frederikstad, og Tordenskjold gav derfor samme dag capitain-lieutenant Letang ordre til at føre tilsyn med de galejer og pramme, som ikke deltog i Grip's ekspedition. Han skulle sørge for, at fartøjerne hele tiden lå i isfrit farvand, og at de var forsynet med proviant, ligesom besætningerne skulle kunne mønstres ombord i løbet af 24 timer. Hvis der kom til at mangle mandskab, kunne besætningerne suppleres fra FYEN (28). Samtidigt fik Letang og Grip ordre om at slukke køkkenerne på deres pramme og indkvartere besætningerne i land, således at der kunne spares gage og kostpenge (29).

I Tordenskjolds instruks nævnes det, at capitainerne Sahlgard og Wessel skulle ledsage Tordenskjold til Norge med henblik på tjeneste ved galejflotillen. Den 27. december beordrede han Sahlgard, der nu var kommet til Norge, til tjeneste ved galejflotillen. Det hedder i ordren:

**"Saa som jeg wed min sidste henreise til Friderichstadt, for samme-  
stedes, effter Deres Ma: allernaad: Befaling, at tage alle ting wed Gallée  
Esqvadren, saa wit den korte tiid vilde tillade, udj beobagtning, fore-  
fandt største confussion, og ingen Rigtighed hwerken af Rouller eller  
andre nødvendig fornødne Anstalter; men der imod een stoor Quanti-  
tet opskrevne Papirer, hvor iblandt Deres Ma: høye Tiennestes Befor-  
dring allesteds blev nomineret men mindst udrettet; (min udhævning)  
Saa beordres her med Welædle hr. Capitain Sahlgard at de effter De-  
res Ma: allernaad: resolution, sig u-fortøwet til Friderichstadt begiwer.  
Didkommende observerende nøyagteligen at alle ting bliwer bragt udj  
Rigtighed med Folkenes Rouller, Galléernes Proviantering og Beman-  
ding: og hawer hand flittig at correspondere med Krigs Commissaire  
Alsbak som hannem udj alleting assisterer, Wed forefaldende Fiendtlig  
irruption i Norge, eller, effter Kundskabers indsigende, formodentlig  
Beleiring af Friderichstadt, maa hand for alleting effter min forhen till  
Capit: Lieutt Letang givne Ordre, saa meeget som muelig Byen assis-  
tere, eller og effter befindende forhahle, i fald een sterk Winter skulde  
paakomme. Skulle noget imod Forhaabning blive forsømt, will det wis-  
seligen komme på eget Answar. Forlader mig for Resten paa hr. Capi-  
tains Conduite at hand i alle maader tager saaledis sine Messures, som  
hand med tiiden agter at wil forsware og wære bekiendt. Widtløfftige-  
re skriwen eller raisonnering finder jeg ikke kand udrette Deres Ma:**



**Tienneſte, men hvad ſom een gang bliwer befalet maa poſſitivement exceqveres.** (Min udh.).....” (30)

De udhævede afsnit i ovennævnte citat viser tydeligt, hvorledes Tordenskjold så på ”papirusseri”.

## **JANUAR 1717 – TROPPEKONVOJ M.V.**

Tordenskjold forberedte nu den kommende transport af kavaleriet fra Fladstrand. Chefen for FYEN, capitain Sivertz blev beordret til snarest at slutte sig til LAALAND i Stavern ved Larvik (31), og Sahlgaard fik instruks om i tilfælde af fjendtligt indfald i Norge under hans fravær at forstærke galejflotillens mandskab med mandskaberne fra de 2 fregatter, SØERIDDEREN og LOSSEN (32). Krigs Commissær Alsbak fik ordre til at sørge for, at galejflotillens fartøjer blev forsynet med tilstrækkelig proviant og forbrugsgods. De nødvendige penge skal han henvende sig til general Lützwog og Ober Krigs Casserer Weybye om (33). Ordren til LOSSEN om at afgå til København for reparation blev tilbagekaldt, idet eqvipagemesteren i Holmestrand, Styhr havde lovet at færdiggøre reparationen hurtigt, og chefen fik ordre til at sørge for mandskabets indkvartering i land (34). Chefen for en af postsnauerne, hukkerten MERCURIUS fik ordre til oplægning (35), medens cheferne for fregatterne HVIDE ØRN og LEOPARDEN fik ordre om at gå til Fladstrand (36). Endeligt fik Alsbak ordre til at levere et kvantum proviant og brænde til LAALAND (37).

Endeligt den 2. januar 1717 lettede Tordenskjold med LAALAND for at gå til Fladstrand og afhente troppetransporten. På vejen krydsede han nogle dage mellem Gøteborg og Skagen for evt. at opbringe de samme skibe, som capitainlieutenant Grip var på jagt efter, hvorefter han den 6. januar anløb Fladstrand. Den 7. rapporterede han sin ankomst til Kongen. Han underrettede samtidigt om, hvad han havde foretaget sig siden sin ankomst til Norge. Han undskyldte i brevet, at han har krydset på denne årstid med de kostbare lineskibe, men anførte, at han var nødt til det, fordi han ikke havde nogen fregatter. Han meddelte, at alt var klart til embarkering af kavaleriet. Bille har fået broen færdig, men transportskibene er endnu ikke kommet (38). En tilsvarende rapport blev sendt til Admiralitetet. I brevet til Admiralitetet redegjorde han også for den dårlige tilstand, som galejflotillen befandt sig i, og han bad om at få sendt proviant og forbrugsgods op til eskadren. Det hedder:

”.....Beder de Høye Herrer Gunstigst henseer at Proviant, saa meget mueligt er, til Esqvadren bliver efter haanden opsendt, ellers vil Folket crevere; Ti udj Norge er ikke det ringeste at bekomme, saa vell som andre requisita....” (39)

Der er ikke tvivl om, at den logistiske støttestruktur i Norge var rudimentær.

Samme dag skrev han endnu et meget typisk brev til Kongen, hvori han siger, at han har hørt, at Kongen er utilfreds med forløbet af konvojeringen fra København til Norge. Han fralægger sig igen enhver skyld, og beder om tilkendegivelse af den kongelige nåde (40). Den 11. januar rekvirerede han proviant til de 2 lineskibe hos byfogeden i Sæby, og han sendte snauen NEPTUNUS til Hals for at hente 7 kongelige transportskibe lastet med korn (41). Dagen efter rekvirerede han hos justitsråd Bille noget hos ham oplagret oksekød, som tilhørte Kongen (42). Den 21. januar kunne han meddele Alsbak den glædelige nyhed, at Søetatens Generalkommissariat havde sendt 4 måneders proviant til Norge til brug for lineskibene og fregatterne. Han understregede i brevet, at provianten ikke måtte udleveres til galejflotillen (43). Endeligt kunne han den 25. januar meddele Kongen og Admiralitetet, at transportfartøjerne var ankommet og, at kavaleriet med dets heste var indskibet, hvorfor han håber at kunne afsejle samme dag med transporten. Han vil tage de 7 transportskibe med korn til den norske hærs magasiner med (44).

Den 27. januar ankrede han i Stavern, hvor general Wedell og greve Trampe gik i land, og samme dag skrev han til eqvipagemester Styhr i Holmestrand om kølhaling af SØE-RIDDEREN og LOSSEN. Eqvipagemesteren fik ordre til at aflægge regnskab for de penge, han har modtaget af kommandør Reesen, og om for fremtiden at aflægge månedligt regnskab til Alsbak over pengeforbruget. Endeligt bad Tordenskjold om at få besked om, hvad han bruger 30 mand, som var lånt fra galejflotillen, til (45). Sahlgaard fik dagen efter en reprimande, fordi han endnu ikke, som beordret, havde sendt nogen rapport om galejflotillens tilstand, og heller ikke havde sendt ajourførte ruller til Alsbak. Han fik ordre til omgående at bringe forholdene i orden (46). Endeligt fik capitainlieutenant Lemwig ordre om straks at forlægge HVIDE ØRN til Stavern samt omgående at levere en nøjagtig rulle over det personel i fregatten, der deltog i *Dynekilen*, idet man ellers ikke kan fordele prisepengene (47).

Tordenskjold var nu nødt til at rejse til Christiania bl.a. for at skaffe penge til gager og kostpenge til de indkvarterede matroser. Forinden gav han capitain Sivertz ordre til at oplægge de 2 lineskibe og indkvartere besætningerne i land, ligesom han skal føre tilsyn med postsnauerne og sørge

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

for, at de afsejler til tiden og efter tur (48). Tordenskjolds søstersøn, Lieutenant Rasch beordres som chef for hukkeren SVENDSKE FORTUNA, der skal reparere i Holmestrand (49). Oberskipperen på LAALAND var blevet agterudsejlet i Fladstrand, og Tordenskjolds broder, capitain Caspar Wessell fik ordre til sammen med diverse officerer at mønstre det inventar og forbrugsgods, der hører under skipperens regnskab, således at underskipper Elias Wulff kan overtage Oberskipperens regnskaber (50). Endeligt fik chefen for fregatten RAA, capitainlieutenant Neüsпитzer ordre til at tage fregatten PAKKAN under sin kommando og hurtigst muligt gå på kryds i farvandet mellem Skagen, Marstrand og Gøteborg. Han skal opbringe alle skibe, der sejler uden konvoj, uanset nationalitet, såfremt de medfører

**”Provision de Bouche ét de Gverre, samt in specie med Salt, og anden til den Fiendtlige Armées commodité eller Nøtte tienlige Sager.”**

Fregatterne skal bruge Fladstrand som base og skal fortsætte krydstogtet, til de bliver afløst (51). Chefen for PAKKAN protesterede, idet han hævdede, at den ikke var sødygtig. Som følge heraf nedsatte Tordenskjold en besigtigelseskommission bestående af capitain Wessell, 2 lieutenanter og 3 tømmere til at besigtige fregatten. Hvis reparation var nødvendig, skulle Wessell sætte det nødvendige antal tømmere fra eskadren i arbejde, idet de nødvendige materialer rekvireres hos Alsbak (52). Inden Tordenskjold rejste, straffede han arbitrært nogle agterudsejlede matroser. I ordren til flagkaptajnen, Wessell hedder det:

**”Som fornemmes at en deel Matroser af Liderlighed lader sig tiid efter anden agter udseigle, endskiøndt fra de Armérede Skibe og Fahrtoyer, hvor de henhører, bliwer giordt Seignal til Seigladtz; Aldt saa, og for at forebygge saadanne skadelige consequencer, wilde hr. Capitain Wessell behage de till mit allernaad: anfortroede Orlogs Skib Laaland hørende, og sidst her agter udseiglede Matroser forderligst foretage, og andre til afskye lade springe 3de gange fra Raaen, og Tredeve Slag for Masten.” (53)**

Man kan ikke beskyldes Tordenskjold for at være blødsøden. Denne straf betød i januar måned en ikke uvæsentlig risiko for, at delinkventen døde. Dagen efter blev der ifølge LAALANDS journal **”holdt Justice ofver 3de Matroser som hafde ladet sig agterudseigle”** (54), hvorefter Tordenskjold afrejste til Christiania.

## FEBRUAR – MARTS 1717 – FJERNADMINISTRATION

I de følgende 2 måneder administrerede Tordenskjold sin kommando fra Christiania. Allerede den 31. januar fik chefen for FYEN, der var ældste officer i Stavern, ordre til at sørge for hurtig transport til Jylland af Vice Stadtholderens sekretær (55), og den 2. februar beordredes skipper Hans Winther til med sin galiot at transportere en ladning bomber fra jernværket i Moss. Den 3. februar havde Tordenskjold erfaret, at fjenden udrustede flere galejer i Gøteborg, og capitain Sahlgaard fik ordre til at udruste yderligere 2 hele galejer (56). Samme dag beordredes capitain Vosbein til at udruste SØE-RIDDEREN snarest muligt, så den kunne komme ud for at krydse efter de skibe, der forventedes fra Holland til Gøteborg med officerer og proviant. Tordenskjold godkendte samme dag de dispositioner, som Sievertz havde truffet med hensyn til oplægning af lineskibene, men pålagde ham samtidigt at sørge for, at PAKKAN gøres sejlklar hurtigst muligt, idet han **"høylig haver fornøden Fregatter udj Søen at krydtse"** (57). Den 5. februar fik mønsterskriver Meklenborg ordre til at sende ham så mange matroser som muligt, og han fik samtidigt tilladelse til, at en kofardiskipper må hyre et antal matroser, der ikke er enrullet. Materialskriveren i Frederiksstad fik, for at **"ménagere Kongens Cassa"**, ordre til at sende en specifikation over sine beholdninger til ekvipagemester Styhr i Holmestrand, og han beordredes til at udlevere, hvad Styhr rekvirerer til udrustning af fregatterne (58). Samme dag skrev Tordenskjold på begæring en kort rapport til lederen af det tyske kancelli, geheimeraad Sehested. Capitainlieutenant Güntelberg fik besked om, at der ikke var tid til at kølhale LOSSEN, der beordredes til at afgå til Stavern så hurtigt som muligt (59). Den 8. februar underrettede Tordenskjold Slotsloven om, at man har opbragt et engelsk skib, BETTY GALLEY, som han ønsker prisebehandlet i Christiania (60).

Den 9. februar er han kommet til Moss. Han anmoder det norske Generalitet, der øjensynligt opholder sig der, om afholdelse af krigsråd for at bevilge penge til udbetaling af 3 måneders gage til besætningerne på SØE-RIDDEREN og LOSSEN samt de 2 pramme, HIELPEREN og ARCA NOÆ, i alt 9.000 Rdr. Til støtte for anmodningen anførte han, at han har sparet betydelige midler ved at indkvartere folk i land. I samme brev bad han om at få tilkommanderet soldater til galejerne (61). Chefen for PAKKAN fik ordre om at gå til søs for at krydse med RAA mellem Marstrand, Skagen og Gøteborg (62). I et brev til Sievertz beklagede han sig over mangler på HVIDE ØRN og gav ordre til at få den gjort sejlklar snarest muligt med assistance fra Styhr og Alsbak. I brevet hedder det herefter:

”....Skulle imod Forhaabning Vedkommende weigre sig herudinden. Med foregivende ikke at være i dend Etat at udrette hans Majts Tjeneste, wilde hr Capit: ufortøvet mig det bekiendtgjøre at andre der til kand beordres: Thi som hans Majt. Allernaadigst haver anbefalet mig Commandoen her i Nord-Søen, wil og skal jeg aldtid saaledis forandstalte, at jeg indtet vil have at reprocere mig. Er og bliver aldrig mit Forsæt eller Humuer at give Reprimande til nogen, uden Nøden og Hans Majts Tiennestes Forsømmelse det udfordrer; Ti seer heller med Høflighed at begjængne og omgaaes een hwer Officer fra den høyeste til den Nedrigste der er i Esqvadren....”

Tordenskjold efterlod således ingen tvivl om, at det var ham, som bestemte. I brevet fik Sivertz ordre til at sørge for klargøring af SØE-RIDDEREN. Skulle der endnu ikke være kommet penge til mandskabernes lønninger, skal han bemane fregatterne med mandskaberne fra de oplagte lineskibe, der øjensynligt havde fået deres betaling. Tordenskjold fandt således en praktisk måde at løse det øjeblikkelige pengeproblem på (63). Den 12. februar sendte han korte rapporter til Kongen og Admiralitetet, hvori han berettede om opbringning af et af de hollandske skibe, man har været på jagt efter. Han rapporterede, at RAA og PAKKAN nu krydsede mellem Skagen og Gøteborg, og at SØE-RIDDEREN også snarest ville gå ud på kryds efter skibe, der medfører kontrabande (64).

Allerede den 13. februar skrev han igen til Kongen. Generalitetets krigsråd har åbenbart ikke bevilget penge, idet han nu bad om, at der må blive anvist penge til Alsbak, således at folkene kan få deres kostpenge. Han støttede sit andragende med en beregning over, hvor meget han havde sparet Kongen for ved at underbringe besætningerne i land. Får folkene ikke kostpenge, vil han være nødt til at kommandere dem om bord igen. Han bad også om penge til galejflotillens officerer og menige, fordi mange ikke har fået gage i mere end 2 år (65). Grip fik besked på, at han gerne må hjemsende matroser fra ARCA NOÆ, når blot han beholder tilstrækkeligt mandskab til at holde vagt. Folkene skal dog være tilbage inden 4 uger (66). Den 14. februar bad han Sjøe Etatens Generalkommissariat om penge til folkene, **”for paa Landet er for dem lidt eller indtet at faa uden Penge”**. Han rekvirerede også diverse tovværk til eskadren. Det kan sendes op til Norge med fregatten RAA, når den er færdig med at kølhale i København, hvortil den nu nedsendes, fordi kølhaling vil være for dyr i Norge. Han underrettede admiral Judichær om henvendelsen til Generalkommissariatet (67).

Den 15. februar fik Capitain Wessel ordre til at overtage kommandoen over en detacheret afdeling galejer, der skulle bestå af 2 galejer, 2 halvgalejer, 1 snau, 1 hukkert og 1 brigantine samt 3 dobbelte chalupper. Den skulle rekonoscere langs den svenske kyst og i øvrigt volde fjende mest muligt afbræk. I ordren blev Wessel pålagt at drage omsorg for, at der ikke blev plyndret, og at kystboerne blev behandlet hensynsfuldt. Denne formaning var vigtig, fordi en hensynsfuld optræden utvivlsomt var betingelsen for, at Tordenskjold kunne få oplysninger om militære forhold fra den lokale befolkning (68). Samme dag bad Tordenskjold, foranlediget af en klage fra besætningerne på galejerne, materielforvalter Høyer om at redegøre for, hvorfor gagerne trods assignation af penge endnu ikke er blevet udbetalt (69). Ekvipagemesteren fik ordre til at sørge for det fornødne mandskab til den detacherede galejafdeling, og Alsbak til at forsyne den med 1 måneds proviant. Capitainlieutenant Grip fik tilladelse til at forfremme en kvartermester til skipper på ARCA NOÆ og en matros til kvartermester (70). Den 16. februar fik Søe Armaturens Ober Chirurgus følgende instruks:

**”Ober Chirurgus Erasmus Gunnerus haver effter dato hvad Medicamenter og Instrumenter som behøves til hans Mats. Orlogs Skibe, Fregatter, Prammer og Galléer som nu her befindes udj Norge, og ere under min Commando, at ordinere hos Apotekeren paa Bragnes Gerth von der Lytth og der have god opsigst med Apotekeren, saavel som Ower Mesterne, først at Medecamenterne ere døgtige og gode; saa og hvad Taxten er : Dernæst at Ower Mesterne ei ordinerer noget hos Apotekeren, uden de først indsender deres Catalogus til Eder at teste-re; hvilket Apotekeren haver at rætte sig effter at hand ei udleverer nogen Medicamenter til nogen uden Eders Attest.” (71)**

Instruksen er et godt eksempel på den omhu, hvormed Tordenskjold varetog sine logistiske pligter. Samme dag beordrede han Münsterskriver Engelmand til tjeneste ved Galejflotillen, hvor han skal sørge for, at ”Kommande og gående rulle” samt rullen over de syge fremover bliver ført korrekt. Han fik tillagt 8 rigsdaler. som månedlige kostpenge (72). Den 17. februar bad Tordenskjold general Wedel om at skaffe penge til gager til besætningerne på fregatterne, der efter Kongens ordre skal ud at krydse. Det fremgår af brevet, at Alsbak igennem lån har skaffet penge til gager og kostpenge til den detacherede galejafdeling (73). Samme dag beordredes Alsbak til at overtage et parti øl fra et af regimenterne. Den 22. februar fik chefen for HVIDE ØRN, Capitain Lemwig sejlordre (74), og den 24. blev Generalkommissariatet for Søe Etaten rykket for forsyninger, der tidligere er bestilt (75). Den 26. fik chefen for SØE-RIDDEREN ordre til at afløse



## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

RAA, der skal gå til København for kølhaling, og samme dag kan Tordenskjold sende Admiralitetet en liste over det mandskab, som blev såret ved Dynekilen, således at der kan udbetales prispenge m.v. (76).

Den 6. marts rapporterede han til generaladmiral Gyldenløve, at SØE-RIDDEREN og HVIDE ØRN har afløst RAA på krydsfeltet, hvorimod den detacherede galejafdeling var vendt tilbage på grund af frosten. Han rapporterer endvidere, at der næppe foreløbigt kan forventes noget svensk angreb på Norge. Han sendte i øvrigt Gyldenløve beretning om den ladning, som han med henblik på en kommende auktion har ladet udlosse fra det opbragte engelske skib BETTY GALLEY, og han bad om at få besked på, hvorledes der skal forholdes med generaladmiralens part. Han meddelte også Slotsloven, at skibet skal losses og gav tolderen instruks om godsets indlægning på toldkammeret (77). Som vi senere skal se, var denne disposition begyndelsen til Tordenskjolds meget uortodokse metode til at skaffe penge til eskadren. Den 7. marts fik capitain Sahlgaard ordre til, om ønsket, at bistå hæren med galejer i forsvaret af Frederikstad. Samtidigt fik han ordre til at drage omsorg for afhentning af det øl, der bliver brygget i Frederikstad, således, at det ikke **"ligger og baandfryser"**. Han skal sørge for ordentlig opbevaring og for, at man altid har 100 tdr. eller mere i forråd (78). Chefen for LOSSEN, capitainlieutenant Gyntelberg fik en tilrettevisning, fordi fregatten endnu ikke var sejlkklar. Han fik ordre til at blive klar hurtigst muligt og afgå til København (79). Endeligt fik capitain Sahlgaard ordre om beordre 3 officerer til at foranstalte et krigsforhør over 3 arrestanter, og derefter evt. afholde krigsret (80).

Eskadrechefens pligter var mangeartede. Et eksempel ser vi den 10. marts, hvor Tordenskjold beskikkede en lodsoldermand og 8 lodser til **"Lodts Fahrvandet igiennem Øster og Wæsterdybet for Stawærn og til Laurwigen, med omliggende Havner og Pladtzer"**. Samme dag fik chefen for HVIDE ØRN en skarp ordre om ombytning af personel fra fregatten med personel fra LAALAND. I brevet hedder det:

**"....Formoder her udj ingen refus; hvis ikke vil blive nød til, saa som hr Capit: Lemwig sig skal have ladet forlyde ikke at ville honorére min til hannem her om tilforn gangne Ordre, at bruge anden extremité."** (81)

Tordenskjold skrev også til Kongen. I brevet redegjorde han for sine hidtidige dispositioner, og meddelte, at han, så snart vejret tillader det, vil gå til søs med lineskibene, prammene og galejeskadren,

**”.... med hvilken Magt jeg haaber at være Fienden Suffisant nok:/ saaledes at postere mig at Fienden ald Correspondence og Tilførsel nest Guds hielp skal blive afskaaren....”**

Han lovede således Kongen at iværksætte en effektiv blokade. Det hedder videre i brevet:

**”Men paa det jeg kand her udj desto bædre med Allernaadigste under Commando givne Fregatter og Armerede Fahrtoyer gjøre hvad mig tilkommer, og at indtet, endten ved u-tidig undskyldning, Naklæssighed, forsætlig Efterladenhed eller andet deslige, maatte blive forsømt; da udbeder i allerdybeste Underdanighed Eders Kongelige Majestet allenaadigst vilde Authorisere mig til at frasætte eller forandre deslige Officerer ved Fregatterne og Gallée Esqvadren, naar jeg ikke maatte finde een hver Allardt til Eders Kongelige Majestets Tieneste efter Muelighed at præstere....”**

Dette brev og det ovenfor citerede til Lemwig samt det i note 63 nævnte tyder på, at Tordenskjold har haft vanskeligheder med at få sine ordrer adlydt, og derfor har ønsket den yderligere autoritet, som Kongens bemyndigelse til at afsætte u lydige og uduelige chefer ville give ham. Begæringen blev delvist imødekommet, idet Kongen resolverede:

**”... i fald nogen officer en eller anden forseelse skulle begaa, da hafde hand hannem fra hans førende fartø y at sette, og igien til saadant fahrtø y at føre en anden chef commandere, men ifald ingen forseelse blef begaaed, da skulde det ved allerede gjorde anordning udj alt have sit forblivende og derudi ingen forandring gøres.” (82)**

Den 11. marts fik chefen for RAA ordre til at konvojere, når han sejler ned til København. Han får endvidere ordre til, før han sejler, at afgive 50 matroser. Begge ordrer er typiske for Tordenskjolds administration. Materiellet skal udnyttes så godt som muligt, og der er ikke grund til at give slip på værdifulde søfolk (83). Hans nevø, lieutenant Rasch har haft vanskeligheder med sin skipper, hvorfor capitainlieutenant Ottssen og 4 andre officerer fik ordre til at afholde forhør (84). Endeligt fik chefen for fregatten CRON PRINTZENS GALLÉE, der var beordret til København, ordre til at konvojere en Islandsfarer, der ligger i Flekkerø (85).

## FORÅRSTOGTET FORBEREDES

Den 17. marts fik capitain Sahlgaard, foranlediget af en forespørgsel fra general Wedel, ordre til at yde generalmajor Budde forskellig assistance i forbindelse med udbygningen af Frederikstads forsvarsværker (86), og samme dag får capitain Sievertz ordre til at begynde ekviperingen af linieskibene samt tænde køkkenet den 22. marts. Han skal endvidere standse LOSSEN, der er beordret til København for at reparere. Årsagen til disse ordrer var, at Tordenskjold nu havde modtaget ordre fra Kongen om snarest muligt at gå i søen for at hindre tilførsler til Sverige (87). Alsbak fik samtidigt ordre til at sørge for proviant og dennes transport, og Tordenskjold udbad sig en opgørelse over, hvad der nødvendigvis skal bruges af penge, som han så vil søge at skaffe (88). Hvordan han har tænkt sig at gøre det, fremgår af følgende brev, han samme dag sendte general Wedel:

**”Haver for lenge siden nedskrevet til Hove, at Jeg haver foretaget mig, med Consence af Deres Excellence, at lade det opbragte Engelske Skibs Ladning Auctionere, haver derfor traineret at indhente Deres Excellences Consentement indtil dommen var gaaet i Sagen. Og som fornemmes, at den allerede er prononcéret, tager jeg mig den frihed at afvente Deres Excellences behagelige Tanker, om Mand den maa lade Auctionere, helst som der udj stikker een anseelig Capital, og samme til Deres Kongelige Majestets Tieneste her ved Sør Armaturen kommer til Stoor Nytte, og soulagement for Krigs-Cassen, Tvivler ikke paa at een allernaadigst Approbation af Deres Majestet med første vorder opskikket, men for at winde tiden, siunes mig her med maatte fortfares. Jeg forventer her udj Deres Excellences Naadige Raadføring....”**

Wedel turde ikke tage ansvaret (89), men Tordenskjold beordrede alligevel sin fuldmægtig, Mathias Jochumsen til at iværksætte auktionen (90). Tordenskjold har hørt, at lineskibene LAALAND og FYEN skal sendes til hovedflåden i Østersøen, og at han i stedet skal have CHRISTIANUS QUARTUS og NELLEBLADET. Han skrev derfor til Kongen den 18. marts og bad om at måtte beholde sine skibe, fordi CHRISTIANUS QUARTUS og NELLEBLADET er så skrøbelige, at de ikke er egnet til operationer i Kattegat og Skagerrak (91). Samme dag bad han på ny Wedel om penge, idet det ellers ikke ville være muligt at udruste eskadren (92). Den 23. marts har han opdaget, at chefen for ARCA NOÆ, capitainlieutenant Grip opholder sig i Christiania, uanset at skibscheferne er beordret til at ekvipere deres skibe. Grip fik en reprimande og ordre til hurtigst muligt at komme til Larvik for at udruste sit skib (93). Den 25. meddelte Torden-

skjold Alsbak, at han har fået lovning på proviant fra hærens magasiner til galejflotillen (94).

Tordenskjold fik lov at beholde sine linieskibe, men måtte til gengæld aflevere fregatten HVIDE ØRN til hovedflåden. I den anledning beordrede han inden fregattens afsejling, **”for at menagere her værende Cassa, som detsforuden har udgifter nok”**, hele besætningen på HVIDE ØRN, som var blevet betalt 3 måneders gage, udskiftet med besætningen på SØE-RIDDEREN (95). Den 26. sendte han opgørelse over pengebehovet til general Wedel og rekvisition af proviant til galejflotillen fra hærens magasiner til Ober Krigs Commissarius Swertfeger (96). Den 29. er der øjensynligt kommet penge, idet Alsbak fik ordre til at udbetale 3 måneders gage til matroserne på galejerne (97). Samme dag har Tordenskjold igen hejst sin stander på LAALAND.

#### APRIL 1717 – MAJ 1717, GØTEBORGPRIODEN

I slutningen af marts var der til Stavern indkommet en britisk flådestyrke bestående af 4 linieskibe under kommando af Commodore Stuart, og Tordenskjold gav ham den 28. marts underretning om den svenske flådestyrke i Gøteborg, og underrettede samtidigt Kongen og Admiralitetet om ankomsten. I brevene til Kongen og Admiralitetet meddelte han samtidigt, at isforholdene forhindrer ham i at gå til søs (98). Han tilbragte igen nogle dage i Christiania, hvor han forberedte auktionen over ladningen fra BETTY GALLEY. Han udstedte følgende forholdsordre om auktionsvilkårene:

**”Ingen maa tilslages nogen slags Vahre foruden de mand kiender eller ere Suffisante, eller stiller Caution derfor. Hvad som straxens bliver betalt, decourteres ½ Pro Cto. Hvad som ikke bliver straxens betalt gives dilation udj 4 uger, og Pengene da at leveres til Ober Casserer Weyby effter de 4re Ugers forløb. Hvad Tolden angaar bliver der med forholdet som med det forrige Auctioneret Priisgods, hvor af mand til dato ei nogen Told haver betalt. Hvad Penge som straxens betales annammer Capit: Lieutnt Lilienskjold. Og Matthias Iockumssons ovenstaaende Poster ville Auctions Mesteren hver Formiddag og effter-Middag oplæse hvor effter enhver haver sig at rette.”** (99)

Grib fik ordre til på Tordenskjolds vegne at stå for auktionen, Lilienskjold og 2 lieutenanter blev beordret til at assistere ham (100). Fra Christiania foretog han også operative og logistiske dispositioner. SØE-RIDDEREN sendtes på kryds imellem Skagen, Marstrand og Gøteborg for at skaffe på-

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

lidelig underretning om svenske linieskibe og fregatter, der krydsede under Skagen (101), chefen for HVIDE FALK fik ordre at holde sig sejlklar (102), og capitain Sahlgaard beordredes til at gøre galejflotillen klar. Provi-ant kan han få fra hærens stedlige magasin, og de soldater, der skal udgøre besætningen, er på vej (103). Endeligt fik capitainlieutenant Ottsen ordre til **"ved Natt og Dag at søge at faa Skibet (Laaland) udj Seiglbahr Stand"** (104). Tordenskjold sendte en redegørelse til Alsbak om de forsyningsmæssige dispositioner, han har truffet, herunder at han mener at kunne skaffe de 6 – 7.000 Rdr., der er nødvendige (105) Capitain Sievertz fik ordre om, at eskadren skulle være klar til at sejle førstkommande onsdag og, at fregatterne, bortset fra SØE-RIDDEREN, ikke måtte sejle (106).

Inden han igen forlod Christiania sendte han den 4. og 5. april en række breve vedrørende auktionen. Et brev til Ober Casserer Weyby lyder således:

**"Saasom Monsr Abraham Bøkman af Laurwigen har til hans Majt fornøden tjeneste og Nøtte, giort ved eet par tusinde Rixdr. (omtrent) Forskud til hr Kr: Commiss: Alsbak med adskillige fornødne Leve-rancer; saavel som reede laante Penge til den udj Stavern beliggende – Orlogs Escvadres eqvipering til Søes. Saa siuvnes mig billigt, at bemte Bøkman til sin betaling bliver der imod gotgjordt, hvad hand paa Auk-tionen her kjøber, af hans Majts Priisdømte Vahre udaf mig og Capt. Lieutn Grip, fra Engeland opbragte Ladning, særlig at effterdj de af samme Vahre udbragte Penge, bliver anvendt til samme Escvadres udgiffter. Saa ville Velædle hr. Ober Casserer Poul Weyby behage at see meerbemte Summa, liqvideret udj de Summer som hr. Kr: Com-miss: Alsbak her af bliver Assigneret."**

Det fremgår, at Tordenskjold og Alsbak havde benyttet sig af såvel kredit-køb som lån af penge for at skaffe de fornødne forsyninger til eskadren, men også, at Tordenskjold var omhyggelig med at bevare eskadrens kredit-værdighed. Weyby fik endvidere ordre til at udbetale provenuet til Alsbak så hurtigt som muligt (107). Den 6. april var Tordenskjold igen om bord i LAALAND, og Alsbak fik ordre til at indkøbe skrivepapir, blæk, penne og lak til eskadreskriveren samt ordre til at udbetale resterende "Cahyts Kost-Penge" til Tordenskjold og hans officerer i LAALAND (108). Lieutenan-terne Rasch og Bøg fik ordre til at gøre deres respektive hukkerter, SVENDSKE FORTUNA og MERCURIUS, sejlklare (109), og forvalter Høyer fik ordre til i overværelse af mønsterskriver Meklenborg at udbetale gage for perioden 1. juli 1714 til 1. juni 1715 til galejbeætningerne (110).

## FORÅRSTOGTETS BEGYNDELSE

Først den 8. april kom han til søs med lineskibene, idet soldatesken først kom om bord denne dag. Han konvojerede 11 koffardiskibe til Fladstrands red, hvorefter han forfulgte 2 svenske lineskibe, som blev jaget ind til Gøteborg. Han ankrede i fjorden ved øen Lille Danmark og benyttede lejligheden til en rekognoscering på øerne i fjorden sammen med sine skibschefer (111). Den 11. april skrev han fra Gøteborg fjorden en rapport til Kongen, hvori han meddelte, at han først vil konvojere skibe fra Fladstrand til Norge, hvorefter han med galejerne og prammene vil

**”u-opholdelig hid tilbage seigle, for dette Inløb saaledes at belegge, at ikke een Baad, næst Guds Hielp, skall kunde undkomme, og fienden aldt saa fra denne Stæd hawende importante, og for Eders Kongelige Majestets interesse, høyst skadelige correspondence og Commerce gandske at afskiære, men hwad wiidere jeg da, wed Givende Leylighed maatte finde Occasion at entreprenére til min allernaadigste Konges behagelig Tienneste, som jeg, efter Allerunderdanigste Pligt, Dag og Nat skall paatenke.”**

Den sidste sætning peger på, at Tordenskjold havde et videre sigte end blot blokade. Han undskyldte i øvrigt, at fjenden havde taget 5 mindre skibe fra en tidligere konvoj, og han understregede som ved andre lejligheder, hvor noget er gået galt, at skylden ikke var hans, men snarere de konvojerende skibschefers. Han meddelte Kongen, at han har ladet ladningen fra BETTY GALLEY bortsælge ved auktion og, at han

**”Siden Cassen udj Norge har wæret udj slett Stand, har ikke wist bædre, end med hr. General Wedels consens (sic!), at ordinere Eders Kongelige Majestets der af beholdne  $\frac{3}{4}$  parter til den Norske Søe Armatures høy-Nødwendige udgiffter”**

hvilket han haaber, at Kongen approberer. I øvrigt meddelte han, at de engelske orlogsskibe **”ikke gaar wiidere end deres egne Commerce at bedække og conservere”** (112). Han sendte en næsten eenslydende rapport til Admiralitetet. Den var dog også bilagt udskrift af afhøring af et antal svenske fanger med oplysninger om bl.a. Gøteborg eskadrens styrke (113). Den 12. blev Vosbein underrettet om, at der ventedes 20 skibe med korn og andre provisioner til Gøteborg, og Snauen NEPTUNUS beordredes til Hals for at konvojere skibe til Fladstrand (114). Den 13. sendte Tordenskjold rapport til general Wedel, som han bad om at yde Alsbak nødvendig assi-



## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

stance ved galejflotillens udrustning, således at den kunne være klar, når Tordenskjold kom tilbage til Norge. Han meddelte også, at Kongen havde imødekommet hans ønske om at måtte afsætte udelige chefer og udnævne nye, **"wodurch hoffe so viel besseren harmonie zu gewinnen"** (115). Den 15. underrettede han Admiralitetet om, at hans oberst var deserteret, og at han i stedet havde forfremmet underskipper Elias Wulf (116). Samme dag fortalte han Rentekammeret om dispositionerne i forbindelse med auktionen over BETTY GALLEYS ladning. Han begrundede dem som nødvendige, bl.a. fordi nogle af folkene **"ikke har faaet mindste skilling af deres Gage paa 3de Aar"**. I brevet lovede han, at han, når han er returneret til Norge, skal sørge for befragtning af fartøjer til transport af trælast på Kongens regning (117). En eskadrechef's opgaver var mangfoldige.

Den 18. april anbefalede Tordenskjold en ansøgning fra capitain Vosbein om at måtte oppebære sin  $\frac{1}{4}$  som opbringer af et skib, selvom Kongen havde resolveret, at der ikke skulle udbetales prise penge. Han begrundede bl.a. anbefalingen med, at Vosbein har hustru og smaa børn. Påtegningen er et godt eksempel på den omhu, som Tordenskjold udviste over for officerer, som han fandt **"Allardt til Ed. Ko. Mat Tieneste"** (118). Samme dag sendtes lieutenant Swartz med sin hukkert til Frederikstad med posten og med ordre til at skynde på udrustningen af galejflotillen (119).

Matroserne på FYEN klagede over noget kød, som de fandt uspiseligt. Tordenskjold resolverede saaledes:

**"Hr. Capitain Lieutn Ottsson haver at til sig tage Lieutenanterne Nissen og Brun, for at besee dette indmte Kiød om det er spiselig, og der paa indgive Eders skriftlig Skiønsomhed. Skulle Kiødet som jeg tror, være gott og Spiselig, setter til hr, Capit: Siwertssons Eget gotfindende, at lade saadanne opsetzige Matrosser straffe effter Articulerne."**

Det var således en risikabel affære at klage over kosten i datidens orlogsskibe. Besigtigelsen fik følgende resultat:

**"...Det kand vi ei andet see eller smage end jo at samme Kiød er saa god forfriskelse, som nogen Mand i hans Ko: Ma: Tieneste vil forlange, og ubilligt der over at klage, saasom det er baade slagted, vel handteret og kogt..."** (120).

Den 19. april om formiddagen mødte Tordenskjold under Skagen en større britisk flåde, der skulle varetage britiske interesser i Østersøen under den pågående krig. Den var under kommando af admiral Byng (121). Han sendte straks den britiske admiral oplysninger om den svenske eskadre i

Gøteborg og meddelelse om, at en større svensk eskadre var observeret i Østersøen. Samtidigt sendte han rapport til Kongen, hvori han meldte den britiske flådes ankomst samt, at han, når vinden blev god, vil afsejle til Norge med en større konvoj lastet med provisioner til de kongelige magasiner. Han meddelte, at SØE-RIDDEREN og HVIDE FALK var sendt på kryds, indtil han skulle returnere til Norge, og at de havde opbragt en hollandsk galiot, hvis ladning formentlig var svensk. Endeligt rapporterede han, at PAKKAN var forlist på grund af hårdt vejr (122). Den 20. april påtalte han overfor Vosbein, at denne uden grund havde harcelleret over en fejl i signalbrevene for konvojen (123). Vosbein følte sig krænket af påtalen og klagede til Admiralitetet over Tordenskjold (124). Det er sandsynligt, at denne episode var medvirkende til Vosbeins senere lydighedsnægtelse i forbindelse med angrebet på Gøteborg.

Den 26. april er Tordenskjold tilbage i Norge, og han underrettede overkrigskommissær Swerdtfeger om konvojens ankomst (125). Capitain-lieutenant Grip, der stadig opholdt sig i Christiania, selvom auktionen var overstået, fik ordre til straks at vende tilbage til sit skib, ARCA NOÆ (126). Endeligt sendte Tordenskjold rapporter til general Wedel og vicestatdholderen, baron Kragh (127).

### ANGREBET PÅ GØTEBORG FORBEREDES

Galejflotillen var nu næsten udrustet, og Tordenskjold kommanderede den 29. april chefer og øvrige officerer til dens forskellige fartøjer. Et typisk eksempel er ordren til flotillens chef, capitain Sahlgaard:

**”Welædle Hr. Capitain Sahlgaard behager paa Galléen Fridericus Qvartus af Ahrendahl at overtræde, og samme som Chef anføre. Stricte efterlevende mine tiid efter anden givende Ordres og bruger for det øvrige god Søemand- og Soldatskab som forsvarlig eragtes.”** (128)

Det var Tordenskjolds plan, at han på vej til Gøteborg ville konvojere kofardiskibe, der skulle til København og andre steder i Danmark, indtil højden af Gøteborg, hvorefter HVIDE FALK, der skulle til København for at reparere, skulle overtage konvojen (129). For at samle konvojen blev lieutenant Bøg med sin hukkert MERCURIUS sendt til Stavern for at konvoje re skibe herfra og fra Larvik til Frederiksstad, hvorfra konvojen skulle starte. Han skulle endvidere hente helbredte matroser fra sygehuset i Larvik (130).

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

Flagkaptajnen, Wessell fik ordre til at sørge for, at der blev udarbejdet ajourførte ruller for lineskibene og fregatterne (131). Den 30. takkede Tordenskjold general Wedel for hidtidig assistance med udrustningen, herunder for proviant til galejflotillen. Man manglede imidlertid krudt, fordi det endnu ikke var kommet fra Danmark, hvorfor han bad om at måtte låne krudt fra hærens magasiner. Han rykkede også Wedel for penge. Uanset provenuet af auktionen, manglede der stadig 15.960 Rdl. til dækning af Søe Armaturens udgifter. Folkene havde således nægtet at sejle, hvis ikke de blev betalt. Tordenskjold havde dog overtalt dem ved at love betaling så hurtigt som muligt (132). Han har åbenbart hindret et egentligt mytteri.

Den 2. maj skrev han et vredt brev til Søe Etatens Generalkommissariat i anledning af, at hans kahytsskriver havde klaget over ham. Skriveren havde bedt om at blive frakommanderet,

**"eftersom jeg fra Krigens begyndelse stedtze haver faret udj Ha: Mats Tieneste og aldrig er bleven tracteret med hug og slag, som hos hannem, for uskyldighed, hvorfor, som jeg nock troer deres Excellce og Høye Herrer ey seer Hans Mayts undersaatte uden skyld saaledes at blive Accomoderet...."**

Tordenskjold tilbageviste klagen. Det hedder bl.a.:

**"Hug og Slag havde dette Menniske, formedelst Liderlighed og Forsømmelse udj hvis ham tilkom, at opagte, langt meere fortient end faaed! Ti havde jeg kiendt hans taabelige Malice, som nu fornemmes, da havde han vel faaet hug og slag som hand sige, istæden for eet trudsels Teign hand ikkon fik."**

Det var dog ikke altid, at Tordenskjold nøjedes med et "trudsels teign". Under behandlingen af hans dødsbo indgav lægen Heinrich Schütte følgende krav:

**"For Een, Hr. Admiral Tordenskiolds, Trompeter navnlig Zachau, som jeg efter hans Forlangende curerede een Blessure, som Welbemeldte Salig Admiralen hannem selv hafde tilføjet, kommer mig endnu til gode 6 Rth., hvilke Penges Betaling jeg mange Gange haver givet Ansøgning om, mens stadigen med Løffter opholdt..."** (133).

Samme dag skrev Tordenskjold til Rentekammeret, at han havde beordret Alsbak til at befragte de fornødne skibe til transport af trælast, idet han ikke selv havde tid til det på grund af de forestående operationer. Brevets tone

viser, at han var irriteret over at blive ulejliget med dette hverv, som lige så godt kunne varetages af andre med bedre tid hertil (134). Den 4. rekvirerede han efter bemyndigelse fra Wedel, krudt, fyrkugler og lunter hos generalmajor Budde, og overekvipagemester Styhr fik ordre til at levere 400 favne godt brænde til Sø Armaturens brug under den forestående kampagne. Styhr fik bemyndigelse til, såfremt det viste sig nødvendigt, at bruge magt for skaffe brændet (135). En henvendelse til amtmand Wærenskiold om at fritage hustruerne til 2 besætningsmedlemmer på galejerne for den strenge "skydtz pligt" viser lidt om Tordenskjolds omhu for sine besætningsvelfærd (136).

Den 5. rapporterede han til Kongen og generaladmiral Gyldenløve om konvojen fra Fladstrand til Norge. Han kan nu meddele, at skibe, prammene og galejerne er sejklare og, at han vil sejle næste dag. Det er hans håb at "**giøre en god Coup**", hvorefter han vil blokere Gøteborg. Det fremgår af rapporten, at dette "coup" er et angreb på eskadren i Gøteborg (137). Det fremgår også af rapporten, at han var klar over, at fjenden forbedte sig på at modtage et angreb. Alsbak fik ordre til at betale en regning fra malermester von Dam for arbejde udført på lineskibene, og mønsterskriver Engellmand til at tage sig af ikke blot de syge matroser og soldater, der allerede var i Sygehuset, men også de, som måtte blive sendt fra eskadren. Han skal sørge for, at de, så snart de er helbredte, bliver afleveret til ekvipagemester Reesen i Frederiksstad, således at de kan holde vagt og arbejde på værftet (138). Den 6. sendte han breve til Matthias Jockumsson og proviantforvalter Wogensson om ølbrygningen og leverancerne af malt og humle hertil (139).

Ekipagemester og capitainlieutenant Reesen fik ordre om vagtholdet under eskadrens fravær. Om nødvendigt skal han bede om assistance hos hæren. Han fik endvidere ordre til at sørge for transport af malt og humle til ølbrygningen. Skibsskriveren på LAALAND fik ordre til at udlevere brød for 5 dage til sodatesken på 80 mand (140), og Vosbein fik en kraftig reprimande, fordi han har anløbet Stavern for at fylde vand, hvilket han efter udtrykkelig ordre skulle have gjort i Fladstrand. Tordenskjold bebrejdede ham endvidere i stærke vendinger, at han havde sendt nogle svenske breve fra et opbragt skib direkte til Admiralitetet i København i stedet for at sende dem til Tordenskjold. Det hedder bl. a.:

**"Hvad sig de Svenske Breve angaar da haver jeg aldrig kundet imaginere mig at hr. Capitains Forstand ikke var tilstrekkelig nok for at considerere, at hvis forefindes af Breve og deslige Sager bør skikkes til den som commanderer. Og undrer jeg mig paa at hand har skicket Breve tilforne til Kiøbenhavn, hvor udj maaskee havde været Efter-**

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

**retning af consequence, saa vel af Land- som Søe-affaires, hvilke mand uforbigiengelig burdte have widst...**"

Vosbein fik besked om i fremtiden at sende sådanne breve til eskadrechefen (141). Den 8. sendte Tordenskjold en kopi af brevet til general Wedel med bemærkning om, at det var **"Ziemlich hart"** (142). Hans nevø, lieutenant Rasch havde endnu ikke fået sin hukkert sejlklar og fik ligeledes en reprimande, hvori det bl.a. hedder:

**"...Mens kand fornemme den Lyst I haver at komme fort udj Werden er ganske liden; beordres derfor uden noget Minuts Forsømmelse ved Natt eller Dag, at faa Hukkerten udj Seiglbar Stand, og her hid at forsegle..."** (143)

Man fornemmer hans irritation over, at nevøens ambitionsniveau øjensynligt ikke er på højde med hans eget.

En ordre til skibspræsten på LAALAND, pastor Christen Lyster viser, at også mandskabernes åndelige velfærd lå eskadrechefen på sinde. Pastoren fik ordre til at fordele den kirkelige betjening af galejflotillens fartøjer mellem skibspræsterne på LAALAND, FYEN og HIELPEREN (144). Qvarter Mester Diderich Elden blev beordret til med skibet SKT PEDER at afhente brænde hos ekvipagemester Styhr i Holmestrand og derefter øl i Larvik. Mønsterskriveren fik ordre til at indføre en syg underofficer i rullen over syge, medens skipperen på FYEN blev beordret som månedsløjtant på en af galejerne (145).

Tiden for konvojens afsejling nærmede sig, og 9 skippere fra Bergen ville ikke deltage. Tordenskjold sendte en reprimande til deres talsmand, hvori det bl.a. hed:

**"...I med de øvrige har derfor uden viidere Jndvending med Fregatten Hvide Falk, hvis Chef nu tilskrives, og der om beordres strax at hidsegle, hvis I ikke som Ko: allernaadigste Villie opsedtzige vill blive vedbørlig anseed og straffed."**

Tordenskjolds sunde syn på betimeligheden af konvojer fremgik af følgende pasus i reprimanden:

**"...Eders Undskyldninger, Assurancerne angaaende, er meget Taabelig: Ti hvad er bedre endten at blive borttaget, uvidende om af Eders Assuradeurer da vilde blive noget at faa, end at komme, nest Guds Hielp i god Behold ned, og det uden mindste hazardt..."** (146).

Han sendte den 9. en pakke med dokumenter fra et opbragt skib til Cancelli Raad Falk i Christiania, der var hans juridiske rådgiver, for at få undersøgt mulighederne for at få skibet prisedømt (147).

## ANGREBET PÅ GØTEBORG

Samme dag om eftermiddagen var vinden god, og Tordenskjold gik i søen med kurs mod Gøteborg.

Fra Admiralitetet havde han modtaget en ordre om, at en deputeret fra Generalitetet fremtidigt skulle mønstre skibets soldateske, hver gang et skib anløb havn (148). Grunden til ordren var, at man ville søge at hindre svindel med kostpenge m.v. Ordren ville imidlertid betyde meget væsentlige gener for Søe Armaturens operationer, og Tordenskjold skrev nu i søen en skarp protest til Admiralitetet. Det hedder heri bl.a.:

**"...Münstringen betreffende, er plat umelig og strider tvert imod Hans K. Mats til mig gangne adskillige allernaadte Befalinger, angaaende flittig tilsynv at Fienden ald Commerce og Correspondence maatte blive afskaaret: hvilket, som den eenfoldigste begriber, ved Krydtzen og andre foretagende desseins, maa bringes till veye, og ikke ved liggende i Havnene;..."**

Han gjorde Admiralitetet opmærksom på, at det måske ikke havde været tilstrækkeligt opmærksom på forskellen på norske forhold og forholdene ved hovedflåden i Østersøen, der havde København som sin base. Det hedder således:

**"...Ti da vill Absolut følge, at naar eet andet Fahrtoy, som enten af mangel af Proviant, Wand, eller anden vigtige aarsage maatte søge hvor det kunde, og ikke vilde, komme i Havn, det da maatte blive i 14 Dage à 3 uger beliggende paa Kongens lige store bekostning indtil Generalitetet var Capable formedelst Bud fremog tilbage paa 10, 12, 16 à 20 ja! Indtil 30ve Norske Miiles distance fra Christiania omsider at fremskikke een Deputered til Münstringen at Observére. Mindre er wentelig at paa hver Stæd og udhavn, som i Norge falder en abondance, skulle til slig Forrætning een staaende Deputered ordinéres. Efter saadan beskaffenhed, og fordi Nord Søen imod Øster Søen og Kiøbenhavn imod Christiania, efter deres situationer; meget différérer, og per consequence maa her komme i fornøden Consideration; saa at den**



## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

maade som i **Kjøbenhavn** saa facil kand bruges, er for de udj **Christiana** gandske umuelig, uden **Ko. Mats.** Tieneste skal aldeles forsømmes...”

Tordenskjold meddelte i øvrigt Admiralitetet, at han, såfremt ordren blev opretholdt, ønskede at blive frakommanderet, da han i saa fald ikke ville være i stand til at udføre sin tjeneste forsvarligt. Admiralitetet blev øjensynligt overbevist af Tordenskjolds argumentation, og ordren faldt bort, og der blev i stedet indført en af Tordenskjold foreslået mere praktisk ordning. Han benyttede imidlertid lejligheden til at beklage sig over Generalitetets manglende støtte af Søe Armaturen. Det hedder således:

”...Jeg kand derfor vel sige og beviise, at havde Generalitetet itiide og førend de Engelske Priis Wahre kunne bleven auktioneret, og pengene derforre tiid efter anden /: hvoraf endnu een god deel er ubetalt efterstaaende:/ indkommet, efter gangne Allernaadte Resolution, anskaffet behøvende Midler til de høist nødvendig udfordrende udgifter; da havde jeg nok været, den haarde Winter og Iis uaget, før i Søen, hvor ved, nest Guds hielp, havde været een deel fleere Tønder Gulds vædi i det mindste (de 5 små skibe, der var bleven erobret, inden T. kom i søen), Det er profiten af saadan udhaling”.

Han benyttede også lejligheden til at klage over den manglende udbetaling af løn og kostpenge samt andre logistiske mangler. Det hedder:

”...Jeg er underd. forsikkert Hans Ko. Mat Selv ikke havde blevet mig unaadig, efter foregaaende allernaadt tage information, om jeg denne time laa udj Stawærn uden at have været i Søen; henseende jeg til denne tiid ikke har faaet Kostpenge siden sidste afseigling fra **Kjøbenhavns** Reed. Udi allernaadt anfortrode Escadre findes og Matroser, der i 12, 16, 20 till 28 Maaneder ikke har nødt een dansk skilling i Gage. Og til Matrosernes Kostpenge andragende sig omtrent til 6500 Rdr., i den tiid de, efter min Ordre, har i Winter ligget indquarteret, hvorved Hans Ko. Mat har profiteret ved Gagernes indeholdelse, er obtineret fremmet Credit til deres afbetaling, da dog den udgift pleier alletider prompte tracteres.”

Det fremgår, at de til kvarterværterne lovede kostpenge også har måttet lånes. Tordenskjold var i øvrigt bevist om sit eget værd. Det hedder således videre:

”...Efter sli<sup>g</sup> Beskaffenhed tør jeg defiere at nogen, i det mindste meget faa, wilde gjøre mig det efter, uagtet saa Capital fattelse, med andet meere, saasom Tougværk og wahre godts til Escadren af Consideration, saa wit ikke i Norge war at faa, hvor om Høyædle og Welbaarne hr. vice Admiral Judichær min anmodning forlængst insinueret, men endnu indtet deraf erholdet, wilde persvadére saa mange, des uagtet, at gaa i Søn: Ti det skiemder ikke at fattes saa nødvendige Ting, og dertil have uvillige Folk inden borde...”

Endeligt beklagede han sig over, at Sjø Etatens Generalkommissariat havde forbudt udbetaling af gager til matroserne, uanset at han havde skaffet penge, fordi det først skulle kontrolleres i København, om de havde gæld der. Han

”har derfor paa nye maatte gaa ad Søn igien værre faren end før, som vel er værd at klage over...”

Det fremgår i øvrigt af brevet, at Tordenskjold var overbevist om, at hans misundere stod bag Admiralitetets brev og de deri indeholdte fortrædeligheder (149).

HVIDE FALK var ikke nået frem, så den kunne deltage i konvojen, og Tordenskjold turde derfor ikke, da man nåede højden af Gøteborg, lade konvojen fortsætte til København alene med en snau som eskorte, hvortil kom, at vinden gjorde et direkte angreb på eskadren i Gøteborg umuligt. Han besluttede derfor at føre konvojen til Fladstrand. Den 12. er han kommet til ankers på Fladstrands red, hvor også SØE-RIDDEREN lå. Han sendte straks en lieutenant om bord til Vosbein med ordre om, at fre-gatten skulle forblive på reden for at følge med eskadren, når den sejlede (150). Denne ordre passede ikke Vosbein, der foreslog Tordenskjold, at SØE-RIDDEREN i stedet skulle sendes på kryds efter nogle svenske kaperfartøjer, der opererede vest for Lindesnæs (151). Tordenskjold sendte et kort svar, hvori det hedder:

”Velædle hr. Capitain Vosbein wille behage min i dag tilstillede Ordre at holde sig efterretlig. Og naar Prammen, eller Skibet Arca Noë kommer ud til hannem, da at give samme, som seigler meget slett, slæbe Toug, og ved dens befordring gjøre sitt bæste. Belangende det omskrævne; Saa skal hr. Capitain der om, naar tied er, faa behørig ordre.” (152)

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

Der er således ingen tvivl om, at Vosbein havde en "lodret ordre" om at bugsere enten HIELPEREN eller ARCA NOÆ ved afsejlingen fra Fladstrand. Samme dag rapporterede Tordenskjold til Kongen og Admiralitetet, at han er ankommet til Fladstrand med konvojen, men nu går sejl igen, da vinden er god (153). Han efterlod åbne ordrer til cheferne for RAA og LOSSEN om at konvojere til Norge og ordre til chefen for HVIDE FALK om at konvojere til København (154).

### DET MISLYKKEDE ANGREB

Sidst på eftermiddagen den 12. maj var vinden gået over i sydvest, og eskadren lettede med kurs mod Gøteborg. SØE-RIDDEREN, der skulle bugsere ARCA NOÆ, sejlede imidlertid med alle sejl sat bort mod nordøst, og negligerede alle signaler fra eskadrechefen om at vende tilbage (155). Resultatet var, at eskadren først kunne ankre i fjorden den 13. flere timer efter daggry, hvorfor enhver mulighed for at overraske fjenden var forspildt.

Tordenskjold holdt herefter krigsraad med skibscheferne, og forelagde sine planer. Ingen havde umiddelbart indvendinger. Senere fik capitain Sievertz betænkeligheder, og han gjorde overfor Tordenskjold indsigelse mod angrebet. I Tordenskjolds svar hed det:

**"Tiener paa tilstillede til wenlig Gienswar: At siden jeg i Dag udj hr. Capitains og alle andre Chefs owerwærelse gav dem forehawende Dessein, der sigter til indtet andet end Hans Majts Høye Magt paaliggende Interesse at befordre, tilkiende, desangaaende Høistbemte Hans Majt allerunderdanigste tilskrevet, saa vel som og till Hans Excellence hr. General en Chef Baron Wedel, og hr. Capitain da saa lidet som alle andre havde der imod noget at indwende; Ti kand nu paa Hans forestilling i yderste Time, da den stoore Bekostning er til den ende anwendt, og hazard allereede igiennem Søen udstaaed, der udj ingen Forandring gjøre;**

**Men hvis hr. Capitain maatte tage i Betenkning actionen at biwaane; Da haaber Jeg i Herrens Navn, mit Dessein, uden hans Assistance, dog løkkelig at fuldføre." (156)**

Svaret tjener ikke Tordenskjold til ære. Han tog slet ikke fagligt stilling til Sievertz' indsigelse, men henholdt sig alene til, at han ikke havde gjort indsigelse under krigsrådet. Her til kommer, at det ville være forståeligt, hvis Sievertz opfattede brevet afslutning som en insinuation om kujoneri. Inden

angrebet blev capitainlieutenant Kjøge tilkommanderet HIELPEREN for at kunne overtage kommandoen, hvis capitainlieutenant Letang skulle blive dræbt eller saaret under kampen (157). Da lineskibene ikke skulle deltage i kampen, og HIELPEREN derfor skulle levere den væsentlige artilleristiske støtte for angrebet, var det en fornuftig disposition.

Angrebet var en fiasko, og Tordenskjold måtte efter 5 timers kamp trække sig tilbage med tabet af galejen LUISE og galejen LUCRETIA, samt 52 døde og 79 sårede. Blandt de dræbte var capitain Sivertz, der deltog i kampen i en chalup, selvom FYEN ikke deltog i angrebet. Efter angrebet etablerede Tordenskjold blokade af Gøteborg, og capitain Wessell blev beordret som interimchef for FYEN (158).

Tordenskjold sendte sine rapporter om kampen til general Wedel, Kongen og Admiralitetet (159). Han fralagde sig enhver skyld i nederlaget, der efter hans opfattelse væsentligt skyldtes Vosbeins lydighedsnægtelse. Det hedder herom:

**”Jeg har mig høiligen ower Capitain Vosbein at beswærge, i det hand denne gang under Fladstrand sad 2de mine absolute ordres owerhørig; Ti hvis Hand ifølge af dennem, med sin welbeseiglede Fregatt, havde giwet Geschüts Skibet Arca Noæ slæbe-toy, havde jeg virkelig kommet till det foresatte Stæd i Dag-brækningen, og da nest Guds bistand, wed een u-formoedentlig owerrumpling, faaed mit Dessein fuldkommen udførtd, som havde wæret een extraordinaire fordeel for Eders Kongelige Majestets høye Interesse, om Fiendens heele Sø-Makt og Commerce paa een gang havde blewen i Bund og Grund ruineret; men fordi jeg maatte ligge Fienden i Sigte een gandske Dag, kunde denne gang, formedelst hans imidlertid i wærkstillede extraordinaire disposition, ikke windes meere end Ære.”**

Man kan ikke være uenig i hans vurdering af virkningerne af, at operationen havde været en succes; derimod forekommer det tvivlsomt, om resultatet ville være blevet anderledes, hvis eskadren var nået frem ved daggy (160). Heller ikke tabet af de 2 galejer mente han at kunne lastes for. Det hedder:

**”Jeg er forsikkret Eders Kongelige Majestet er for Naadig for deres allerunderdanigste troe Tiener, at mig skulde tillegges nogen skyld, at samme Twende Galléer kom i fiendens hænder, saasom jeg, da fleeste Ober-Officerer ere Maanets Tienere, maatte Selv wære oweraldt, for attordinére og regulére aldting, hwor den største Ild war; saa at jeg maatte forlade én Chaluppe efter den anden...”**

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

Hvis officererne i månedstjenesten virkelig var så ringe, som Tordenskjold giver udtryk for, burde han have taget højde herfor i sin planlægning. Også capitain Sievertz død undskylder han. Det hedder:

**"Gus weed det ikke var min Skyld, saa som jeg erindrede hannem tilforne at holde sig fra Bataillen for ad interim at tage Commando an efter mig, i fald mig....noget maatte tilkomme."**

Det er ikke just det indtryk, man får, når man læser slutbemærkningen i hans ovenfor citerede svar på Sievertz' indsigelse. Han rapporterede også, at man efter tilbagetrækningen har brændt en reberbane uden for Kongbak samt en bod med tovværk bestemt for eskadren i Gøteborg og endeligt et kaperfartøj og nogle mindre fartøjer. Lieutenant Rasch har opbragt en hollandsk smakke med svensk pas.

Den 18. foreslog han chefen for eskadren i Gøteborg, at man udvekslede fanger, og cheferne for LOSSEN og NEPTUNUS fik ordre om at gå til Larvik for at konvojere skibe med forsyninger til eskadren, ligesom distriktsskriver Kierulf fik ordre til at tage sig af 79 sårede matroser og soldater, der sendes til Larvik med en galioth og en brigantine (161).

Den 19. fik Vosbein ordre til **"udj Hans Majt Høye Navn"** at fratræde kommandoen over SØE-RIDDEREN og gå i arrest på LAALAND, og capitainlieutenant Ottsen beordres som chef ad interim (162).

### BLOKADEN HÆVES

Samme dag fik han fra Kongens generaladjutant, oberts Møsting, en overraskende ordre om, at de 2 pramme og 6 galejer skal være parate til at sejle til Fladstrand ligesom en del infanteri skal overføres. Samme dag sendtes lieutenant Rasch til Møsting med svar om, at han nok skulle efterkomme ordren, men at det så vil være nødvendigt at hæve blokaden af Gøteborg. I øvrigt gjorde han opmærksom på, at man kunne spare penge ved at transportere tropperne på de fartøjer, der således alligevel skulle til Fladstrand (163). Cheferne på de 2 forliste galejer blev midlertidigt frakommanderet under behandlingen af deres sager, og der blev tilkommanderet interimschefer (164).

Den 20. er øllet sluppet op. Da vand efter kort opberaring i datidens orlogsskibe blev udrikkeligt og sundhedsskadeligt, var regelmæssig forsyning med øl nødvendig for at bevare besætningernes helbred. Tordenskjold reagerede i denne situation på den måde, der var sædvanlig i alle or-

logsflåder, idet han beordrede ½ portion brændevin udleveret daglig i stedet for øllet. Alsbak fik ordre om at udlevere den nødvendige kvantitet brændevin. I ordren til Sahlgaard som chef for galejflotillen hedder det:

**"Effterdj Folkene nu, formedelst Manqvement af Øll, hvor af med første, effter betidelig giordte anstalt, den behøvende Qvantitet igien forvendtes, maa drikke Wand; Da paa det de der af ikke maatte tage skade, og i denne aarsens tiid der over forfalde i Sygdom: Saa finder jeg for tienlig, at de i dets stæd daglig faar ½ portion Brendeviin..."** (165).

Den 22. rapporterede han til generaladmiralen og Kongen, at man har opbragt en spaniefarer, "de Lindeboom" ført af en tidligere kaperchef fra Dunkirk, Cornelius Saus. Under visitation af skibet har han personligt afsløret 2 forklædte svenske officerer, der medbragte 170 ruller sejldug til brug for den svenske flåde. I rapporten til Kongen meddelte han, at prammene og galejerne nok skal være klar til at gå til Fladstrand, men han gør opmærksom på, at det betyder, at blokaden af Gøteborg må hæves (166).

Den 26. holdt han krigsråd, som han foreslog, at man straks hævede blokaden. I chefernes svar hedder det:

**"...Saa gaar woress samtl. Meening, efter giordte nøieste overweielse till K. Mats Tieneste der hen, at afseiglingen skeer jo før jo hellers medens denne gode Wind blæser..."** (167).

Samme dag rapporterede han krigsrådets beslutning til Kongen og Gyldenløve. Han meddelte samtidigt, at han har frataget Vosbein kommandoen over SØE-RIDDEREN og beordret capitain lieutenant Ottssen som chef ad interim. Prammene vil han for at spare tid sende direkte til Fladstrand med nogle af de soldater, der skal til Danmark, medens lineskibene og galejerne skal gå til Norge langs den svenske kyst (168). Chefen for RAA, der nu er kommet tilbage fra København, fik, da man ikke kan undvære matroser fra hverken orlogsskibene eller galejflotillen, i stedet suppleret sin besætning med en forøget soldateske. Han fik endvidere ordre til at slæbe ARCA NOÆ til Fladstrand, hvorefter han skal krydse mellem Skagen, den svenske og den norske kyst (169). Sahlgaard og Letang fik ordrer i overensstemmelse med vedtagelsen i krigsrådet, og oberst Møsting blev underrettet om dispositionerne (170). Den 30. er Tordenskjold blevet underrettet om, at besætningen på FYEN i nogle dage har drukket vand, fordi øllet er sluppet op, og giver straks ordre om dagligt at udgive ½ portion brændevin i stedet for øl (171). Galejflotillens proviantskib gik under forlægningen på grund ved Lysekil, og Hukkerten Hvalfisken blev sendt til hjælp (172).



**JUNI 1717 – AUGUST 1717 – STRØMSTAD PERIODEN**

Den 2. juni modtog Tordenskjold fra overkrigssekretær Eichstedt en klage fra capitain Vosbein til udtalelse. Han afviste klagen i en udtalelse til Kongen. Det hedder heri bl.a.:

**”...paa hans Generale Beskyldning, kand og jeg forklare af liige Natur, det hannem ikke er bleven begiegned efter Forhold: Thi har jeg udj een hast foreholdet hannem sin forseelse, da har hand det, meere end skeed, fortient...”** (173)

Denne udtalelse kunne tyde på, at Tordenskjolds sprogbrug måske har været lovlig fri. Det er bemærkelsesværdigt, at han samtidigt modtog et brev fra Wedel, der havde faaet brev fra Vosbein. Heri anførte Wedel ”sin fornøden befundne velmeente Erindring” om at søge at undgå alle tvistigheder, og opfordrede Tordenskjold til ikke at give anledning til modvilje og genstridighed hos de ham underlagte officerer (174). Samme dag rapporterede Tordenskjold til Kongen, at krigsrådets beslutning var sat i værk. Endvidere kunne han meddele, at LOSSEN havde opbragt et hollandsk fregatskib, der kunne føre 30 kanoner. Skibet havde intet pas, og konossementerne var ikke underskrevne, hvorfor han håber, at den vil blive prisedømt (175). Lieutenant Rasch og lieutenant Normand sendtes på kryds med deres hukkerter mellem Skagen, Gøteborg, Marstrand og den norske kyst for at opbringe skibe destineret til Sverige. De fik ordre til at undgå **”u-tilbørlig Plyndring”** (176). Den 4. er han kommet til ankers ved Larvik, og han sendte straks rapport til Kongen, hvori det bl.a. hedder:

**”...Siden Ed. Ko. Mat allernaadt har behaget at affordre den største force af under Commando givne Norske Søe Armatour, finder mig med øvrige liden Magt vell bastant, nest Guds hielp, at holde Søen Reen; Men at forsvare Norske SøeKuster, om Fienden, som stærk præsumeres, skulde vilde tentere Norge, der till er jeg for svag...”**,

idet Gøteborg eskadren er blevet forstærket med en ny pram, der fører 26 stk. 36-pundige kanoner, hvortil kom yderligere 5 galejer. Han bad derfor om at måtte blive forstærket med 2 linieskibe og en god fregat som erstatning for HVIDE ØRN. I denne forbindelse nævnte han, at han har hørt, at de engelske skibe skal støtte ham, men han har intet set til dem, og tvivler i øvrigt på, at man kan stole på dem. Han har endvidere hørt, at hans misundere hævder, at han havde risikeret for meget ved Gøteborg, hvorfor han

endnu en gang redegjorde for forløbet af træfningen, der kun mislykkedes på grund af Vosbeins optræden, og han udbeder sig Kongens nåde (177).

Admiralitetet havde den 22. maj skrevet til Tordenskjold. I brevet hed det bl.a.

**”..det er os meget kiært, siden vi fornemmer at fiendens force har været hannem meget overlegen, at det saa vel er udfaldet; vil formode, at om Hr. Commandeur faar ordre nogen deslige entreprize igien at foretage, at det skal gaa bedre og efter ønske! Ellers kand man ikke approbere eller tilraade ham herefter nogen tid at engagere sig med overmagt, med mindre han dertil fra Kongen har modtaget nogen positiv eller speciel ordre, admiralitetet uafvidende, saasom slige ting, naar de ikke vel udfalder, altid foraarsager stort ansvar.”** (178).

Der er klart tale om en tilrettevisning. Saadan har Tordenskjold utvivlsomt også opfattet brevet, idet han den 4., svarede Admiralitetet, hvor han lovede, at den **”Givne naadige formaning skal altid blive min rætte snoor...”**, men i øvrigt igen giver en indgående fremstilling af begivenhederne, hvor skylden for resultatet udelukkende lægges på Vosbein. Han underrettede i øvrigt Admiralitetet om, at han har frataget Vosbein kommandoen og i stedet udnævnt capitainlieutenant Ottsen som chef ad interim. Også Admiralitetet blev underrettet om Gøteborg eskadrens styrke, og han takkede, fordi det har støttet capitain Sievertz' enke (179).

Vosbein, der, inden han blev afløst som chef, havde erobret en svensk kaper på 28 kanoner, fik nu ordre til at sejle med RAA til København, hvor han skal melde sig hos Admiralitetet for at få sin sag afgjort. Tordenskjold er øjensynligt blev mildere stemt på grund af Vosbeins erobring af den svenske kaperfregat, og han lovede at indstille ham til kongelig naade, såfremt han vil erkende sin fejl (180). Gynthelberg fik ordre til at tage de soldater, der holdt vagt på det erobrede hollandske fregatskib, ombord igen, og gå på kryds med LOSSEN mellem Rubjerg Knude og Mærdø nord for Strømstad (181). I et brev til Wedel foreslog Tordenskjold, at de jyske soldater, der skal sendes til Danmark bliver udvekslet med de fynske og norske soldater på de 6 galejer, der skal sendes til Fladstrand, således at man ikke behøver at befragte så mange transportfartøjer. Resterne af galejflotillen vil han sende på rekognoscering langs Bohus Läns kyst, og denne afdeling må hele tiden have fuld bemanning. Han genoptog nu kampen for at skaffe penge, idet det i brevet hedder:

”... Haver 2de gange for hen underdt insinueret Hr. Commissarie Alsbaks bereigning paa høvfornødne Kostpenge, Sultepenge for Soldaterne der ere paa Galléerne, samt de Syge og Qvæste i Landliggende Matroser og Soldter, der moxen maa Crevére for mangel paa Levnæst ophold; er og Hr. Commissarien derforuden efter hans indgivne Bereigning udj 12000 Rdr. Forskud till Esqvadrens fornødenhed. Seer derfor ingenlunde att kunde udrætte Ha. Mats Tieneste, uden ommte Mandskab bliver Assistéret med hvis de bør og skal have. Ti at forrette Ha. Mats. Tieneste med uwillige Folk, giwer alletider slet Commando....”

Han forslog i øvrigt, at et opbragt skib bliver brugt til den kommende troptransport, for derved at ”soulagere Cassen”. I et følgende brev meddelte han Wedel, at besætningerne på de 6 galejer der skal til Danmark, skulle reduceres til 70 mand for at spare penge. Han vil, selv om det ikke er uden risiko, sejle til Fladstrand uden soldateske i lineskibene, men beder om, at en soldateske på 200 mand må være klar, når han vender tilbage (182). Det er bemærkelsesværdigt, at Alsbak personligt har lagt et så betydeligt beløb ud for at sikre eskadrens forsyninger. Sahlgaard fik ordre til at afgå til Frederikstad for at få udskiftet soldatesken i de tiloversblevne galejer, og derefter afgå til den svenske kyst for at patruljere fra Marstrand og nord efter. Samtidigt fik han ordre til at reducere besætningerne på de 6 galejer, der skal gå til Fladstrand (183)

Wedel svarede på anmodningen om penge, at Kongen havde bestemt, at Søe Armaturens udgifter skulle afholdes af Søe Etatens Generalkommissariat, hvorfor Generalitetet ikke kunne udbetale penge (184).

Forsyningssituationen var på dette tidspunkt desperat, og Tordenskjold skrev den 10. juni et langt brev til Kongen om den uholdbare situation, hvori han blandt andet klagede over Generalitetets behandling af Søe Armaturen.. I indledningen til brevet hedder det:

”Naar Ed. Ko. Mats. Tieneste allerunderdt skall Nat og Dag til Befordring paaagtes; Saa maa de, til nødvendigste udgifter og Reqvisters anskaffelse, udfordrede Pengemidler, uomgiengelig være ved haanden. Ed. Ko. Mat saadant allenaadigst overveyende, har derfor beskikket een Ordre og fast Wey, saa vel hvor fra Pengene skal komme, som hvem dennem skal ordinere; igiennem hvis hænder de skal gaa, og fremdeles, indtill de till rætte og nødvendigste udgifter omsider rætteligen bliver anvendte. Men Allernaadte Konge! Den Norske Søe Armatur er i den tiid mig /: andre maa tale for dennem selv:/ Commandoet der over allernaadt –har været anfortroet, ikke paa saadan Maade

**bleven tracteret; Saa det er stoor forundring værd, og Gud høilig at takke, Ed. Ko. Mats Tieneste ikke for længst er kommet i stikken; Men det kand dog umuelig saaledes lenge holdes...**"

Han fortsatte med at remse op, at der skulle bruges penge til vedligeholdelse af skibene, krudt og kugler, kostpenge og gager m.v.. Galejflotillens besætninger bliver syge på grund af kulde og sult, og der er allerede en del døde. Besætningerne bliver utilfredse, når de ikke ved begyndelsen af en kampagne får udbetalt nogle måneders løn på samme måde, som man gør i København. Situationen er nu den, at **"adskillige gode Mænd udj stoor Forskued, for giordte reparationer"** dels ikke længere kan yde kredit og dels ikke vil, før de får deres tilgodehavender. Der er matroser, der ikke har fået løn i 1 til 2 år. Hvis han ikke havde sørget for salg af den opbragte engelske prisedning, således at Kongens part blev brugt til Søe Armaturens fornødenheder, så kunne man ikke have udrettet det mindste. Han har holdt sig tilbage med hensyn til at klage, og når det sker nu, er det, fordi den yderste grænse er nået, hvis man skal kunne udføre tjenesten ordentligt. Han vedlagde i øvrigt opgørelser fra Alsbak over Armaturens behov. Han skrev endvidere til Kongen, at han er klar over, at hans misundere bebrejder ham, at han behandler sine officerer for hårdt. Det hedder herom:

**"Men Gud, og Ed Ko Mat Selv weed at jeg blott alleene søger Ed. Ko. Mats Interesse: og naar den skal befordres, maa jeg endelig paadrive at alle Fregatter og andre Armérede Fahrtøyer iidelig holder Søen; efterdi de koster Ed. Ko. Mat da ikke een skilling meere end udj Havnene, hvor slett intet er at udrette."**

Han redegjorde i denne forbindelse for de mange skibe, der er blevet opbragt. Endeligt rapporterede han, at Vosbein var sendt til København med RAA, og på grund af hans erobring af den svenske kaper **"henstiller han dog den Sag udj Ed. Ko. Mats Egen allernaadte tilsigende Willie og Resolution"**. I øvrigt foreslog han, at en ordre om, at opbragte fartøjer altid skal bringes til Købehavn for at blive prisebehandlet, laves om, fordi en sådan ordning ville være alt for besværlig og dyr, ikke mindst fordi det vil være nødvendigt ved prisernes forlægning til Købehavn at afgive prisebesætninger, som man dårligt kan undvære i Norge. I øvrigt foreslog han, at man solgte priserne i Norge og brugte pengene til at finansiere Søe Armaturen. Han rapporterede om det af LOSSEN opbragte hollandske fregat-skib, som han sender til behandling i Købehavn, da det har konossementer på bl.a. Reval og Sct. Petersborg. Han foreslog i brevet sin broder, capitain

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

Casper Wessell som chef for SØE-RIDDEREN i stedet for Vosbein, og han bad om at få sendt en capitain op som chef for LAALAND (185).

Wessel fik ordre til at lade soldatesken på FYEN gå i land inden afsejlingen, lieutenant Friis flyttes fra SØE-RIDDEREN til LAALAND, og chefen for RAA fik ordre til at konvojere den hollandske prise og koffardiskibe fra Skagen til København, medens ekvipagemester Styhr, der havde fået tilladelse til at rejse til København, beordredes som prisemester på den hollandske prise (186). Sahlgaard fik ordre til at drage omsorg for, at priserne i Stavern blev bragt til Christiania og til at sørge for afhentning af brænde. En styrmand og en matros blev efter ordre fra Admiralitetet permitteret (187), og Slotsloven og kancelliråd Falk blev underrettet om priseres forlægning til Christiania (188).

### VOSBEIN TILGIVES

Den 15. juni modtog Tordenskjold brev fra den nye overkrigssekretær, viceadmiral Gabel, hans tidligere foresatte. Gabel underrettede ham om, at Kongen var utilfreds med, at blokaden af Gøteborg var blevet hævet, og havde bestemt, at den hurtigst muligt skulle genetableres. Han meddelte endvidere, at de britiske orlogsskibe i Nordsøen havde fået ordre til at forene sig med Tordenskjolds eskadre, og Tordenskjold fik nu ordre om, hvorledes han skulle forholde sig over for englænderne. De til Fladstrand nedsendte pramme havde man alligevel ikke brug for, og de kan derfor deltage i den genoptagne blokade. Tordenskjold fik også at vide, at Kongen ikke var tilfreds med resultatet af angrebet på Gøteborg, og han fik ordre til for fremtiden at forelægge sådanne projekter til Kongens godkendelse. Endeligt hedder det i forbindelse med Vosbein-sagen:

**”...hellers vil jeg have dennem som en oprichtig Ven recommanderet, at die sig noget beflitter at være elsket af deris Officerer og Gemene, og at die deris rude Hastighed noget lidet vilde palere med Douceur og Sagtmodighed og komme ihu, at Løcken løber underlig omkring i verden, og maa die pardonnere mig, at ieg dennem siger, at deris conduite med Capitain Vosbein lugter meget af Hefngierrighed.....det depender nu af Eder at tage dette an efter egen Behag....”** (189).

Tordenskjold skrev straks til Wedel og meddelte, at han efter Kongens ordre vil genoptage blokaden af Gøteborg. Han bad Wedel assistere med proviant til flotillen og med mandskab til såvel galejerne som prammene, som han nu henter i Fladstrand. Sahlgaard fik ordre til hurtigst muligt at forlæg-

ge galejerne til Frederikstad og sørge for, at de bliver forsynet med folk, ammunition og proviant, således at alting er parat, når Tordenskjold vender tilbage fra Fladstrand. Søkadet Rasmus Torborg blev udnævnt til lieutenant i månedstjenesten og chef ad interim på en erobret hukkert (190).

Samtidigt modtog Tordenskjold et brev fra capitain Vosbein, hvori denne erkendte, at han ikke har adlydt eskadrechiefens ordre, men beder ham opgive sagen og endog anbefale ham til Kongen, således at han kan få belønning for erobringen af den svenske kaperfregat. Som svar herpå skrev han den 16. :

**”Jeg er Satisfait at hr. Capt: ved tilstillede Skrivelse tilstaar sin faute imod Commando. Videre strekker sig ikke min forfølgelse. Og som hand har sidst ladet see sin smukke bravour imod sin skarpe fiende for Ko. Mat og fædrenelandets Tieneste, som jeg tilforn ikke troede; Saa skal jeg til overfloed, ikke alleneste foredrage woress imellemværende for det Høy Ko: Admiralitet; men end og directe for hans K: Matt Selv allerunderdt i saadanne, hans Meriter og min Christendom anstaaelige termines, at jeg paa hans veigne tør vente eet got udfald for hannem...”**

Brevet til Vosbein efterlader en fornemmelse af, at Tordenskjold har forstået, at gennemførelse af en krigsretssag mod Vosbein ikke var populær på højere sted, og har taget bestik herefter. Han skrev i øvrigt samme dag til Kongen, at han har tilgivet Vosbein, fordi denne har erkendt sin ulydighed, og han henstiller, at sagen opgives (191).

Den 16. skrev Tordenskjold til Kongen som svar på Gabels ovennævnte brev. Han forklarede, at han efter samråd i krigsrådet havde hævet blokaden, fordi styrken efter afgivelse af galejerne og prammene ville være for svag. Han tilføjede, at mangel på proviant, øl og brød, samt brænde og penge i sig selv havde været en god grund til at hæve blokaden, idet folkene var begyndt at blive syge. Han skal imidlertid hurtigst muligt blokere Gøteborg igen. Han kan dog ikke foretage sig noget, før han er blevet forsynet med proviant, hvilket han har rekvireret hos det norske Generalitet. Han forsvarer på ny sin handle måde ved Gøteborg, men vil fremover strikt efterleve ordren om først at indhente Kongens godkendelse af eventuelle projekter. Gabels henstilling om at **”palere hans rude Hastighed med Douceur og Sagtmodighed”** kommenterer han på følgende måde:

**”Gud weed jeg gjerne vilde forliges med alle Mænnisker, og saa meget meere med under Commando staaende, der med mig skal arbeide; Men forrige allerunderdte rapporter har udviist paa hvad maade dette**



**kunde skee, neml: At lade een hver raade efter eget tække; ey reigende enten Ed. Ko. Mats Tieneste i Søen blev opagtet, eller ikke....”**

Han rapporterede endvidere sin afsejling den 15. med en konvoj på 140 skibe (192). Den 17. rapporterede han til Admiralitetet sin ankomst med konvojen til Fladstrand, hvorefter han vil gå tilbage til Frederikstad med prammene, for at de kan få besætninger af soldater, og for at få prammene, skibene og fregatterne forsynet med proviant. Søe Magasinet har ikke mere proviant, og det er heller ikke muligt at skaffe penge. Hvis disse mangler fortsætter ret længe, bliver han nødt til enten at sejle til Danmark eller til at oplægge eskadren. Han har stadig ikke tilstrækkelig styrke til som beordret at genetablere den hævede blokade af Gøteborg. Han meddelte endeligt, at det opbragte hollandske fregatskib var sendt til København under konvoj af RAA, ligesom Admiralitetet blev underrettet om hans henvendelse til Kongen i Vosbein-sagen (193).

Den 17. sendte han en af Alsbak udarbejdet rekvisition på nødvendige forsyninger til eskadren til Søe Etatens General Commissariat, og lieutenant Swartz sendtes med hukkeren TRIUMPHANT til Købehavn med breve (194). Den 18. underrettede Tordenskjold Wedel om sin ankomst til Fladstrand med en konvoj på 150 skibe. Alle soldater er blevet udskibet, og han vil returnere med en konvoj på 60 skibe. Snauen NEPTUNUS og 2 hukkerter fik ordre til fra Fladstrand at konvojere skibe til Bæltet, hvorefter de skal krydse i henhold til tidligere ordre. Chefen for HIELPEREN, capitainlieutenant Letang fik ordre om, at HIELPEREN og ARCA NOÆ skal følge med konvojen til Norge. Chefen for ARCA NOÆ fik ordre til at afgive noget af sin soldateske til HIELPEREN, der mangler folk (195). Undervejs skrev han til Landetatens Generalkommissariat om transport af granater, og foreslog, at de blev transporteret til Danmark om bord på de skibe, som var befragtet af Rentekammeret til transport af trælast (196). Cheferne på LOSSEN og SØE-RIDDEREN fik ved anduvningen af den norske kyst ordre om at konvojere skibe, der skulle til Trondhjem og Bergen indtil højden af Lindesnæs, hvorefter de skal krydse imellem Jyske Rev, Lindesnæs og Bergens Led for at opfange og konvojere en Ostindiefarer, der er på vej hjem. De skal særligt holde øje med en fjendtlig fregat på 34 kanoner, der opererer i farvandet, og de skal om muligt søge at erobre eller ødelægge den. Da SØE-RIDDEREN var svagt bemanded, fik chefen for ARCA NOÆ ordre til at afgive sin soldateske til den (197).

Den 22. sendte Tordenskjold rapport til Kongen om de 2 konvojer og om sine øvrige dispositioner med hensyn til konvojering til Sundet og Bæltet samt Vestnorge. Han meddelte Kongen, at han under Skagen har været i forbindelse med chefen for 2 mindre engelske orlogsskibe, der end-

nu ikke havde modtaget nogen ordre om at forene sig med Tordenskjolds eskadre ved blokaden af Gøteborg. Han vil nu snarest rejse til Christiania for at konferere med general Wedel, og for at få de nødvendige soldater til bemanning af prammene og galejerne, samt skaffe proviant og penge til de mest nødvendige udgifter, idet blokaden, hvis den skal have den ønskede effekt, ikke må hæves foreløbigt. Han fandt dog anledning til at udtrykke sin personlige opfattelse af det fordelagtige i at krydse i stedet for at blokere, idet det hedder:

**”Wel gik min ringe Meening der hen, naar det ellers ikkon war at gjøre om Negotiens afskiærelse, at iidelig Krydtzend war i den tilfælde langt bædre; beqvemmeligere, Kostede Ed. Ko. Mat mindre, og i Regard till opbringelser, foruden andre sviter ved Conjuncturers forandring;”**

En tilsvarende rapport sendtes til Admiralitetet (198). Han bad samme dag oberst Kragh om at have de rekvirerede soldatesker til LAALAND og FY-EN klar til at gå om bord i løbet af 4 dage (199).

### FORSYNINGSVANSKELIGHEDER

Tordenskjold modtog nu svar fra general Wedel på sit brev af 15. juni, hvori han havde rekvireret soldater og proviant. Wedel meddelte, at han, selv om proviant efter Kongens bestemmelse skulle leveres fra Søetatens Generalkommissariat, havde givet ordre til udlevering af den fornødne proviant. Han har også givet generalløjtnant Lützow ordre til at stille soldater til rådighed. Han mener dog, at man, da der kun er tale om blokade, og der i øvrigt er 2 galejer mindre end tidligere på grund af tabet ved Gøteborg, må kunne klare sig med 1000 mand (200). Den 24. meddelte Tordenskjold Lützow, at denne argumentation ikke var holdbar. Det hedder herom:

**”Deres Excellce finder att jeg umueligt kand sige forud endten battallien vil passere eller ikke; saasom for det første staar til Fienden om hand vill Attaqvære mig; Og der efter til Vores allernaadigste Konge, om jeg noget skal tentere. Aldt saa maa det behøvende være ved haanden, i tilfælde at bruge, om Ko. Mats Tieneste ellers skal beforders...”**

Bortset fra 100 mand, som han har brug for straks til LAALAND og prammene, er man endnu ikke parat til at modtage folkene, fordi man venter på Kongens resolution om levering af penge og proviant, men for en

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

sikkerheds skyld bør de være parate til at gå om bord i løbet af 3-4 dage (201). Samme dag sendte Tordenskjold Alsbak rekvisitioner på artilleri- og forbrugsgods samt proviant til LAALAND, HIELPEREN og ARCA NOÆ. Han bad Alsbak købe godset, så vidt det kunne skaffes, og i øvrigt underrette ham om, hvad der måtte mangle, men også om, hvad der måtte være i overskud (202). Tordenskjold rejste nu til Christiania for at skaffe penge og proviant m.v. Forinden beordrede han capitain Sahlgaard til at sørge for at holde galejflotillen sejlklar. Han udbad sig i øvrigt kopi af Sahlgaards opgørelse til general Wedel af behovet for soldater til galejflotillen (203).

Den 26. er Tordenskjold i Christiania, hvorfra han rapporterede sin ankomst med konvojen fra Fladstrand til Wedel, der på dette tidspunkt var fraværende på grund af troppemønstringer. Han underrettede ham om, at han, med mindre der snarest kom proviant, ikke kunne modtage de 1000 soldater, som var blevet lovet. Tordenskjold meddelte Wedel, at han med ekspresbud havde underrettet Kongen om, at det på grund af proviantmangel ikke var muligt som beordret at genetablere blokaden af Gøteborg. Han beskrev proviant- og pengemangelen således:

**"Foruden fleere forhen Requirerede penge, med Krigs Commissarie Alsbaks allerede giordte Forskud til 12000 Rdr; saa nu intet er igjen tilbage, saa jeg ingensteds kand gaa hen, før jeg har erholdet allernaadt Resolution hvor fra Provianten med samt de requirerede Penge skal tages..."** (204).

Der er næppe tvivl om, at formålet med denne rapport var at lægge pres på Wedel og formå ham til at sørge for levering af såvel proviant som penge. Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt, at krigskommissær Alsbak selv har deltaget i finansieringen af Søe Armaturens drift. Tordenskjold benyttede Wedels fravær til at lægge yderligere pres på ham ved at sende Slotsloven følgende dramatiske appel om hjælp:

**"Nøden udfordrer Deres Excellce og Velb: Herrers Assistance at søge, saasom Generalen er her fra Stæden, og ingen Assistance, for de højfornødne Poster af Proviant, er at bekomme for Mandskabet ved Gal-lée Escadren; hvilke daglig Creverer, og meere vil Crevere af pur hunger. Beder derfor underdanigst Deres Excellce og Samtl. Herrer wilde lade see deres sædvanlige omhyggelighed for Hans Majts Tieneste. Skal Folkene saaledes medhandles, er stoor samvittighed for een hver wedkommende: Ti der er intet Menniske muelig at lewe foruden at nyde sin nødtørftig Spiise; og ikke i den Post kand wente swar neden fra Commissariatet, hvor fra Provianten skal tages. Erlangte Raport**

fra Capit. Sahlgaard igaar, hvis indhold meest er att hand maa lade Mandskabet gaa i Land formedelst foromnte mangel, samt deres sulte Penge. Hvad Proviant der er forlanget, kand Høje Herrer behage at erfare af hosfølgende Extract. Kand ei begribe, hvorfor Proviant af Magazinerne ikke bliver saa lenge udleveret, saasom Mand weed der er mengder der af, og daglig forraadner og bederves at ingen kommer det til Nøtte. Beder underdt Deres excellce og Høye Herrer lader det sig være angelegen, Ti skal omrørte Mandskab saaledes belønnes, at Crevere af hunger for de willig og well haver udrettet Hans Majts Tieneste, maa Løsten forgaa dem og fleere, paa saadan maade at tiene..." (205).

Henvisningen til den manglende mulighed for at bruge af provianten i hærens magasiner er en god illustration af den fortvilede ordning af den logistiske støttefunktion i Norge. Tordenskjold havde et vist held med sine henvendelser til Wedel og Slotsloven, idet Wedel sørgede for 1 måneds proviant samt anvisning af 6800 Rdl. Tordenskjold takkede den 30. for provianten. Han må derimod konstatere, at anvisningen ikke har hjulpet ham meget, idet Casserer Weyby ikke har penge før en gang i juli. I brevet rekvirerede han også ammunition, herunder 18000 pund krudt. Han understregede, at mandskabet på galejerne, når man igen skulle blokere Gøteborg, nødvendigvis måtte være lige så stærkt som tidligere, fordi man måtte være forberedt på fjendtlige angreb. Han meddelte i øvrigt, at han ikke kunne sejle, før man var blevet tilstrækkeligt forsynet. Det hedder:

**"Det er uforsvarligt at lade Folket Crevere for mangel af Proviant, og naar jeg først er til Gottenborg ankommen, er det for sildig..."** (206).

På dette tidspunkt fik Tordenskjold den ubehagelige meddelelse, at krigskommissær Alsbak var afgået ved døden. Han skrev den 1. juli til afdødes broder, Kield Alsing, som han bad overtage afdødes regnskaber,

**"Paa det nu Deres Majts Tienneste ej der over skal retarderes og andre Creditorer som haver giordt Forskud til Magazinet ei skal lide Skade.."**

Alsing fik instruks om, at beholdningen i "Søe Magazinet" skulle gøres op i nærværelse af 3 borgere fra Larvik og et par af de tilstedeværende søofficerer. De skal alle skrive under på opgørelsen, der skal leveres til Tordenskjold. Samme dag underrettede han Wedel om dødsfaldet. Han vedlagde en rapport, hvoraf det fremgik, at fjenden muligvis havde til agt at angribe

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

ved grænsen, og under henvisning til de mange gange, hvor han havde klaget over proviantmangel, fralagde han sig ansvaret for følgerne af et fjendtligt angreb (207). Samtidigt beordrede han Sahlgaard, der nu havde fået 1 måneds proviant, til snarest muligt at forlægge galejflotillen til Koster, hvor han skal afvente yderligere ordrer (208). Den 3. juli rapporterede Tordenskjold til Kongen, at Alsbak er død, og at han har bedt broderen tage sig af regnskaberne. Han benyttede i øvrigt lejligheden til at anbefale, at Alsing bliver udnævnt til proviantforvalter. Han bad i øvrigt Kongen om, at

**”...een anden Krs Commissarie her till Flotillien worder Allernaadt Ordineret /: saasom jegmed største Nidkiærhed alletider skal forrætte Deres Mats Tieneste, i det faste haab, for Penge-Rgber her efter som tilforne, at worde befriet /: baade for at eftersee Rebbene, som ogsaa at wære mig behielpelig udj denne stoore Confusion, hvor Deres Mats Folk lider stoor mangel, og hart ad Creverer;..”**

Han underrettede Kongen om, at der var rapporter om forlægning af fjendtlige skibe nord over, men at han ikke kan gøre noget, fordi han ikke kan sejle på grund af proviantmangel. Han rapporterede, at hans rejse til Christiania havde resulteret i levering af 1 måneds proviant samt en anvisning på 6800 Rdl. til delvis betaling af mandskabets tilgodehavender, men at anvisningen ikke har kunnet indløses, fordi krigskassereren ikke har penge. Samme dag underrettedes Søe Etatens Generalkommissariat om Alsbachs død og Tordenskjolds dispositioner i den forbindelse. Han benyttede lejligheden til at gøre opmærksom på den fortvivlede forsyningsituation og fralagde sig ansvaret for dens eventuelle uheldige følger for tjenesten (209).

Den 4. anmodede han i Wedels fravær kommandanten på Akershus, oberst Kleimow om udlevering af krudt og skråsække,

**”Saasom mand haver tilforladelig underretning at Fienden er os nær paa Halsen”** (210).

## ANGREBET PÅ STRØMSTAD FORBEREDES

Tordenskjold havde nu fået underretning om, at 6 skuder med proviant og korn var løbet ind til Strømstad, som svenskerne var i færd med at udbygge som forsyningsbase til det kommende felttog mod Norge, og beordrede den 5. capitain Sahlgaard til at gå til Strømstad med nogle galejer og dobbelte chalupper for at udskære eller brænde dem (211). Samme dag forelagde

han i overensstemmelse med sin instruks general Wedel spørgsmålet, om der skulle handles offensivt eller defensivt. Det hedder i brevet bl.a.:

**"...Og paa det Skylden om noget witterligt maatte hende ikke skulde falde paa mig alene; Saa har jeg da, efter havende Allernaadte Instruction /: tilforne Mundtlig efterlewet:/ mig her ved Eders Excellces Naadige Betænkning underdt skuldet tilbede, om hvad i værende tiid, imod Fienden Søewærts er at foretage, og Maaden neml. Endten jeg skal Attaqvere, eller legge mig paa en pladts udj hans passage til defension, med hvad videre der kand være at erindre, indtil Søe dispositionen udj sig Selv, hvorføre jeg som Søe-Soldat skal drage omsorg, som jeg selv vill indestaa og svare till..."**

Baggrunden for brevet og bemærkningen om den hidtidige mundtlige efterlevelse af instruksen var, at Wedel benægtede, at Tordenskjold havde konfereret med ham om angrebet på Gøteborg. Han bad i brevet også Wedel om at sørge for proviant, øl og penge til Søe Armaturen,

**"Ti ellers gaar den gemeene Mands løst bort, og naar nogen tiid gaar forbie, maa Mand reent frøgte at de alle forløbe skibene..."**

Hvis Wedel anbefaler en defensiv optræden, vil han gå til Koster for at afvente angreb fra fjenden. Han gjorde i brevet også opmærksom på, at den befalede blokade ikke kan iværksættes, før han har fået forstærkninger fra København. Det hedder herom:

**"Maatte heller ikke efterlade Eders Excellce at berette hvorledes jeg forlengst har allerunderdt begiert Norske Søe Armatur forsterket, i det mindste med 2de Skibe og 1 goed Fregatt, naar anbefalede bloqvade skulle tenteres: Considererende at den bloqverende Necessario maa have meere force end den bloqverede, og da Sagerne her staar tvært imod, maatte jeg ikke saa blindlings løbe i uløkken, og om underhavende liden Magt blev tillssatt eller Ruineret, weed jeg selv meget wel, at Norges generale wæsen wilde komme i langt slættere état end nu..."**

Brevet viser en klar forståelse hos Tordenskjold af, at tilintetgørelse af den norske Søe Armatur ville betyde en væsentlig forringelse af hærens muligheder for at forsvare landet mod et svensk angreb (212). Den 5. anmodede han general Lützwow om 200 soldater til de 2 linieskibe og prammene, og dagen efter fik alle skibschefer instruks om, hvorledes de skal forholde sig, når de opbringer et skib. I instruksen indskærpes det, at man skal undgaa "



**at intet u-tilbørligt ved haard medfart eller Plyndring passerer, som kand aarsage billig Besværing**". Sahlgaard fik ordre til at tage soldatesken om bord og forlægge til Frederiksstad, hvor han skal afvente Tordenskjolds ankomst med lineskibene. Endeligt fik capitainlieutenant Gram ordre til med 2 lieutenanter at foretage forhør på hukkerten HVALFISKEN i anledning af, at et gammelt sejl var bortkommet (213).

Den 6. juli fik den norske Søe Armatur forstærkning i form af lineskibet GØTEBORG, chef, capitain Danielsen. Med Gøteborg fulgte 4 transportskibe med proviant til eskadren. Om bord i Gøteborg var også capitain Rostgaard, Tordenskjolds gamle chef fra hans første skib POSTIL-LIONEN. Rostgaard overtog efter Admiralitetets bestemmelse FYEN, medens capitain Wessel blev chef for LAALAND (214).

Tordenskjold havde nu fundet afløseren for afdøde Alsbak, og han beskikkede den 7. Jørgen Colding som Krigs Commissarie ad interim, medens Alsing blev konstitueret som proviantforvalter. Colding blev instrueret om, hvorledes de 6.800 Rdl., man skulle have i Christiania skal anvendes, især at 1000 skal holdes tilbage til kostpenge til galejflotillen. Han skal tage ophold i Larvik og snarest melde sig til general Wedel. Samme dag underrettede Tordenskjold Wedel om, at GØTEBORG var ankommet sammen med de 4 skibe med proviant til lineskibene og fregatterne. Der mangler nu kun krudt og supplerings af mandskabet, og når det er kommet om bord, og vinden bliver god, vil han gå til Frederikstad for at samle sin styrke og afvente Wedels stillingtagen til spørgsmålene i brevet af 5. juli. Han underrettede også Lützow om GØTEBORGs og proviantskibenes ankomst, og bad ham snarest sørge for, at soldaterne blev beordret om bord, idet han skal bruge yderligere 80 mand som soldateske på GØTEBORG (215).

Eskadren lettede den 7. om aftenen, og Tordenskjold besvarede under vejs til Frederiksstad 2 breve fra Wedel. I det ene havde Wedel gjort indsigelse mod Tordenskjolds ansvarsfraskrivelse på grund af proviantmangel, ligesom han havde givet udtryk for, at rekvisitionen af 18000 pund krudt måtte bero på en fejlskrift, således at der kun skulle leveres 1800 pund. Tordenskjolds svar på dette brev er skarpt og ganske sarkastisk. Om proviant- og pengemangelen hedder det:

**"Men hvorledes kand Deres Excellence ansee det tvertimod, som jeg udj underd. henstillelse av 30te Juny og 1ste July paastaae? Neml. At vill være excuseret for fiendens troubling, naar jeg faar de nødvendige requisita, jeg mener Ney! Thi uden Provision de bouche og de Guerre, kand den største General saa lidet som jeg, imod en sterk, forsigtig og vel forsynet fiende noget udrette...Endnu er de 6800 Rl. ikke**

erholdet, og naar Deres Excellce finder Dem uskyldig at de ikke er bleven betalt, saa maatte med lige saa stor føye komme udj Naadig Consideration, det den arme Soldat og Matros ikke kunde subsistere af Deres Excellces haand paa Papir... Kunde Deres Excellce undskylde Dem for assistance, saa fik jeg at søge undskyldning udj umulighed at fegte..”.

Som nævnt mente Wedel, at rekvitionen af krudt beroede på en skrivefejl. Herom hedder det:

**”Den assistance ved nu udstædede Naadige ordre till 1800 pd. Imod af mig requirerte 18000 pd. Krudt leverance, finder Eders Excell. Vel selv naadigst ikke er tilstrækkelig. Det er ikke forseed i Skriverierne, som jeg bædre i saa importe tilfælde maatte observere till een General en Chef...”.**

Tordenskjold gjorde også indsigelse mod den tildelte soldateskes størrelse, idet der stadig mangler nogle hundrede mand. I svaret hedder det til slut:

**”Kortelig ! jeg maa (pardonner Naadige Hr. general min rene frihed) uden vidtløftige raisonnemens have hvad jeg bør, om jeg skal gjøre hvad mig tilkommer.”**

Svaret til Wedel illustrerer, at Tordenskjold var meget bevidst om den afgørende betydning, som god logistik har for en heldig gennemførelse af militære operationer.

I det andet brev anbefalede Wedel nølende, at Tordenskjold løber ud med eskadren og søger at hindre, at fjenden sætter sig fast på de norske kyster eller i Dynekilen, Strømstad og der omkring. I Tordenskjolds svar hedder det:

**”...Men kommer jeg for sildig, da nødes jeg, saa fremt hinderne ellers ikke vil vise sig af contraire Veir og Vind etc., i høieste grad at protestere over ophold og saa muligt bliver givet (: det Gud i Naade afvænde) billighed at condolere underdt naar ansvar maate æskes...”.**

Han fralagde sig således stadig ansvaret for uheldige følger af, at han ikke har kunnet komme af sted på grund proviant- og pengemangel (216). Den 8. rapporterede han sin afsejling til Kongen og Gyldenløve. Han underrettede dem om den fjendtlige eskadres styrke og om den igangværende befæstning af Strømstad, der skal være depot under et kommende angreb på

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

Norge. Det kunne efter Tordenskjolds mening have været forhindret, hvis ikke proviantmangelen ikke havde hindret ham i at komme i søen. Han vil nu sørge for at afskære kommende forsyninger til Strømstad, men

**”...Vil haabe allerunderdanigst Eders Kongelige Majestet ikke u-Naadig formerker om jeg paa Egen Haand søger paa denne min Korte tour....., at émportére, eller ruinere Strømstads Fortifikations wærk, dog ikke uden goed apparence til ingen, eller gandske liden Forliis; Til hvilken ende jeg forud skal ved nøyeste recognoscéring tage selv aldtid udj øyesyv..”** (217)

Han havde således besluttet, selv om Kongen ikke havde givet tilladelsen, at angribe Strømstad. Alsbaks tidligere fuldmægtig blev sendt til Christiania for at hente penge, og materielskriver Findholt blev advaret om, at han må rette for sig over for Rentekammeret, idet han ellers risikerer at blive udsat for **”forfølgning ved Arrest paa Persoen og Midler”**. Den 9. udstedte han rejsepas til Christiania for 2 skræddere, der var om bord på en hollandsk smække, der var blevet opbragt af SØE-RIDDEREN. Lieutenant Friis blev beordret til at sørge for transport af øl og brænde til eskadren med skibet SCT. PEDER, og capitainlieutenant Kock blev beordret fra FYEN til LAALAND (218). Mønsterskriver Engelman fik den 12. ordre til dimitere 4 – 5 matroser, såfremt de blev fundet udygtige til tjeneste af overkirurg Gunnerus og 2 søofficerer. Tordenskjold skrev samme dag til kancelliråd Falk om en prisesag, og hukkerten MERCURIUS blev sendt til København for at reparere (219).

Den 13. fik overkirurg Gunnerus og mønsterskriver Kierulf ordre til at udfærdige en liste over de matroser, der blev såret ved Gøteborg, hvem der er døde under behandlingen, og hvem der er lemlæstede, og samme dag anbefalede han en ansøgning til Kongen fra Jørgen Colding om at blive beskikket til den vakante stilling som krigskommissær ved Sø Armaturen (220). Chefen for hukkerten HVALFISKEN fik ordre til at gå til Stavern for at konvojere skibe derfra til Fladstand og siden til Sundet, hvorefter han skal opsøge den engelske kommandør for at meddele ham Kongens ordre til Tordenskjold om at genetablere blokaden af Gøteborg sammen med de engelske skibe. Derefter skal han igen opsøge Tordenskjold (221).

## ANGREBET PÅ STRØMSTAD

Den 14. lettede eskadren for at gå til Strømstad, og den 15. om eftermiddagen ankrede han ud for Strømstad. Prammene var endnu ikke nået frem, selv om han mundtligt havde beordret capitain Sahlgaard til at bugsere dem med galejerne. Han sendte derfor Sahlgaard en reprimande, hvori det hedder:

**"Jeg forundrer mig over hr. Capt: Sahlgaard ikke har efterlevet min Mundtlig Ordre denne formiddag, at buxerer begge Pramme her hid til mig ved Galléerne, som længe siden kunde have været skeet i dette gode Weyr, dersom Efterladdenhed ikke havde været eeneste hinder. Befindes at der over noget er bleven forsømt, vil det virckelig komme paa hans eget ansvar. Han vilde nu u-opholdelig samme med Jwer effterkomme for forehavende desse in til Ko: Ma: Magtpaaliggende Tieneste at befordre."** (222)

Da prammene stadig ikke var nået frem den 17. sendte han en skarp reprimande til capitainlieutenanterne Letang og Grip med ordre til snarest at komme til stede, idet deres artilleri var nødvendigt for at kunne genneføre det kommende angreb. I reprimanden hed det bl.a.:

**"Havde visselig vendtet begge Geschüts Prammene længe siden her hid til mig, som virkelig var skeed, hvis een hver i sit stæd, ved Tidens iagttagelse havde giordt sit bæste ved Warpning og Buxsering til Længden af Odden, for siden ved i disse dage meest passerede Westlige Wind Coursen her hid at fortsette..."** (223).

Den 18. var ARCA NOÆ nået frem, og Tordenskjold afholdt nu krigsråd med chefen for soldaterne, oberstløjtnant Grambow, capitainerne Sahlgaard, Rostgaard, Danielsen og capitainlieutenant Grip. Han forelagde sin plan om at angribe Strømstad, og fik krigsrådets accept både mundtligt og skriftligt (224). Samme dag underrettede han vicestadtholderen og kancelliråd Falk om nye regler vedr. prisedomme over neutrale skibe (225).

Angrebet, der blev iværksat den 19. tidligt om morgenen, selvom HIELPEREN og 5 galejer endnu ikke var nået frem, mislykkedes, og Tordenskjold, der blev såret, måtte trække sig tilbage med tabet af 96 faldne og 246 sårede (226). Næste dag fik capitainerne Sahlgaard, Rostgaard og Danielsen samt den sårede capitainlieutenant Grip ordre til at rapportere antallet af faldne og sårede samt forbruget af krudt og kugler, medens søkadet Wodroph som belønning for **"sit smukke Forhold, og skickelige Com-**

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

**portement**" blev udnævnt til lieutenant i månedstjenesten og ansat som chef for galejen SOPHIA (227).

Den 20. fik capitain Sahlgaard ordre til at overføre 100 soldater fra galejflotillen til LAALAND, hvorefter han med galejerne og prammene skal gå til Skjeberg Kilen mellem Frederiksten og Frederikstad, idet admiral Gabel havde underrettet Tordenskjold om, at man forventede en svensk landgang der. ARCA NOÆ skal han lade flotillens tømmermænd reparere snarest. Chefen for eskadrens soldatesker, oberstløjtnant Grambow fik ordre til at gå med galejflotillen til Skjeberg Kilen (228).

Den 22. var Tordenskjold tilbage på Frederikstads red, og han skrev herfra sine rapporter om angrebet til Kongen, Admiralitetet og general Wedel (229). Han understregede i rapporten til Kongen, at general Wedel havde godkendt, at Strømstad blev angrebet, ligesom krigsrådet havde godkendt planen. Han bad Kongen huske, at hans tilgodehavende, hvis han dør af sine sår, skal tilfalde fattige officersenker. I øvrigt meddelte han, at han nu efter general Wedels ønske vil blokere Strømstad. I rapporten fremhævede han ikke andre officerer end capitainlieutenant Grip, der havde mistet en arm, og major Rosencrantz, der blev såret om bord i samme galej som Tordenskjold selv, samt chefen for galejen PRINTZ CARL, lieutenant Helmich, **"som endskiøndt hand er af de yngste, dog denne anden gang har wiist extraordinaire bravoure og Nidkierhed for Eders Kongel: Majestéts Tieneste."**, selvom han senere udnævnte 2 månedslieutenanter til capitainlieutenanter i månedstjenesten på grund af deres fortjenester under kampen (230). Til Admiralitetet sendte han kopi af rapporten til Kongen, men rekvirerede også erstatningsmandskab og ammunition. Wedel fik ligeledes en kopi af rapporten til Kongen, og Tordenskjold meddelte, at han havde sendt prammene og galejerne til Skjeberg Kilen. Wedel havde åbenbart besværet sig over, at capitain Sahlgaard selv havde rekvireret ammunition i stedet for at gøre det gennem eskadrechefen, og herom hedder det:

**"Att hr. Capit: Sahlgaard, som jeg fornemmer er een Liebhaber af difficultét, bemøder Deres Excell: om adskilligt, som jeg undsaa mig fore, formerker Deres Excellce Naadigst jeg ikke kand gjøre wed. Ti hvad sig Krudt angaar, skall Flottillien der med fra Escadren bliwe forsyvnet af de sidst Naadigst forskudte 130 Centner; Mens til Kugler og Skraa ønskete Deres Excellence dermed Naadigst wilde føye Anstalt."**

Tordenskjolds utilfredshed med Sahlgaard og andre officerer kom til udtryk med følgende ord:

**”Jeg er ikkon it Menniske, og kand derfor ikke være meere end paa it Stæd á gangen, Gud weed jeg har giordt saadan Anstalt, og giwet skriftlig ordre, og Mundtlig information saa udtrækkelig, som noget Menniske: Men jeg kand ikke for, at jeg har een deel taabelig Mennisker at drages med.”**

Samme dag blev Sahlgaard reprimanderet for sin henvendelse til Wedel, og hukkerten TRIUMPHANT sendtes til København med rapporterne til Kongen og Admiralitetet (231)). Capitain Danielsen fik ordre til sammen andre officerer at afholde forhør i anledning af en land lieutenants ulydighed, og capitainerne Rostgaard og Danielsen fik ordre til at komplettere deres soldatesker (232). Soldaterne kom fra 2 forskellige kompagnier, og i brevet til Rostgaard hedder det bl.a.:

**”Hr. Capitain Winds Compagnie forpflages strax, men de af Capt. Hakkes nyder ikkun Øll, og i Morgen til frokost begynder at spise.”**

Ordren er et godt eksempel på Tordenskjolds økonomisering med Kongens midler, men også et godt eksempel på, at han måtte beskæftige sig med selv de små logistiske detaljer. Den 23. fik mønsterskriver Engelmand ordre til sammen med stabskirurg Gunnerus at tage sig af de sårede, der indlægges på lazarettet, og krigskommissær Colding fik ordre om, hvorledes han skal forholde sig med 6.800 Rdl., som nu langt om længe er blevet udbetalt. Kun et mindre beløb må bruges til afdrag på gælden til afdøde Alsbaks dødsbo, hvilket Tordenskjold har underrettet enken om (233). Samme dag bad Tordenskjold toderen i Frederikstad om at assistere stabskirurgen med penge til indkøb af lærred og fransk brændevin til brug ved forbindelse af de sårede, og Colding fik besked på at ubetale mønsterskriveren 1000 rdl. til dækning af de såredes forplejning. Capitain Danielsen fik ordre til at sende 2. kirurgen i land for at assistere stabskirurgen (234).

Ekvipagemester Reesen fik den 24. ordre om indkøb af tovværk og andet forbrugsgods til eskadren. Bemærkelsesværdigt er det, at Tordenskjold personligt garanterede for betalingen (233). Samme dag fik capitain Sahlgaard ordre til at udtage 14 tdr. tjære fra et opbragt skib, hvorefter skibet skulle bringes til Frederikstad, ligesom han beordredes til straks at sende 2 – 3 skærbåde eller dobbelte chalupper til eskadren i Frederikstad. Skibets dokumenter sendte Tordenskjold til udtalelse hos kancelliråd Falk i Christiania (236). Stabskirurg Gunnerus fik ordre til at revidere rekvisitionerne på medicin fra eskadren og flotillen, inden de blev indleveret til apoteket. Ved revisionen skal han tage højde for, at rekvisitionerne, bortset fra LAALANDS, var indleveret før angrebet på Strømstad (237). Krigskom-



## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

missær Colding fik ordre til at indkøbe 4-500 favne birkebrænde hos borgere i Larvik, ligesom han beordredes til at sende brænde, øl og ærter til eskadren. Fartøjer til transporten skal han rekvirere hos ekvipagemester Reesen. Han skal i øvrigt træffe aftale om levering af skrå og knippelkugler med jernværket i Larvik, og han kan rekvirere fripas til sendebudene hos vicestadtholderen (238).

Den 25. juli fik capitain Sahlgaard en meget kraftig reprimande på grund af hans rapport om galejflotillens ammunitionsforbrug under angrebet på Strømstad. Det hedder bl.a.:

**”Tilstillede Specification over forskudte Lod og Krud udj sidste Action, finder jeg saa u-tilbørlig opskrevet, at samme ikke uden stor Chagrin har kundet igiennemlæse. Hr Capitain er selv Widne at de fleeste af Galléerne kom ikke førend mod Slutningen af Actionen, og dog er saa mange Skud anført. Og som jeg hverken kand eller bør see Hans Majt saa u-tilbørlig bliver udj sin Jinteresse defraudéret: Saa vilde hr Capitain behage vedkommende, andre og rigtige lister at affordre, som for den heele Flotillje hver for sig med Saligheds Eed ved slutningen bekræftes...”** (239).

Brevet er et yderligere eksempel på den omhu, som Tordenskjold udviste i sin forvaltning af Søe-Armaturens økonomi. Ekvipagemesteren, capitain-lieutenant Reesen blev beordret til at sørge for afhentning af materiel til Fynske Nationale Regiment, og rebslagermester Sørensen fik besked om at udlevere tovværk til eskadren. I dette tilfælde garanterede Tordenskjold med sit æresord for betalingen. Reesen fik også ordre til at sørge for, at skibsløbet blev afhentet regelmæssigt på bryggeriet, således at det ikke blev forðærvet (240).

Den 26. blev lieutenant Friderichsen fra LAALAND beordret i land for at føre tilsyn med de sårede og deres pleje, og capitain Danielsen fik ligeledes ordre til at beordre én af sine lieutenanter til denne tjeneste, medens både Danielsen og capitain Rostgaard blev beordret til at sende deres 2. kirurger i land til assistance for stabskirurgen, og land lieutenant Paawisch fra galejflotillen blev også beordret i land for at assistere med tilsynet med de sårede og deres pleje. Tordenskjolds omhu for de sårede og deres pleje er bemærkelsesværdig. Han bad i øvrigt capitain Sahlgaards frue om at overtage det overordnede tilsyn med plejen af de sårede, ligesom hun fik ordre til at administrere udbetalingen af penge for forplejningen til mønsterskriver Engelmand. Krigskommissæren fik ordre til at udbetale penge til fru Sahlgaard, og mønsterskriveren fik ordre til at rette sig efter hende (241). Proviantforvalter Alsing og krigskommissær Colding fik

ordre til at sende tovværk og skrå til kanonerne til eskadren med fartøjet ØRNEN (242).

Den 27. rapporterede Tordenskjold til Wedel om antallet af faldne og sårede ved angrebet på Strømstad. Han underrettede endvidere Wedel om, at han af skipperen og 2 passagerer på et opbragt engelsk skib var blevet underrettet om, at de hidtidige efterretninger om Gøteborg eskadrens styrke var overdrevne, og at han stadig var fjenden langt overlegen (243). Chefen for LOSSEN fik ordre til sammen med SØE-RIDDEREN at konvojere handelsskibe fra Stavern til Fladstrand, hvorefter han skulle gå til København for at kølhale. Som sædvanligt påså Tordenskjold, at man ikke unødvendigt gav afkald på de efterspurgte matroser, og capitainlieutenant Gynthelberg fik ordre til at afgive 60 matroser inden afsejlingen (244). Lieutenant Munch sendtes som prisemester på det opbragte engelske skib til Christiania, hvor han skal melde sig til kancelliråd Falk (245).

### BLOKADE AF STRØMSTAD

Den 28. blev capitain Sahlgard beordret til Strømstad. Det hedder bl.a.:

**"...Da paa det Tiiden ikke skal frugtesløs forløbe, og paa vores side ei det mindste vorde negligeret til Fiendens dessein af ald Magt at forekomme: Saa eragtes for best Velædle hr. Capit: Sahlgard med Flot-tilljen, Hielperen og Arca Noæ (saafremt den der a l'aparenter kand vorde repareret) forseigler strax uden for Strømstadt, hvor hand Dag og Natt nøye paaagter samme Stæd ald Tilførsel vorder afskaaret; saa at Fienden ikke faar noget Korn Magazin, hvor til hand allermeest trænger, der oprettet; Ti da vil hans forehavende dessein ved invasion absolute af sig selv forsvinde..."**

Sahlgard fik i øvrigt ordre til at rekognoscere flittigt. Indtil forsyninger når frem, må han fordele beholdningerne mellem fartøjerne. For ikke at spille tiden, skal han ikke supplere sin soldateske, men må klare sig med, hvad han allerede har. GØTEBORG vil blive sendt til støtte med det samme, og de 2 andre lineskibe kommer, så snart de har repareret (246).

Den 29. bestilte Tordenskjold hos skibsbygmester Jørgen Pedersen nye master til SØE-RIDDEREN, og han garanterede også her personligt for betalingen. Chefen for HIELPEREN fik efter ordre fra Admiralitetet instruks om at afgive 1 skibmand og 2 matroser. Capitainlieutenant Ottssen frakommanderedes SØE-RIDDEREN og ansattes som chef for ARCA NOÆ, medens Capitain Wessel afgik fra LAALAND for at blive chef for

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

SØE-RIDDEREN, og hidtidig søkadet Anker beskikkedes som lieutenant i månedstjenesten med tjeneste på FYEN (247). Den 30. beordredes proviantforvalter Wogensen i Frederikstad under henvisning til ordre fra general Wedel til at udlevere proviant til galejflotillen, og materieforvalterens fuldmægtig beordredes til at assistere oberkipper Elias Wulf fra LAA-LAND og ekvipagemester Reesen med diverse materialer til reparation af linieskibene (248). Samme dag skrev Tordenskjold til fru Styhr, der var gift med ekvipagemesteren i Holmestrand, commandeur capitain Styhr, om levering af noget egetræ, der tilhørte ekvipagemesteren. Enken efter afdøde krigskommissær Alsbak blev orienteret om, at det endnu ikke var muligt at betale hendes tilgodehavende, men at Tordenskjold

**”skal tiid efter anden drage saadan Omsorg for hænde og de Umyndiges Conservation, udj alle billige Tilfælde, som om hun var mig Paarørende...”** (249).

Den 31. blev ordren til chefen for LOSSEN om at konvojere sammen med SØE-RIDDEREN ændret, da SØE-RIDDEREN alligevel ikke skulle deltage i konvojen. I stedet skal han konvojere sammen med snauen NEPTUNUS, hukkerten SVENDSKE FORTUNA og et postfartøj. De skibe, der skal videre fra Fladstrand, bliver konvojeret ved Admiralitetets foranstaltning, hvorfor han ved ankomsten til Fladstrand skal sende snauen, hukkerten og postfartøjet tilbage til Tordenskjold, medens han selv skal gå til København (250).

Samme dag sendte Tordenskjold rapport til Kongen om, hvad der var passeret efter angrebet på Strømstad. Han berettede om opbringelsen af den værdifulde engelske prise, som han har sendt til Christiania for, at den kan blive undersøgt. Han rapporterede, at han fra skipperen og passagerer på det engelske skib var underrettet om, at fjendens eskadre var så svækket, at den norske Søe Armatur nu var meget overlegen. Han berettede også, at han havde fået oplysninger om dyrtid i Sverige, hvor én sild koster 3 skilling og en kande øl 18, medens brød også er meget dyrt. Han har allerede sendt GØTEBORG, prammene og galejflotillen tilbage til Strømstad for at blokere, og han vil snarest følge efter med LAALAND og FYEN. Han mener ikke, at der er fare for svensk invasion i Norge før den kommende vinter. Om de kommende operationer hedder det:

**”...Widere skall allerunderdanigst worde observéret aldt hvad ménagères kand udi Eders Kongl. Majestéts excessive udgifter, ved Escadre og Flottillies tilbage kaldelse, eller formindskelse, effter Fiendens Søe Armatures egentlige Beskaffenhed og hans forehavende, saa wit effter**

**min ankomst til Strømstads bloqvade, kand med yderste Fliid worde bragt udi wisse Eerfaring. Der effter jeg, som Hans Excellence Hr. Cammer Herre Gabels ordre, paa Eders Kongelige Majestéts weigne, fører i Munde skal med Skibe og Fregatter holde det krydtsendes i Søen...**"

Tordenskjold ville således, om muligt, indskrænke antallet af blokerende fartøjer, og i stedet bruge skibene og fregatterne til at krydse efter fjendtlige fartøjer. Han berettede videre, at konvojeringen

**"...har i dette aar gaaed i fuld gang, ved idelig convojering..."**,

og at LOSSEN med snauerne konvojerer til Fladstrand, hvorfra den skal gå til Købehavn for kølhaling. Han rapporterede, at eskadrens stabsskirurg havde forsikret ham om, at mindre end en snes af de 246 sårede vilde forblive tjenstdygtige. Endeligt foreslog han, at de i Christiania liggende prisedømte skibe og deres ladninger snarest sælges, idet nogle af ladningerne ellers vil blive fordærvet (251). Admiralitetet fik en kopi af rapporten til Kongen, og han benyttede lejligheden til at bede om at få en agterudsejlet skipper tilbage. Han gjorde i øvrigt Admiralitetet opmærksom på, at han efter nedsendelsen af LOSSEN ikke havde tjenstdygtige fregatter, idet RAA var frakommanderet, og SØE-RIDDEREN var på værft for at få isat nye master. Han bad derfor om, at de nedsendte fartøjer måtte blive repareret hurtigst muligt (252).

Den 1. august sendtes afdøde Alsbaks fuldmægtig til galejflotillen for at udbetale kostpenge til besætningerne, bortset fra officererne, som der endnu ikke er penge til, og kvartermester Elden sendtes med priseskibet SCT. PETER til Larvik, hvor han skulle losse diverse materialer ved "Sø Magazinet" og derefter laste brænde, skibsøl og ærter til eskadren. Han medbragte endvidere et anker, der skulle repareres i Larvik (253). Capitain Sahlgaard fik den 2. august ordre til straks at blokere Strømstad, selvom prammene og GØTEBORG på grund af modvind endnu ikke var kommet frem. Samtidigt fik han besked om udbetalingen af kostpenge til det "gemeene" mandskab og underofficererne (254).

Den 3. august meddelte Tordenskjold i et brev til Wedel, at han har beordret kostpenge udbetalt til galejflotillens mandskab, og han meddelte samtidigt, at han havde brugt 1000 rdl. af de penge, der var assigneret til gager for fregatternes og Snauerne mandskaber, til de såredes forplejning, hvorfor han bad Wedel sørge for, at der bliver assigneret penge til krigskommissæren i stedet. Han gjorde opmærksom på, at han havde været nødt til personligt at udlægge 100 rdr., for at de sårede ikke skulle lide nød

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

(255). Samme dag sendte han et langt brev til den konstituerede krigskommissær, Colding. Foranledningen var åbenbart, at der uden Tordenskjolds ordre var blevet betalt afdrag på gælden til afdøde Alsbaks dødsbo. Colding havde ikke fået overleveret den for Alsbak udfærdigede instruks, og Tordenskjold instruerede ham derfor om Krigskommissærens funktioner. Det hedder herom:

**”...Ellers bestaar Functionen fornemmelig der udj at hand Requirerer, indCasserer, og igjen udleverer Penge till Søe-Armaturens udgiffter, ordinaire og Extraordinaire. Aldt effter mine Ordres: med det Ko: Søe Etatens General Commissariat; Hans Excellce Wedell, effter beskaffenhed, og med mig om alting iidelig Corresponderer. Forsyvner sig med rigtige attesteret Rouller, Qvitteringer, Attester, Reigninger og andet til Hans Regbers Beleg...”**

Colding blev i brevet instrueret om hvor mange penge, han skulle rekvirere hos general Wedel. Han fik også ordre om at antage en fuldmægtig, der skulle gøre tjeneste ved galejflotillen. Den pågældende kan samtidigt fungere som eskadreskriver for capitain Sahlgaard og **”nyde Gage og Tractement af Ko: Ma: Cassa, som kommer Velædle Monsr Colding til Soulagement udj sin Bekostning”**. Han fik endvidere instruks om udfærdigelse af diverse ruller (256).

### DEGRADERINGEN

På dette tidspunkt kom HVALFISKEN tilbage fra København. Om bord var en major, der bl.a. medbragte 2 breve fra Kongen til Tordenskjold. I det ene fik han ordre til at dække Svinesund og alle norske havne mod fjendtlige angreb, og i det andet blev han underrettet om, at schoutbynacht Rosenpalm var beordret til med 3 linieskibe og 1 fregat at transportere tropper til forstærkning af den norske hær. Rosenpalm havde også ordre til konferere med general Wedel om, hvorledes man bedst og billigst kan få den norske Søe-Armatur på fast fod, således at man har oversigt over udgifterne til den,

**”saa og om endskiønt vi din hid indtil førde conduite i kongl. Naade approbere, dog i henseende til din egen tilkommende sikkerhed, og for ey at bebyrde dig med alt for stort ansvar”**

Såfremt Wedel måtte ønske det, skal Rosenpalm overtage kommandoen over den norske Søe Armatur med Tordenskjold som næstkommanderende (257). Der er næppe tvivl om, at årsagen til Rosenpalms opsendelse var, at Kongen ikke var fuldt tilfreds med Tordenskjolds ledelse af den norske Søe Armatur. Som svar på de 2 skrivelser, skrev Tordenskjold den 5. sin "demonstration" til Kongen. Han redegjorde for sin hidtidige tjeneste som eskadrechef og forsvarede operationerne mod Gøteborg og Strømstad. Han sluttede brevet med at bede Kongen om, at lade ham beholde kommandoen. Hvis Rosenpalm skal overtage den, beder han Kongen om at måtte blive frakommanderet (258).

Uanset den mulige degradering, skulle den daglige tjeneste stadig udføres. Materielforvalterens fuldmægtig fik ordre til at indtægtsføre et indkøb af korkpropper, vineddike og tobak, og Colding fik ordre til at rekvirere penge hos Wedel til betaling af tovværk indkøbt hos rebslagermester Sørensen (259). Capitain Sahlgaard fik en alvorlig reprimande, fordi han imod sin ordre havde trukket sig tilbage for en underlegen fjendtlig styrke. Det hedder bl.a.:

**"Jeg fornemmer med største misnøyelse og chagrin hand, efter sin i dette minut indløbne Relation fra Magøe i dag dateret, har retireret fra sin anbefalede Post uden for Strømstad, saa snart udvægterne har givet Seign om fiendtl: Seiglere: da hand dog saa stricte blev beordret, af alleryderste Fliid tilførselen at forhindre, og ikke, uden jmod overmagt forlade sin post. Men som hand det ikke har efterlevet; Jkke afvartet den rætte tiid, inden han burde retereret, mod raison, og Fienden, over hans slette Conduite.....er ligesom aabnet Passen til sit dessein at fuldføre, som, desværre, hannem er gelinget..."** (260).

Dagen efter meddelte Tordenskjold Wedel, at fjenden på grund af Sahlgaards fadæse havde haft held til at bryde blokaden og tilføre Strømstad proviant. I brevet bedyrede han, at han selv var uskyldig, og som dokumentation sendte han kopi af sin ordre til Sahlgaard og af dennes rapport. Han rapporterede også fjendens blokadebrud til vicestadtholder Krag (261). Samme dag sendtes HVALFISKEN til København med breve og for at hente forsyninger, og capitain Sahlgaard fik ordre til at genoptage blokaden af Strømstad, hvor han skal søge at holde de fjendtlige galejer indespærret (262). Den 10. fik Sahlgaard ordre til at disponere flotillens fartøjer på en anden måde, da prammene nu var kommet frem, og capitain Rostgaard fik ordre til midlertidigt at overtage kommandoen over linieskibene, medens Tordenskjold inspicerede galejflotillen ved Strømstad (263). Den 11. underrettede han kancelliråd Falk om 2 prisesager, der var appelleret til



## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

Overadmiralitetetsretten, og han bad Mathias Jokumsen om at fremskynde ølbrygningen, fordi såvel eskadren som galejflotillen manglede øl, og ekvipagemester Reesen fik ordre til at assistere ham. Endeligt bestilte han kardeduspapir hos admiralitetsråd Treschow (264). Proviantforvalter Alsing havde foranlediget af Wedel fået assigneret 2200 rdl., og Colding fik ordre til at indkassere dem (265).

Tordenskjold sendte den 11. rapport til Wedel om sine dispositioner ved blokaden af Strømstad, hvor fjenden nu var helt indespærret og ikke kunne true den danske trafik til og fra Norge. Han takkede Wedel for assignationen af 2200 rdl., og bad om, at han også ville imødekomme fremtidige rekvisitioner. Han rapporterede i øvrigt, at han havde fået bekræftet af svenske desertører, at fjenden kun rådede over 6 galejer. Endeligt bad han Wedel om at støtte hans ansøgning til Kongen om at blive frakommanderet, hvis Rosenpalm skulle overtage kommandoen (266).

Den 13. beordredes Sahlgaard til at afgive 1 eller 2 galejer, idet Tordenskjold muligvis ville sende eet af linieskibene på kryds, og capitain Wessel fik ordre til krydse med SØE-RIDDEREN mellem den norske og den jyske kyst (267). Samme dag sendte Tordenskjold rapport til Admiralitetet om etableringen af blokaden, herunder om Sahlgaards fadæse, ligesom han rapporterede, at SØE-RIDDEREN var sendt ud at krydse. Han sendte en tilsvarende rapport til Kongen (268). Colding fik ordre til at refundere Oluf Mathiasen kostpenge til galejflotillen og afdrage 415 rdl. til Alsbaks dødsbo, og Oluf Mathiasen blev dimitteret som eskadreskriver ved Galejflotillen for at kunne assistere enken med afdøde Alsbaks regnskaber (269). Ekvipagemester Reesen blev beordret til at reparere og kølhale hukkerten TRIUMPHANT, hvis chef fik ordre til inden afsejlingen til Frederikstad at afgive 9 matroser til FYEN (270). Capitain Danielsen fik den 16. ordre til sammen 2 andre officerer at afholde et forhør, og cheferne for linieskibene og prammene samt capitain Sahlgaard fik ordre til at udarbejde nye ruller over besætningerne (271).

Den 19. august måtte Tordenskjold tage til Christiania efter ordre fra vicestatholderen, og han overgav kommandoen over den norske Søe Armatur til capitain Rostgaard ad interim indtil schoutbynact Rosenpalms ankomst. Den 22. ankom Rosenpalm i LØVENDALS GALEJ, og han han højste samme dag sit flag på LAALAND (272). Tordenskjolds periode som chef for den norske Søe Armatur var til ende.

## AFSLUTNING OG VURDERING

Ved en vurdering af Tordenskjolds indsats som eskadrechef er det naturligt først at undersøge, hvorledes han løste sin primære operative opgave, at opretholde dansk søherredømme i operationsområdet.

Her gjaldt det først og fremmest at sikre den sårbare forsyningslinie mellem Danmark og Norge mod angreb fra den svenske eskadre i Gøteborg og de mange svenske kaperfartøjer. Denne opgave løste han med stor succes ved etablering af en meget effektiv konvojtjeneste. Vi har set, at han etablerede konvojer, når der var behov herfor, og vi ser også en effektiv udnyttelse af materiellet, idet han altid lod skibe, der skulle til Danmark for at reparere, konvojere til Fladstrand eller København. Tordenskjold var klar over konvojeringsens værdi, og vi ser, at han tvang uvillige førere af koffardifartøjerne til at deltage i konvoj (273). Så vidt ses, blev der i hele perioden kun erobret 5 skibe fra de af Tordenskjold etablerede konvojer(274). Ud over konvojer benyttede Tordenskjold sine fregatter og snauer til at krydse efter fjendtlige fartøjer, og der er ikke tvivl om, at denne krydsning i høj grad generede de svenske kapere i deres virksomhed og dermed medvirkede til sikring af forsyningslinien.

Den anden opgave, der skulle løses for at opretholde søherredømmet, var afskæringen af forsyninger til de svenske vestkysthavne. Tordenskjold var meget bevidst om betydningen af denne opgave. I hans "demonstration" til Kongen i anledning af "degraderingen" hedder det således:

**"...Mit allerunderdanigste fundamente er dette: at som det er uueligt, over Heste Ryggen at faa vivres etc. Udj it Land, saa beswærlig situéret, til én considerable Armées/: af ringe Antall kand de indtet udrætte:/ underholdning tilført: Saa vil necessario ald Fiendens hoved-dessein blive til wand, om han ikke faar Tilførsel Sæwærts..."**  
(275).

Det var utvivlsomt den samme tankegang, der lå bag ved de 2 mislykkede angreb på Gøteborg og Strømstad. Denne del af opgaven løste Tordenskjold ved at iværksætte blokade først af Gøteborg, der måtte blive hovedbasen for et evt. angreb på Norge, og senere af Strømstad, da svenskerne begyndte at udbygge denne havn som et fremskudt depot for et sådant angreb. Han benyttede sine lineskibe og galejflotillen inklusive de 2 pramme til blokade operationerne, medens fregatterne og snauerne blev sendt ud for at krydse efter svenske forsyningsfartøjer. Disse operationer var effektive og betød, at det ikke i den periode, hvor Tordenskjold var chef for Søe Armaturen, lykkedes fjenden at opbygge tilstrækkelige depoter til at iværk-

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

sætte angrebet på Norge. Tordenskjold beskrev selv meget træffende sine resultater i "demonstrationen" til Kongen, idet det hedder:

**"Belangende den førte conduite: hvad har da it Menniske meere kundet gjøre, end giordt? Fienden har indtet desse in faaed udførdr; hans Negotie afskaaren; dyr tiid aarsaget hos sig selv; end sige faaed Tilførsel, hvoraf een considerabel Armée skulle udj it Fremmet og bergrigt Land subsistére. I den stæd er hand anden gang af mig bleven hiem-søgt, som har tilføyed Ham dette: at Hans Land-force, til største Beswæring, er bleven bewæget; separéret; heele Kusten allarméret; Batterier, alleene for egen Beskiærmelse, opkast, med Folk besætt, og wiidere. Folk har han mist; Fahrtyer i qvantitét bleven frataget og opbrendt; og correspondencen hæmmet og confudéret, ved Posters optagelse, og saa mange couffardi Skibes opbringelse."**

Man kan derfor slå fast, at Tordenskjold løste sin primære operative opgave til punkt og prikke, selvom angrebene på Gøteborg og Strømstad slog fejl. Han havde sikkert ret i, at disse angreb, selvom de slog fejl, medførte et øget forbrug af ressourcer hos fjenden. Gennemgangen af korrespondancen har vist, at også de sekundære opgaver, rekognoscering, søtransport, samarbejde med hæren og VIP-transport blev løst tilfredsstillende. Det kan derfor fastslås, at Tordenskjold i den periode, hvor han havde kommandoen over den norske Søe Armatur, viste sig som en særdeles habil og kompetent operativ leder.

Bag ved Tordenskjolds succes som operativ leder lå en imponerende administrativ indsats. Da han overtog kommandoen, befandt Søe Armaturen sig øjensynligt i opløsningsstadiet, og det lykkedes ham med fast hånd og i løbet af forbløffende kort tid at få organisationen bragt i de rette baner, selv om han fra først til sidst måtte kæmpe for at få tilstrækkelige forsyninger og penge til at holde Søe Armaturen operativ. De initiativer, han udviste for at skaffe penge og forsyninger, var mange og utraditionelle. Korrespondancen viser, at Søe Armaturen i meget høj grad levede på kredit, opnået ved Tordenskjolds initiativ. Vi ser f.eks. adskillige tilfælde, hvor han personligt garanterer og sikrer kreditorenes betaling med sit æresord. Der var således reelt tale selvskyldnerkaution fra Tordenskjolds side for at sikre Søe Armaturens mulighed for at operere. Selvom forsyning af Søe Armaturen i princippet var den norske Slotslov uvedkommende, opnåede Tordenskjold i flere tilfælde forsyninger og penge ved over general Wedel at spille på, at denne i givet fald måtte bære ansvaret for følgerne af, at Søe Armaturen ikke kunne operere på grund af proviant- og pengemangel. Da situationen blev helt håbløs, og alle kreditmuligheder var udtømte,

sikrede Tordenskjold muligheden for fortsatte operationer ved det usædvanlige og risikable skridt at bortsælge ladningen fra et prisedømt skib uden tilladelse og bruge Kongens andel af de indkomne penge til fordel for Søe Armaturen. I et brev til Kongen den 10. juni hedder det herom:

**"Havde jeg, paa allernaadte Behag ikke brugt det Mojen, de i Winter af forauktionerede Wahre af opbragte Engelse Priis indkomne Penge, saa wit Ed.Ko.Mats anpart angik, til Søe Armaturens fornødenhed at émployé; saa seer ikke at kunde end denne tiid have udrettet det aller mindste till Min aller naadte Konges Tieneste, som for den svite der paa vilde have fuldt, wel havde wæret wærd at beklage."** (276)

Samtidigt var Tordenskjolds administration af de midler og det materiel, hvorover han rådede, præget af en betydelig økonomisk omhu, der f.eks. kom til udtryk, når eskadrens fartøjer sendtes til København for at reparere, og når han beordrede besætningerne indkvarteret i land under oplægnings- og reparationsperioder. Han beskæftigede sig administrativt med mange detalier, men havde også sans for den overordnede tilrettelæggelse af administrationen. Det kom f.eks. til udtryk i et brev til Wedel, hvor han begrundede opdelingen af stillingen som krigskommissær, således at der udnævntes såvel en krigskommissær som en proviantforvalter for Søe Armaturen. Det hedder:

**"...saa som jeg er kommet i Erfaring Ko: Mats Tieneste for meere end een aarsags skyld bædre beforders at de to Tienester bliwer separerede..."** (277)

Tordenskjold var meget bevidst om betydningen den "gemeene" matros for Søe Armaturens effektivitet, og han bestræbte sig meget for at sørge for besætningernes materielle fornødenheder i form af gager, kostpenge og proviant. Ikke mindst de sårede var genstand for hans omhu. Gode matroser var en mangelvare, hvorfor det var vigtigt, at så mange som muligt af de sårede igen blev tjenstdygtige. Det betød også, at skibe, der sendtes til reparation, som regel blev beordret til forinden at afgive matroser til andre skibe. Det er ikke muligt med baggrund i den gennemgåede korrespondance at vurdere, hvorledes den "gemeene" matros så på Tordenskjold, men den omstændighed, at han faktisk afværgede en matrosstrejke, tyder på visse overtalelsesevner. Tordenskjold havde utvivlsomt et temperament, der kunne føre til korporlig afstraffelse af folkene, sagerne omkring skibsskriveren og trompeteren er eksempler herpå. Sådanne tilfælde skal

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

dog nok ses i lyset af datidens samfundsforhold, hvor revselse af tjenestefolk ikke var ualmindelig.

Det er heller ikke med baggrund i den gennemgåede korrespondance muligt at vurdere Tordenskjolds forhold til sine officerer. Det fremgår af henstillinger fra general Wedel (278) og admiral Gabel (279), at Tordenskjolds temperament også kunne gå ud over officerer, der i hans øjne havde fejlet. Hans behandling af capitain Sievertz, da denne gjorde indsigelse mod angrebet på Gøteborg, forekommer utiltalende, og det samme gør hans omtale af capitain Sahlgaard og andre officerer som **"een deel taabelig Mennisker"**. Flere breve, og ikke mindst hans anmodning til Kongen om at blive bemyndiget til at afsætte og udnævne skibschefer, kunne tyde på, at Tordenskjold oprindeligt har haft problemer med at få sine ordrer adlydt. Disse problemer synes dog at forsvinde efter at Kongen har givet ham den ønskede ekstra autoritet. Man ser f.eks., at beslutningerne i krigsrådene altid enstemmigt følger Tordenskjolds indstillinger.

En gennemlæsning af Tordenskjolds breve fra den behandlede periode viser, at han var en meget selvbevidst og ærekær officer. Når han i sin "demonstration" til Kongen gav udtryk for, at han er

**"...it Menniske, søgende indtet andet i Werden end den blotte honneur u-besmittet af optenkelig egen Interesse..."**,

forekommer det lidt overdrevent. Tordenskjold var uden tvivl meget ambitiøs, og han lagde i sine rapporter til Kongen, når noget gik galt, megen vægt på at understrege, at fejlen ikke var hans, men måtte placeres hos andre. Tordenskjolds ændrede holdning i sagen mod Vosbein efter modtagelsen af Gabels tilrettevisning tyder også på en vis opportunistik. Der er ikke tvivl om, at Tordenskjolds hurtige karriere havde skabt fjender og misundere. Han forsømmer da heller ingen lejlighed til i rapporterne til Kongen at påpege muligheden for misundernes bagtalelse. I brevet til Admiralitetet vedrørende det norske Generalitets krav om mønstring af soldatesken, når et skib anløb havn, beskyldte han endog general Wedel for at have beordret disse mønstringer for at genere ham på grund af misundelse (280).

Denne svaghed i Tordenskjolds personlighed kan imidlertid ikke udviske indtrykket af en utroligt energisk og meget effektiv operativ leder, der samtidigt var en fremragende administrator, som, uanset nærmest umulige logistiske forhold, var i stand til at løse sine opgaver som chef for den norske Sømatur.

NOTER

1. Se f.eks. *Olav Bergersen: Viceadmiral Tordenskiold, 2. Bd., isæt pag. 1112.*
2. *Olav Bergersen: Tordenskiolds brev. I noterne angives brevene med deres nummer i brevsamlingen.*
3. *Suppleret med oplysninger fra Bergersen: Viceadmiral Tordenskiold, 2.bd. (Bergersen II)*
4. *Angrebene på eskadren i Gøteborg og på Strømstad finder sted i denne periode. Disse operationers udførelse vil ikke blive nærmere omtalt. Der henvises til fremstillingen i Bergersen II og til Per Jacobsen i *Marinehistorisk Tidsskrift 1998 pag. 103 ff.**
5. *Brev nr. 199 f.*
6. *Bilag til brev nr. 199 f. og Bergersen II pag. 667.*
7. *Bilag til brev nr. 199 f.*
8. *Bergersen pointerer, at Tordenskiold ikke var underlagt Generalitetets kommando, men blot skulle forhandle med det om et strategisk samvirke mellem hær og flåde under de forventede vigtige begivenheder på det norske krigsteater, jf. Bergersen II pag. 668 og brevsamlingen pag. 250. En sådan forståelse af instruksen er sikkert for liberal, jf. også Halfdan Barfoed: *Vor Flåde i Fortid og Nutid, bd. 1 pag. 264, hvor det bemærkes, at kommandoen "ikke var selvstændig". Også denne opfattelse forekommer for unuanceret. Bestemmelsen om krigsrådets afgørende indflydelse var ikke særegen for Tordenskiold. Selv generaladmiralløjtnant Gyldenløve havde en sådan bestemmelse i sin instruks, jf. Bergersen: *Fra Henrik Bielke til Ivar Huitfeldt bd. 4, pag. 463, hvor det bestemmes, at den civile kommitterede bl.a. skal påse, at alle beslutninger i krigsrådet bliver udført efter de flestes vota. Det bemærkelsesværdige er, at Tordenskiold i modsætning til andre af datidens flagmænd øjensynligt ikke havde problemer med at overbevise krigsrådet om, at hans indstillinger skulle følges!***
9. *Se Bergersen II pag. 666, hvor det på grundlag af en udtalelse fra Tordenskiolds eskadreskriver fastslås, at dette betød, at "han agerede som Flagmand".*
10. *Brev nr. 207.*
11. *Brev nr. 346.*
12. *Brev nr. 203.*
13. *Bilag til brev nr. 204, hvor det bl.a. hedder: "Det er beklage den Elendige tilstend af Svaghed iblant Os her ved Stæden Officerer og Gemeene saa at mange bortdør, og de som lever kommer meget langsom til Deris Kræffter igien, Nyligen er Død Capitain Lieutenant Tønder, 2de Lieutenanter og Esqvadreskriveren som havde alting under hænder, samt adskillige af de Gemeene, 1 Lieutenant foruden mange andre, som endnu er Sengeliggende, saa det er ynck at see, Folckene ere nøgne, de haver i lang tid ingen Penge bekommet, sliider Klæderne af og intet at Kiøbe for, Af Proviand er slet forraad baade her og udi Laurvigen effter Commandeur Christophersens brev ligger han udi Stawern for Mangel af Proviand."*
14. *Bergersen lipag. 671*



## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

15. *Brev nr. 208. Justitsråd Bille var tidligere kommandørkaptajn, og havde under admiral Sehesteds fravær i begyndelsen af 1700-tallet været interimchef for kadetkorpset. Han ejede godset Ellinge-gaard nordvest for Fladstrand.*
16. *Brev nr. 209 a. Lieutenant Printz blev tilkommanderet Bille som assistent, jf. brev nr. 219.*
17. *Brev nr. 213.*
18. *Se f.eks. brev nr. 213, 214 og 215, 282 og 283, 347 og 348, 372, 373 og 376 samt 438,439 og 440.*
19. *Se f.eks., brev 356, 358, 438,439 og 440.*
20. *Brev nr. 220.*
21. *Brev nr. 221.*
22. *Brev nr. 224.*
23. *Brev nr. 231. Styrken var forøget med 1/1 galej og 6 dobbelte cha-lupper.*
24. *Brev nr. 225.*
25. *Brev nr. 226.*
26. *Brev nr. 227.*
27. *Brev nr. 230.*
28. *Brev nr. 233.*
29. *Brev nr. 235.*
30. *Brev nr. 239.*
31. *Brev nr. 237.*
32. *Brev nr. 240.*
33. *Brev nr. 243.*
34. *Brev nr. 244.*
35. *Brev nr. 243 a.*
36. *Brev nr. 245 og 246.*
37. *Brev nr. 248.*
38. *Brev nr. 249.*
39. *Brev nr. 251 og 252.*
40. *Brev nr. 250.*
41. *Brev nr. 253 og 253 a.*
42. *Brev nr. 254 a.*
43. *Brev nr. 257.*
44. *Brev nr. 260. I dette brev takker han også Kongen for tilkendegi- velse om Kgl. Naade uanset den mislykkede konvoj.*
45. *Brev nr. 261.*
46. *Brev nr. 262.*
47. *Brev nr. 263.*
48. *Brev nr. 264.*
49. *Brev nr. 265.*
50. *Brev nr. 267.*
51. *Brev nr. 268.*
52. *Brev nr. 269.*
53. *Brev nr. 270.*
54. *Bergersen II pag. 692.*
55. *Brev nr. 271.*
56. *Brev nr. 272.*
57. *Brev nr. 273 og 274.*
58. *Brev nr. 275 og 275 a.*
59. *Brev nr. 276 a og 277.*
60. *Brev nr. 278,*
61. *Brev nr. 279.*
62. *Brev nr. 280.*
63. *Brev nr. 281.*
64. *Brev nr. 282 og 283.*
65. *Brev nr. 284.*
66. *Brev nr. 288.*
67. *Brev nr. 289 og 290.*
68. *Brev nr. 292.*
69. *Brev nr. 292 a.*
70. *Brev nr. 295 og 296.*
71. *Brev nr. 298.*
72. *Brev nr. 299 c.*
73. *Brev nr. 300 a. og c.*
74. *Brev nr. 305.*
75. *Brev nr. 306 og 307.*
76. *Brev nr. 309 og 311.*
77. *Brev nr. 312, 313 og 314.*
78. *Brev nr. 315.*
79. *Brev nr. 316.*
80. *Brev nr. 317.*
81. *Brev nr. 318.*
82. *Brev nr. 319.*
83. *Brev nr. 320.*
84. *Brev nr. 322.*
85. *Brev nr. 328.*
86. *Brev nr. 329.*
87. *Brev nr. 330.*
88. *Brev nr. 331.*
89. *Brev nr. 332.*
90. *Brev nr. 333.*

TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

91. Brev nr. 336.  
 92. Brev nr. 339.  
 93. Brev nr. 341.  
 94. Brev nr. 342.  
 95. Brev nr. 343 og 345.  
 96. Brev nr. 344 og 345 a.  
 97. Brev nr. 345 c.  
 98. Brev nr. 346, 347 og 348.  
 99. Brev nr. 352.  
 100. Brev nr. 358 og 361.  
 101. Brev nr. 353.  
 102. Brev nr. 355 a.  
 103. Brev nr. 354.  
 104. Brev nr. 355.  
 105. Brev nr. 355 c.  
 106. Brev nr. 356.  
 107. Brev nr. 359 og 360.  
 108. Brev nr. 363 b og 363 c.  
 109. Brev nr. 365 og 365 a.  
 110. Brev nr. 367.  
 111. Bergersen II pag. 715.  
 112. Brev nr. 372.  
 113. Brev nr. 373 og 373 a.  
 114. Brev nr. 374 og 375.  
 115. Brev nr. 376.  
 116. Brev nr. 377.  
 117. Brev nr. 383.  
 118. Brev nr. 384.  
 119. Brev nr. 385.  
 120. Brev nr. 386.  
 121. Brev nr. 387.  
 122. Brev nr. 388.  
 123. Brev nr. 389.  
 124. Brev nr. 472 og Bergersen II pag. 720 f.  
 125. Brev nr. 389 b.  
 126. Brev nr. 392.  
 127. Brev nr. 394 og 395.  
 128. Brev nr. 399 og 400.  
 129. Brev nr. 410.  
 130. Brev nr. 398 og 402 a.  
 131. Brev nr. 402 b.  
 132. Brev nr. 403 og 404.  
 133. Brev nr. 405 med bilag.  
 134. Brev nr. 406.  
 135. Brev nr. 407 og 408.  
 136. Brev nr. 409.  
 137. Brev nr. 412 og 413.  
 138. Brev nr. 413 b og 413 c.  
 139. Brev nr. 413 d og 413 e.  
 140. Brev nr. 414.  
 141. Brev nr. 416.  
 142. Brev nr. 417.  
 143. Brev nr. 418.  
 144. Brev nr. 419.  
 145. Brev nr. 421, 422 a og 422 b.  
 146. Brev nr. 424.  
 147. Brev nr. 426.  
 148. Bergersen II pag. 729 f.  
 149. Brev nr. 427.  
 150. Brev nr. 428.  
 151. Bilag til brev nr. 428.  
 152. Brev nr. 429.  
 153. Brev nr. 430 og 431.  
 154. Brev nr. 432 og 433.  
 155. Brev nr. 438 og 439.  
 156. Brev nr. 434.  
 157. Brev nr. 435.  
 158. Se om angrebet Per Jacobsen i *Marinehistorisk Tidsskrift* 1998 pag. 103 ff. Se i øvrigt brev nr. 437 og 438.  
 159. Brev nr. 438 og 439.  
 160. Jf. Per Jacobsen i cit. vk. pag. 105 ff.  
 161. Brev nr. 440, 441 og 442.  
 162. Brev nr. 443 og 444.  
 163. Brev nr. 445 og 446.  
 164. Brev nr. 447, 448, 449 og 450.  
 165. Brev nr. 452.  
 166. Brev nr. 454 og 455.  
 167. Brev nr. 458.  
 168. Brev nr. 459 og 460.  
 169. Brev nr. 461.  
 170. Brev nr. 462, 463, 464, 465 og 467.  
 171. Brev nr. 469.  
 172. Brev nr. 470.  
 173. Brev nr. 472.  
 174. Bergersen II pag. 766.  
 175. Brev nr. 474.  
 176. Brev nr. 475.

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

177. Brev nr. 476.  
 178. Bergersen II pag. 767.  
 179. Brev nr. 477.  
 180. Brev nr. 479.  
 181. Brev nr. 479 a og 480.  
 182. Brev nr. 481 og 482.  
 183. Brev nr. 483 og 483 a.  
 184. Bergersen II pag. 771.  
 185. Brev nr. 484.  
 186. Brev nr. 485 a, 485 b, 486 og 491.  
 187. Brev nr. 490, 493 a og 493 b.  
 188. Brev nr. 495 og 496.  
 189. Brev nr. 503.  
 190. Brev nr. 499, 500 og 500 a.  
 191. Brev nr. 501 med bilag og 502.  
 192. Brev nr. 503.  
 193. Brev nr. 504.  
 194. Brev nr. 505 og 506.  
 195. Brev nr. 508, 509 og 510.  
 196. Brev nr. 511.  
 197. Brev nr. 512 og 512 a.  
 198. Brev nr. 514 og 514 a.  
 199. Brev nr. 515.  
 200. Bergersen II pag. 783 f.  
 201. Brev nr. 516.  
 202. Brev nr. 518.  
 203. Brev nr. 519.  
 204. Brev nr. 520.  
 205. Brev nr. 521.  
 206. Brev nr. 522.  
 207. Brev nr. 523 og 524.  
 208. Brev nr. 525.  
 209. Brev nr. 526 og 527.  
 210. Brev nr. 528.  
 211. Brev nr. 529.  
 212. Brev nr. 530.  
 213. Brev nr. 531, 532, 532 a og 533.  
 214. Brev nr. 534 og 536.  
 215. Brev nr. 535, 536 og 537.  
 216. Brev nr. 538.  
 217. Brev nr. 539 og 540.  
 218. Brev nr. 541, 542, 543, 544 og 544 a.  
 219. Brev nr. 545 a, 546 og 547.  
 220. Brev nr. 549.  
 221. Brev nr. 551.  
 222. Brev nr. 552.  
 223. Brev nr. 553.  
 224. Brev nr. 554.  
 225. Brev nr. 555 og 556.  
 226. Se Per Jacobsen i *Marinehistorisk Tidsskrift* 1998 pag 108 ff.  
 227. Brev nr. 556 a, 556 b og 559.  
 228. Brev nr. 557 og 558.  
 229. Brev nr. 560, 561 og 562..  
 230. Brev 564 og 565.  
 231. Brev nr. 563 og 566.  
 232. Brev nr. 567.  
 233. Brev nr. 567 a, 568, 569 og 570 a.  
 234. Brev nr. 570, 570 b og 570 c.  
 235. Brev nr. 571.  
 236. Brev nr. 572 og 573.  
 237. Brev nr. 574.  
 238. Brev nr. 575.  
 239. Brev nr. 576.  
 240. Brev nr. 576 a, 578 og 578 a.  
 241. Brev nr. 579, 579a, 579 b, 583, 580, 581 og 582.  
 242. Brev nr. 579 c.  
 243. Brev nr. 584.  
 244. Brev nr. 585 og 586.  
 245. Brev nr. 587.  
 246. Brev nr. 588 og 589.  
 247. Brev nr. 590, 590 a, 591, 592 og 593.  
 248. Brev nr. 593 a, 594, 595 og 596.  
 249. Brev nr. 597 og 599.  
 250. Brev nr. 600.  
 251. Brev nr. 602.  
 252. Brev nr. 603.  
 253. Brev nr. 604, 606 og 607.  
 254. Brev nr. 608.  
 255. Brev nr. 609.  
 256. Brev nr. 610.  
 257. Bergersen II pag. 822 f.  
 258. Brev nr. 611, som Tordenskjold betegnede som "Allerunderdanigste Demonstration", og 612.  
 259. Brev nr. 613 og 614.  
 260. Brev nr. 615.  
 261. Brev nr. 616 og 617.  
 262. Brev nr. 618.

## TORDENSKJOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR

263. *Brev nr. 619, 620 og 621.*  
264. *Brev nr. 621 a, 621 b, 621 c og 623.*  
265. *Brev nr. 621 d.*  
266. *Brev nr. 622.*  
267. *Brev nr. 624 og 625.*  
268. *Brev nr. 626 og 626 a.*  
269. *Brev nr. 626 b og 626 c.*  
270. *Brev nr. 626 d og 626 e.*  
271. *Brev nr. 627 og 627 a.*  
272. *Brev nr. 628 og Bergersen II pag. 838.*  
273. *Brev nr. 424.*  
274. *Brev nr. 427, hvor svenske skibe uden Tordenskjolds viden var iset ud fra Gøteborg, jv. brev nr. 372.*  
275. *Brev nr. 611.*  
276. *Brev nr. 484.*  
277. *Brev nr. 622.*  
278. *Bergersen II pag. 766.*  
279. *Bilag til brev nr. 503.*  
280. *Brev nr. 427.*

## FORMANDENS ÅRSBERETNING

### 217. FORSAMLINGSÅR

#### MØDEAKTIVITET

Der har i det 217. forsamlingsår været afholdt ni møder, alle i København. Oprindeligt var planlagt ti møder, men på grund af frafald fra en foredragsholder pga. sygdom måtte et møde aflyses i sidste øjeblik. Emnerne for foredragene har spændt vidt, men har i hovedsagen drejet sig om flådens virke som politisk instrument før, nu og i fremtiden. Forsamlingsårets julemøde tog traditionen tro en ennemæssig afstikker, denne gang til Nordøstgrønland med HKH Kronprinsens foredrag om sine oplevelser på slæderejsen "Sirius 2000". Dette møde var med et deltagerantal på 96 forsamlingsårets mest populære. Tilslutningen til møderne i øvrigt har også været god, med et gennemsnitligt deltagerantal på 43.

Der har på møderne hyppigt deltaget gæster, oftest i form af kadetter fra Søværnets Officersskole eller officerer fra øvrige værn. Endvidere har den amerikanske forsvarsattaché Captain Watson været en hyppig gæst.

#### PRISSPØRGSMÅL

Der blev ikke fremsat prisspørgsmål i det 217. forsamlingsår.

#### ANDRE ARRANGEMENTER

Den 22. marts nedlagde Søe-Lieutenant-Selskabet en krans ved Peder Willemoes' mindesmærke på Odden Kirkegård og efterfølgende frokost med Chefen for Artillerikursus Sjællands Odde som vært. Selskabet repræsenteredes af orlogskaptajn Per Starklint.

Den 2. april deltog Søe-Lieutenant-Selskabet i skikkelse af selskabets tidligere formand – kaptajnløjtnant Jimmy Skelmose – i markeringen af 200-årsdagen for Slaget på Reden. Forud for selve dagen havde selskabets daværende sekretær – kommandørkaptajn Stephen Ditlevsen – med stort engagement deltaget i arbejdsgruppen nedsat med formålet at planlægge selve arrangementet.

## FORMANDENS ÅRSBERETNING

Den 27. juni afholdtes et introduktionsarrangement for afgangsklassen ved Søværnets Officersskole i fællesskab med Søofficersforeningen. Arrangementet afstedkom 8 indmeldelser i Søe-Lieutenant-Selskabet, og i øvrigt et tilsvarende antal i Søofficersforeningen.

Den 29. juni deltog formanden i udnævnelsen af afgangsklasserne fra Søværnets Officersskole.

### UDSKIFTNINGER PÅ SEKRETÆRPOSTEN

Den 11. april 2001 afgik selskabets daværende sekretær – kommandørkaptajn Stephen Ditlevsen – ved døden. Kort tid efter – i begyndelsen maj – tiltrådte orlogskaptajn Bjarne Hestbæk som selskabets sekretær, men han valgte efter få måneder at trække sig på grund af arbejdspress. Med virkning fra 1. september ansatte bestyrelsen derfor orlogskaptajn af reserven Hans Erik Juul som midlertidig sekretær, med mulighed for fast ansættelse på et senere tidspunkt. Hvorvidt en fast ansættelse bliver udfaldet, eller om der kommer til at ske endnu et skifte på sekretærposten, forbliver for en stund uafklaret og kommer an på Juuls arbejde efter årsskiftet.

### UREGELMÆSSIGHEDER I DRIFTEN AF SELSKABET

Der har i årets løb været uregelmæssigheder i den daglige drift af selskabet, der som bekendt varetages af selskabets sekretær. Uregelmæssighederne i driften skyldes, at Ditlevsen ved sin bortgang tog en del hemmeligheder med sig om detaljerne i driften af selskabet, herunder systematikken i anvendelsen af regnskabsprogrammer og adressekartoteker. Dette afstedkom således en pause i sekretariatets virke, og efterdønningerne heraf er først nu ved at fortage sig, hvilket bl.a. giver sig udtryk i røde tal på bundlinjen af årets regnskab.

Underskuddet på driften skyldes en kombination af flere faktorer. Først og fremmest har den budgetterede tilstrømning af midler gennem kontingenter og annonceindtægter ikke fundet sted i samme takt som forventet. Denne manglende tilstrømning er forårsaget af vanskelighederne med at følge op på trufne aftaler om annonceringer i Tidsskrift for Søværnen samt kontingentrestancer, begge dele forårsaget af den førnævnte ugenomsigtighed i sekretariatets drift. For det andet har årets mødeudgifter været højere end forventet. Som tidligere nævnt har det gennemsnitlige antal mødedeltagere været ret højt, og i denne forbindelse har det flere gange været nødvendigt med 2 (op til 3) serveringsdamer. Udgifterne til serve-



## FORMANDENS ÅRSBERETNING

ringsdamer har ikke traditionelt været indregnet i medlemmernes pris for arrangementet, og dermed er de ekstra udgifter ikke blevet dækket af tilsvarende indtægter. Desuden var julemødet med sine 96 deltagere på æbleskivefiat heller ikke billigt. Således har selskabets egen succes i form af mange deltagere til møderne paradoksalt nok været en anelse skadeligt for økonomien.

I dette forsamlingsår kommer der til at ske en omlægning af rutinerne i forbindelse med møderne, således at medlemmerne betaler for de reelle udgifter til mad, drikke og servering. Endvidere er det førnævnte administrative efterslæb hastigt ved at blive indhentet, så selskabets økonomi atter blive bragt på omgangshøjde med gangen i selskabet. Det er bestyrelsens vurdering, at disse forholdsregler vil være tilstrækkelige til at sikre en forsvarlig økonomisk udvikling.

Jeg skal i denne forbindelse nævne, at selskabet har modtaget hjælp fra flere sider i det store arbejde med at få overblik over detaljerne i driften. Jeg vil derfor benytte denne lejlighed til at takke kaptajnløjtnant Peter Drost for velvillig bistand i forbindelse med rekonstruktion af selskabets adressedatabase, og ikke mindst hr. Ib Georg Christensen for sin velvillige bistand i forbindelse med færdiggørelsen af regnskaberne. Uden disse to ville arbejdet have været meget vanskeligere, og have været væsentligt længere tid, end det i dag er tilfældet. Bestyrelsen vil naturligvis sørge for, at selskabets taknemmelighed overfor disse personer ved en passende lejlighed antager en lidt mere konkret form end blot disse få ord. Ligeledes vil jeg takke sekretær Hans Erik Juul for hans store arbejdsindsats i ugerne siden sin tiltræden, der bedst kan beskrives som lige dele pragmatisk og energisk.

### **AF- OG TILGANG AF MEDLEMMER**

Ved det 217. forsamlingsårs begyndelse talte medlemsskaren 503 medlemmer. I det forgangne år er fire medlemmer afgang ved døden, to har meldt sig ud og 9 har meldt sig ind. Således er antallet af medlemmer pr. 1. oktober 2001: 506. Tallene er behæftet med en lille usikkerhed grundet den fortsatte revidering af medlemskartoteket.

## FORMANDENS ÅRSBERETNING

### BESTYRELSENS SAMMENSÆTNING

Ved det sidste møde i det 217. forsamlingsår valgtes ny bestyrelse for det 218. forsamlingsår. Fra det andet møde i det 218. forsamlingsår at regne har bestyrelsen således følgende sammensætning:

- Formand: Kaptajnløjtnant Jakob Paaske Larsen (Genvalg)
- Næstformand: Kaptajnløjtnant Niels Mathiesen (Genvalg)
- Regnskabsfører: Kaptajnløjtnant Thomas Stig Rasmussen (Genvalg)
- Suppleant: Kaptajnløjtnant Lars Georg Christensen (Genvalg)
- Suppleant: Kaptajnløjtnant Steen Balslev (Nyvalg)

Bestyrelsen vil endvidere i den kommende tid involvere yngre officerer i arbejdet i selskabet for på længere sigt at sikre den nødvendige tilførelse af friske kræfter til bestyrelsesarbejdet.

### MØDERNE I DET KOMMENDE FORSAMLINGSÅR

I det kommende forsamlingsår kan medlemmerne i første omgang se frem til en møderække, der som fællesnævner har søværnets fremtidige enhedstyper og anvendelse. Som det vil være de fleste bekendt finder møderne sted både tirsdage og torsdage, og ikke altid med helt regelmæssige mellemrum. Dette skyldes, at mødeaftenerne er udvalgt under nøje hensyntagen til øvelsesaktiviteten i den sejlede del af søværnet, for således at sikre så mange af vore yngre medlemmer som muligt mulighed for at deltage i møderne.

Møderne vil blive afviklet efter følgende tidsplan:

- Kl. 1730 åbner baren for medlemmer, der deltager i spisningen før mødet.
- Kl. 1800 – 1930 serveres smørrebrød med efterfølgende kaffe.
- Kl. 1930 starter selve mødet.
- For mødedeltagere der ikke har deltaget i spisningen, åbner baren kl. 1830.

## FORMANDENS ÅRSBERETNING

- Tilmelding til spisningen i forb. med tirsdagsmøderne skal ske til forretningsføreren i Søofficersforeningen (telefon 32 54 13 42) senest kl. 1200 fredagen før mødet. For spisningen til torsdagsmøderne er tilmeldingsfristen senest kl. 1200 mandagen før mødet.

At middagene nu er erstattet med smørrebrød er en direkte følge af driftsmæssige omlægninger i Søofficersforeningen.

### NYE TILTAG

Som et nyt tiltag påtænkes indstiftet et legat til en kadet fra søværnets officersskole, der tildeles efter en nærmere defineret fundats. Legatet tænkes at bestå af to års frit medlemsskab af Søe-Lieutenant-Selskabet samt en flaske rom. I første omgang vil udgifterne blive afholdt over driftsbudgettet, men bestyrelsen vil undersøge andre muligheder for finansiering, herunder gennem en af de fonde selskabet bestyrer. Legatet vil for en god ordens skyld være genstand for en afstemning i f.m. §32-mødet for endelig vedtagelse.

Endvidere har bestyrelsen overvejet, om traditionen med prisspørgsmål kan genoptages, men måske i en lidt anderledes form end tidligere. I dag kan de færreste officerer overfor familien forsvare at arbejde med langvarige besvarelser af prisspørgsmål i fritiden, men hvert år på de videregående officersuddannelser afleveres der hovedopgaver af høj kvalitet. Bestyrelsen undersøger i øjeblikket, om fondsmidler øremærket til belønning af prisspørgsmål kan anvendes som en form for opmuntringspræmie ved de videregående officersuddannelser uden at kompromittere fondenes fundats.

Hermed afslutter jeg min beretning.

Jeg ønsker medlemmerne et godt forsamlingsår.

Jakob Paaske Larsen  
Formand

## REDAKTØRENS ÅRSBERETNING

### 217. FORSAMLINGSÅR

#### INDLEDNING

I lighed med sidste år har det i Selskabets 217. forsamlingsår været redaktørens hensigten at lave et blad, som er kendetegnet ved at være:

**interessant,  
lødigt og  
debatskabende**

Disse tre målsætninger har igen i år udgjort redaktørens informationsstrategi, og i det efterfølgende vil jeg redegøre for, hvordan denne strategi i praksis har været styrende for det 217. forsamlingsårs udgivelser.

#### ÅRET, DER GIK

Det forgangne år har været et spændende år, hvor tidsskriftet har søgt at spille en rolle i den politiske og sømilitære debat om flådens fremtid.

Den første udgivelse i det 217. forsamlingsår var et temahæfte om Søværnets Materielkommando under overskriften "Visioner - Fremtid". Udgivelsen var på 120 sider og havde derfor status af dobbelnummer. Denne udgivelse udløste en lang række positive reaktioner fra læsere, og som sådan udgør dette blad et fremragende opslagsværk om Søværnets aktuelle og fremtidige materielsituation.

I årets løb har Tidsskriftet søgt at fremme oplysning og debat om flådens fremtid i lyset af Danmarks EU forsvarsforbehold, som jo blev sat i perspektiv efter EU-forbeholdsafstemningen den 28. september 2000. Således har tidsskriftet i år kunnet præsentere artikler fra såvel forsvarsministeriet, forsvarskommandoen samt udvalgte civile sikkerhedspolitiske eksperter. Denne EU-forsvarsforbeholdskampagne er tilsyneladende også blevet modtaget positivt, skønt vi søofficerer ikke har tradition for at forholde sig til EU-emner. Perspektiverne for, at Danmark på sigt risikerer at blive udelukket fra deltagelse i internationale operationer, har imidlertid været medvirkende til, at der er opstået interesser for emnet.

## REDAKTØRENS ÅRSBERETNING

Af mere opsigtsvækkende indlæg i årets løb kan nævnes en artikel om flådehelikoptere i Danmark. Denne artikel var med til at vække en bred interesse for flådehelikoptere - på godt og ondt. Nogle tilbagemeldinger var særdeles positive, mens en enkelt tilbagemelding fra Flyvevåbnet antydede, at artiklen i sin form fremstod lettere provokerende. Som redaktør har det imidlertid været glædeligt at mærke, at bladet bliver læst og debatteret.

Derudover har Tidsskriftet bragt en række artikler af mere historisk karakter, og særligt 200-årsdagen for Slaget på Reden blev grundigt behandlet.

Inden for den mere flådepolitiske genre har Tidsskriftet i årets løb fulgt den politiske diskussion om PETER TORDENSKIOLDS togt i Caribien. Debatten i Folketinget blev åbnet i en tone, der var kritisk over for korvettens deltagelse, men den efterfølgende debat og ministerens afsluttende redegørelse for Folketingets Forsvarsudvalg understregede ganske tydeligt, at PETER TORDENSKIOLDS deltagelse var aldeles relevant og vellykket. En konklusion som vel næppe i vores kreds bør overraske, men som alligevel var opmuntrende at se formuleret i kredsen af Folketingspolitikere.

I årets løb har der været andre spændende artikler i Tidsskriftet, men ingen af disse har medført så megen debat som de ovennævnte.

Hvad skal vi så mene om året, det gik? For det første kan vi tage udgangspunkt i redaktørens vision, som den blev formuleret sidste år, nemlig vedr. ønsket om, at Tidsskriftet og redaktøren organisatorisk skulle samordnes bedre med Selskabets bestyrelse. Denne vision er blevet til virkelighed, idet redaktøren rutinemæssigt deltager som observatør i bestyrelsesmøderne, ligesom udgivelse af Tidsskriftets artikler så vidt muligt koordineres med Selskabets foredragsprogrammer. På denne baggrund synes det forgangne år at have været succesrigt, men derudover er det redaktørens opfattelse, at læserne har været tilfredse med årets udgivelser.

### ÅRET, DER KOMMER

Mens det forgangne års udgivelser har været præget af forsvarspolitiske og historiske emner, er det redaktørens ønske, at der i det nye år også vil blive indsendt artikler, der "smager mere af saltvand".

Det er redaktøren blevet enig med bestyrelsen om, og for at det kan lykkes, vil jeg bede medlemmerne om at tage initiativ til at bidrage med artikler fra hverdagen ombord i enhederne, herunder med diskussio-

## REDAKTØRENS ÅRSBERETNING

ner af bl.a. operative, tekniske og personelmæssige forhold, for på denne måde at få skabt en bredere forståelse for "det virkelige liv" i Flåden. Redaktørens opfordring til at indsende artikler gælder dog alle læsere, som ønsker at bidrage med relevante artikler, under iagttagelse af kriterierne om at være lødige, interessante og debatskabende.

Med tak for et godt år afslutter redaktøren hermed sin årsberetning.



**SLS ÅRSREGNSKAB 2000-2001****Indtægter:**

Kontingenter	kr.	265.012
Indtægter ved møder	kr.	14.926
Abonnement	kr.	26.370
Løssalg	kr.	205
Annoncer	kr.	27.078
Tilskud fra fonde	kr.	10.000
<u>Andre indtægter</u>	kr.	0
Nettoomsætning	kr.	343.591
Dækningsbidrag	kr.	143.767

**Udgifter:**

Mødeudgifter	kr.	40.555
Trykning af TFS	kr.	131.442
Forsendelsesudgifter	kr.	10.300
Andre tidsskriftsudgifter	kr.	500
Honorar annonceredaktør	kr.	7.027
<u>Andre udgifter</u>	kr.	10.000
Omsætningsudgifter	kr.	199.824
Rejser og kørsel	kr.	250
Vedligeh. Odden & OF	kr.	3.862
Blomster etc.	kr.	4.712
<u>Andre omkostninger</u>	kr.	1.640
Udgifter ved SLS virksomhed	kr.	10.464
Lokaleomkostninger	kr.	10.889
Telefon og internet	kr.	4.618
Kontorhold	kr.	4.777
Porto	kr.	7.899
EDB-udgifter	kr.	7.599
<u>Forsikringer m. v.</u>	kr.	503
Administrationsudgifter	kr.	25.396
Løn og feriepenge	kr.	98.348
ATP	kr.	1.150
<u>Lønsumsafgift</u>	kr.	7.241
Personaleomkostninger	kr.	106.739
Omkostninger i alt	kr.	153.488
Resultat før finansielt	kr.	( 9.721)
<u>Renteudgifter og gebyrer</u>	kr.	760
<u>Resultat (underskud)</u>	kr.	( 10.481)

## SLS ÅRSREGNSKAB 2000-2001

### **Aktiver:**

Tilgodehavende hos Told + Skat	kr. 2.100
Kassebeholdning	kr. 1.375
Bankbeholdning	kr. 27.703
Girobeholdning	<u>kr. 5.308</u>
 I alt aktiver	 kr. 36.486
<b>I alt</b>	<b>kr. 36.486</b>

### **Passiver:**

Skyldige omkostninger	kr. 500
Skyldig skat, ambi, ATP m.v.	kr. 25.541
 I alt kreditorer	 kr. 26.041
 Formue:	
Primo	kr. 20.926
- årets underskud	<u>kr. 10.481</u>
 <b>I alt</b>	 <b>kr. 36.486</b>

## FONDSOVERSIGT

**FONDSOVERSIGT 2000-2001**

Danske Bank, Christianshavns Torv  
Reinvestering ved 6.000 kr.

Fond	Bankkto.	Primo	Ultimo	De- potnr.	Beh. 30.09.00	Beh. 06.10.01	Kursværdi 06.10.01
Kommandør H.J. Rasmus sens Arv	4150854 164	501	5.909	4150 2542 56	98.000	96.927	95.792
Wille- moes Fonden	4150854 083	1.447	1.849	4150 3449 56	28.000	27.693	27.369
Olfert Fischers Fond	4150854 040	250	2.337	4150 3556 56	36.400	35.917	35.496
Søe-Lie- utenant- Selskab ets Fond	4150854 024	102	5.450	4150 3684 56	68.000	80.664	80.040
Kommandør kaptajn C. L. von El- brechts Minde- legat	4150854 016	2.347	3.806	4150 3514 56	17.000	16.814	16.617
Jubi- læums- fonden	4150854 156	354	1.587	4150 2558 56	22.000	27.715	27.390
Kaptajn Alf Trolle og Hus- trus Legat	4150854 059	7	2.544	4150 3535 56	37.000	36.704	31.492
SLS Fond til oplys- ning om Forsvars sagen	4150854 121	480	512	3004 1126 44	3.200	3.200	2.048
Saldo i alt		5.488	23.994		309.600	325.634	316.244

## FONDSOVERSIGT

**Danske Bank, forvaltningsafdeling****Automatisk reinvestering**

Fond	Bankkto.	Primo	Ulimo	De- potnr.	Beh. 29.09.00	Beh. 02.10.01	Kursværdi 02.10.01
Det Kgl. Søe-Mi- litaire Kaa- Archiv og Bib- lioteks Selskab	4150854 067	4.366	4.950	3021 5155 58	91.600	90.000	93.375
SL Gre- gers Bøje- sens Minde- legat	4150854 032	1.143	4.758	3021 5156 04	75.800	74.600	77.398
Det Teg- nerske Legat	4150854 075	447	3.185	3021 5155 90	70.300	67.800	70.343
Saldo i alt		5.956	12.893		237.700	232.400	241.116
Fonds- behold- ninger i alt		11.444	36.887		547.300	558.034	557.360

## SLS BUDGET

## SLS Budget 218. Forsamlingsår 2001 – 2002

Indtægter

Kontingenter	274.000
Abonnement	25.000
Annoncer	30.000
Tilskud til vedligehold af krigergrave	2.000
<hr/>	
Indtægter i alt	327.000
Forventet overskud	0

Udgifter

## Tidsskriftet:

Trykning	150.000
Forsendelse	12.000
Forfatterhonorar	2.000
I alt	164.000

Mødeudgifter	12.000
Blomster etc.	6.000
Rejser og kørsel	2.000
Porto	7.000
Kontorhold incl. EDB	5.500
Telefon	7.000
Husleje	14.000
Løn og feriepenge	100.000
ATP	5.500
Lønsumsafgift	1.500
Hensættelse til 200 års	
Dagen ved Sj. Odde	2.000
Legat i.f.m. PL	
Udnævnelse S.O.S	500
Udgifter i alt	327.000

**MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-  
SELSKABET  
VEDR. JULEMØDET D. 18. DECEMBER 2001**

Julemødet vil som tidligere annonceret blive afholdt tirsdag d. 18. december 2001 i Søofficersforeningens lokaler. Mødets foredragsholdere vil være:

**kommandør Svend S. von Fyren Kieler  
&  
kommandør Wilhelm Winther Christensen**

der vil fortælle om deres

**Oplevelser under 2. Verdenskrig som en  
del af modstandsbevægelsen.**

Julemødet vil starte kl. 19.00, hvor der vil blive serveret æbleskiver og gløgg. Deltagelse i mødet er gratis for selskabets medlemmer.

Af hensyn til bestilling af æbleskiver og gløgg bedes tilmelding foretaget til Søe-Lieutenant-Selskabets sekretær på tlf. 3295 9954 senest fredag d. 14. december kl. 12.00.

Vel mødt.

Jakob Paaske Larsen  
Formand



## NEKROLOG

## OBERST HENNING VALENTINER (1912-2001)

Henning Valentiner blev født 27. April 1912 som søn af kaptajn Åge Valentiner og hustru Fanny, født Boserup.

Han blev efter studentereksamen i 1930 frivillig lærling og var i 1931 som søkadet aspirant med på Niels Juels store middelhavstogt til Istanbul, Odessa, Piræus, Genua, Algier og Bordeaux. De følgende år blev kadettogterne noget mere beskedne og omfattede enten Østersøen eller islandsk farvand.

I 1935 blev han søløjtnant II og året efter søløjtnant I. Efter den dengang obligatoriske observatorskole ved flyvevæsenet og sejlads bl.a. med Islands Falk, gennemgik han i 1938 flyveskolen med efterfølgende tjeneste ved marinens flyvevæsen, en del af tiden som adjutant hos kommandør Grandjean. Den 1/10 - 1940 blev han kaptajnløjtnant. De følgende år – hvor flyvning under besættelsen jo ikke var tilladt – var han til søs, først som næstkommanderende i ministrygeren Søbjørnen og senere som chef for bevogtningsfartøjet Havkatten under kystbevogtningen.

Den 29. august 1943 var det planlagt, at han i Korsør skulle overtage kommandoen over ministrygeren Hajen, hvilket involverede ham i begivenhederne omkring det tyske overfald på flådens enheder i Korsør, hvor to af hans befalingsmænd blev dræbt, et forløb han selv har beskrevet i "Flådens oprør" (Marinehistoriske skrifter 23, København 1993).

Efter interneringen flygtede han sammen med et par klassekammerater til Sverige, hvor han sammen med disse i et halvt års tid var ansat i "firmaet Nielsen og Møller" (orlogskaptajn Mørchs og oberstløjtnant Nordtofts efterretningsvirksomhed), indtil der i maj 1944 blev transportmulighed til England.

Ankommet hertil blev han efter den obligate internering på "Patriotic School" sammen med tre klassekammerater udnævnt til lieutenant, Royal Naval Reserve og tilkommanderet Royal Naval College, Greenwich for at gennemgå et kursus for britiske reserveofficerer og de danske frivillige søofficerer. Efter ansøgning om tjeneste i Fleet Air Arm blev han i juni 1944 sendt til en flyvestation i Somerset for at gennemgå et "conversion course" og blev derefter tilkommanderet 782 Squadron, RNAS, HMS Merlin i Donibristle, Fife, Skotland, hvor også hans ældre kadetkammerat, Poul

## NEKROLOG

Zigler, gjorde tjeneste. Dette var en "Communication Squadron", som især befløj området dækkende Orkney- og Shetlandsøerne og Nordirland med VIPs, kurerpost og vigtig fragt til Home Fleet og Western Approaches. I den tid han gjorde tjeneste i 782 Squadron, havde han godt 500 timer i luften og nåede at lande på 70 forskellige flyvepladser i Storbritannien! I april 1945 beordredes han til tjeneste ved "SHAEF Mission to Denmark" hos Rear Admiral Holt, med hvis team han kom til Danmark fjorten dage efter befrielsen. Her fortsatte han i engelsk tjeneste som Staff Officer Air – og først i september 1945 overgik han atter til dansk tjeneste.

I 1946 blev han sendt til London som assisterende marine- og luftattaché. Under opholdet her, som varede indtil april 1951, blev han i 1947 orlogskaptajn og blev i oktober 1950 overført til det nyoprettede flyvevåben, hvor han i november 1951 blev oberstløjtnant.

Efter hjemkomsten fra London var han indtil 1953 chef for flyvestation København og derefter i godt to år chef for Flyvevåbnets Officersskole og Fenriksskole, fulgt af 5 ½ år som chef for Flyverstabens Personelfdeling, hvor han i 1957 blev oberst.

I årene 1961-64 var Valentiner dansk militær repræsentant ved SHAPE i Paris og militær rådgiver for den derværende danske delegation, hvorefter fulgte 6 år som chef for flyvestation Værløse, inden familien for sidste gang måtte rykke teltpælene op. Denne gang til Norge, hvor han i årene 1971-74 var Air Defence Deputy og Assistant Chief of Staff, Air Defence Division i HQ AFNORTH i Kolsås indtil sin afsked 30. april 1974.

Således forløb i store træk Henning Valentiners karriere i forsvaret, en karriere, karakteriseret ved såvel operativ som stabsmæssig virksomhed først i søværnet og siden i flyvevåbenet, herunder mange år i udlandet.

Fra den første dag, jeg i 1930 mødte Henning Valentiner husker jeg ham som en kvik og humørfyldt, praktisk anlagt ung mand, som havde let ved at indordne sig i det militære system, en god kammerat med en fin sans for humor og en perfekt optræden. Alt sammen egenskaber, som datidens skoleofficerer må have skønnet, lovede godt for hans fremtidige karriere, og som da også udviklede sig til solide chefegenskaber og – med hensyn til officersmæssig optræden – et eksempel til efterfølgelse.

I gymnasieårene havde han dyrket sejlsport i KDY's juniorafdeling – så det var en effektiv forgast, kaptajnløjtnant Såbye fik med, da han i sommeren 1939 var rorsmand i den Star-båd, der repræsenterede Danmark ved marinekapsejladserne under Kieler-ugen få uger før 2. Verdenskrig brød ud.

## NEKROLOG

I det hele taget var Henning Valentiner praktisk anlagt og "fiks på fingrene" – og langt op i årene satte han en ære i, når det f.eks. drejede sig om vedligeholdelse af huset på Skagen, at "gøre det selv".

I sin gerning havde Valentiner god støtte i sit nærmeste bagland. I 1940 var han blevet gift med Bente Tersling med hvem han nåede at holde guldbryllup og som blev midtpunkt i en godt sammentømret familie og et gæstfrit hjem, hvad enten dette så p.t. var i London, Paris, på Oslo-egnen, på Skagen eller i København. Også senere i livet, da han var blevet alene, var båndet til børn og børnebørn stærkt, og deres jævnlige besøg – ofte langvejs fra – var en stor opmuntring for ham til det sidste.

I betragtning af at Henning Valentiner i den længste tid af sin karriere var i flyvevåbenet, hæfter jeg mig ved, at en yngre kollega og tidligere elev på Flyvevåbnets Officersskole i sin omtale af hans død anvender udtryk som "officer og gentleman", og der tales om hans "myndige og kontante ledelse" og hans "format og selvtillid til at kunne lede ved eksemplets magt", samt at han forstod at engagere og motivere de vordende officerer i flyvevåbenet. Alt sammen udtryk og beskrivelser, som hans nærmeste venner og kolleger i marinen vil kunne nikke genkendende til.

Trods sin ubestridelige loyalitet mod det flyvevåben, hvor han kom til at øve sin mandomsgerning, glemte Valentiner aldrig, hvor han kom fra. Han sad således nogle år i slutningen af 1960'erne i Søofficers-Foreningens bestyrelse, var en jævnlig gæst i Søe-Lieutenant-Selskabet, og indtil få måneder før sin død præsiderede han ved "tirsdagsklubbens" frokoster i Søofficers-Foreningen. Han nærrede hele sit liv stor interesse for og kærlighed til den marine, han var udgået fra.

Oberst Valentiner døde den 18. Juli 2001, blev bisat fra Holmens Kirke og hans urne nedsat på familiegravstedet på Greve Kirkegård.

(1525)

## BOGANMELDELSE

### DANSK SØFARTS HISTORIE

#### BIND 7: 1960- 2000, "CONTAINERE & KONCENTRATION"

**Hans Jeppesen, Svend Aage Andersen og Hans Chr. Johansen.**  
274 s. ill. Gyldendal, Kbh.

7'de og sidste bind i serien om Dansk søfarts Historie er skrevet af 3 forfattere, nemlig direktøren for Handels- og Søfartsmuseet, cand. mag. Hans Jeppesen, lic. phil. og mag. art. Svend Aage Andersen og lederen af Dansk Demografisk Center, professor, dr. oecon. Hans Christian Johansen, der også var medforfatter af bind 5 og 6.

Bindet indeholder den første samlede beskrivelse af den nyeste tids søfartshistorie, hvori udviklingen af Handelsflåden blev påvirket både af oliekriser, økonomiske kriser og af den begyndende globalisering. Det blev en turbulent tid.

I 1960 var indenrigstrafikken både med gods og passagerer faldet stærkt og blev helt lukket i 1970-71. Men til trods herfor voksede Handelsflådens samlede tonnage i samme periode fra 2,3-4,1 mio. Brt. Der kom ikke flere, men større - og hurtigere - skibe. Denne revolutionerende udvikling må grundlæggende tilskrives, at man i slutningen af 1960'erne begyndte omlægning til containertrafik, der globalt udvikledes til et "enhedslastesystem" for biler, jernbaner og skibe, således at godset nu kunne transporteres direkte fra producent til kunde. Parallelt hermed medførte den tekniske udvikling, at man begyndte en automatiserings- og rationaliseringsperiode, hvorved den menige besætnings betydning aftog. Med computerteknologiens indførelse kom broen i begyndelsen af 1980'erne til at ligne et computercenter, som blev betjent af en mand, og på dækket mindskedes behovet for muskelkraft. Jo større skibene blev, des mindre blev besætningerne. Uddannelserne måtte lægges om til at omfatte tjeneste både på dæk og i maskinen.

Af økonomiske årsager skete der i 1980'erne en stor udflagning til Panama, Bahamas og Singapore, som i 1987 kom til at omfatte ca. en femtedel af Handelsflåden. Det muliggjorde til gengæld internationale ansættelser for lavere løn, og besætninger af blandet herkomst blev efterhånden

reglen. Det gik ikke stille af og medførte mange konflikter med fagforbundene, som der er omhyggeligt redegjort for i bogen. Den turbulente økonomi i denne periode fik også alvorlige konsekvenser for både redere og værfter. Mange danske rederier gik konkurs, og på grund af svigtende efterspørgsel på nybygninger måtte en række danske værfter lukkes i 80'erne. Først Helsingør, så Nakskov og senere Aalborgs nybygningsafdeling. I 1996 lukkede B&W, og år 2000 Frederikshavn.

De sidste 40 år af søfartens historie er beskrevet i et letforståeligt og levende sprog. Det blev en vanskelig periode for et erhverv i stadig og hurtig forandring på alle områder. Nye skibstyper havde effektiviseret den søgående transport, og sømandslivet havde ændret indhold og rytme. Det medførte større krav til teoretisk viden og teknisk indsigt med et forceret arbejdstempo både til søs og i havn, samt kortere havneophold og længere ferieperioder. Rederifunktionen var blevet svært gennemskuelig, fordi finansiering, ejendomsforhold og disposition over skibene ofte var blevet adskilt fra hinanden.

Med skyldig hensyntagen til mange nulevende aktører og eksisterende virksomheder må beskrivelsen af dansk søfarts historie i de seneste 40 år få en noget anden karakter end i de tidligere perioder. I forordet til seriens første bind skrev redaktionen: "På visse felter vil dette værk derfor risikere relativt hurtigt at blive forældet. Det kan synes paradoksalt, men en sådan forældelse vil i allerhøjeste grad blive hilst velkommen." Det gælder især bind 7, . . . "hvor indholdet af betegnelser og begreber som en sømand, en skibsbesætning, livet om bord, et rederi og søfart er blevet meget anderledes." (s. 251).

I nærværende bind er korrekturlæsningen væsentligt forbedret i forhold til bind 5 og 6. I rettelser til bind 1-6 (s. 273-74) er antallet opgjort således: Bind 1: 5, Bind 2: 10, Bind 3: 10, Bind 4: 11, Bind 5: 26, Bind 6: 25. I bind 7 er der færre, men et par enkelte trykfejl forekommer dog: s.167, næstsidsste afsnit : "Pr. 31.7. 19880 " Skal det være 1988 el. 1980? s.256, i note 95 henvises til Navigatør, november 191962, det skal være 1962.

Sammenfattende må bindet betegnes som velskrevet i et letfatteligt sprog. Det høje udstyrsmæssige niveau med gode illustrationer og registre er bibeholdt.

(1653)

## MARINENS BIBLIOTEK

### ERHVERVELSER JULI/AUGUST 2001

#### HISTORIE

Fly Navy : Naval Aviators and Carrier Aviation - A History

Philip Kaplan

London : Aurum Press, 2001. - 256 s. : ill.

Opstilling: Flyvevæsen

San Diego's Navy : An Illustrated History

Bruce Linder

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 272 s. : ill.

Opstilling: Historie.C.3.

Søværnets Operative Kommando fylder 40

Århus : Søværnets Operative Kommando, 2001. - 32 s : ill.

Opstilling: Historie.C.1.a.

The Illustrated London News. Naval Review Number

London : The Illustrated London News, 1953. - s. 1013-1064 : ill.

Opstilling: Historie.C.2.- KUN TIL LÆSESAL

#### KRIGSHISTORIE

De danske militære flyverstyrkers udvikling 1940-1945: En

forskningsmæssig undersøgelse af de danske militære flyverstyrkers

udvikling under den tyske besættelse af Danmark 1940-45 : Bind II, Første

halvbind

Paul E. Ancker

Odense : Odense Universitetsforlag, 2001. - 476 s. : ill. kort

Opstilling: Flyvevæsen.

The History of the Navy of the United States of America

J.Fenimore Cooper

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 458 s. : ill. kort

(Classics of Naval Literature)

Opstilling: Historie.C.3.



## MARINENS BIBLIOTEK

Kriegsmarine : The illustrated history of the German Navy in WWII

Robert Jackson

London : Aurum Press, 2001. - 176 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.5.

The Central Powers in the Adriatic, 1914-1918 : War in a Narrow Sea

Charles W Koburger

Westport : Praeger/Greenwood Publ. Grp., 2001. - 145 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.b.2.B.Middelhavet

The Naval Air War in Vietnam

Peter B Mersky, Norman Polmar

Annapolis : The Nautical and Aviation Publishing Company of America,

1981. - 224 s. : ill.kort

Opstilling: Krh.A.II.e.2.

Death on the Hellships : Prisoners at Sea in the Pacific War

Gregory F. Michno

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 344 s. : ill.

Opstilling: Retsvæsen.F.

The Channel Fleet and The Blockade of Brest 1793-1801

Roger Morriss, ed.

Aldershot : Ashgate for The Navy Records Society, 2001. - 700 s. : ill. kort

(Publications of the Navy Records Society ; 141)

Opstilling: Krh.A.II.a.1793-1815

How the Battleship Maine was Destroyed : With a new Foreword

H.G. Rickover

Annapolis : United States Naval Institute, 1995. - 178 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.a.1898.

At War, at Sea : Sailors and Naval Combat in the Twentieth Century

Ronald H Spector

New York : Viking/Penguin Putnam, 2001. - 463 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.

Sjøforklaringer over Norske Skibes Krigsforlis

Kristiania : Sjøfartskontoret, 1917-17

Opstilling: Krh.A.II.b.2.L.- KUN LÆSESAL

I: 1914, 1915, 1916 .- 1917 .- 194 + 441 s.

II: 1ste Halvaar 1917 .- 1917 .- 682 s

III: 2det Halvaar 1917 .- 1918 .- 294 s.

IV: 1918 .- 1918 .- 271 s.

V: Oversigtstabeller 1914-1918 .- 1918 .- 117 s.

## **PERSONALHISTORIE**

Last Action Hero of the British Empire : Commander John Kerans, 1915-1985

Nigel Farndale

London : Short Publ. Co./Macmillan, 2001. - 96 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.KERANS, J.

The Life of Nelson : The Embodiment of the Sea Power of Great Britain  
Alfred Thayer Mahan

Faximile ed.- Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 800 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.NELSON, H.

## **POLITIK OG EFTERRETNINGSVÆSEN (FORSVARSPROBLEMET)**

The Arms Debate

Robert A. Levine

Cambridge, Mass. : Harvard University Press, 1963. - 347 s. : Index

Opstilling: Forsvarsprobl.A.

The Eagle Mutiny

Richard Linnet, Roberto Loiederman

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 304 s. : ill.

Opstilling: Historie.C.3.

Når småstaten fører stormagtspolitik : Danmarks sikkerhedspolitiske  
engagement i Baltikum i 1990erne

Sophie Mathiesen

København : Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste, 2001. - 137 s. :

ill. kort

Opstilling: Politik.B.1.a.

## MARINENS BIBLIOTEK

Inspection for Disarmament  
Seymour Melman, Ed.  
New York : Columbia University Press, 1958. - 291 s  
Opstilling: Forsvarsprobl.A.

Den europæiske forsvarsdimension : Baggrund og perspektiver  
Reimer R. Nielsen  
København : Dansk Udenrigspolitisk Institut, 2001. - 191 s. : Bibl.  
Opstilling: Forsvarsprobl.A.

### **SKIBE, SKIBBYGNING m.m.**

Birth of the Battleship : British Capital Ship Design 1870-1881  
John Beeler  
London : Chatham, 2001. - 224 s. : ill.  
Opstilling: Skibbygning.F.II.

British Destroyers in World War One  
R.A. Burt  
London : Arms & Armour Press, 1986. - 64 s. : ill.  
(Warships Illustrated ; 7)  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

The Royal Yacht Squadron 1815-1985  
Ian Dear  
London : Stanley Paul, 1985. - 208 s. : ill. kort  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Smiril : Historien om et færøsk dampskib fra en ikke så fjern fortid  
Bjarni Ákesson Filholm  
u.st. : Nautilus, 2001. - 80 s. : ill.  
Opstilling: Færøerne.A.

The Battleships  
Ian Johnston, Rob McAuley  
London : Macmillan, 2000. - 192 s. : ill.  
Opstilling: Krh.A.I.b.

## MARINENS BIBLIOTEK

Submarine Action

Paul Kemp

Stroud : Sutton Publ., 1999. - 242 s. : ill.

Opstilling: Ubådsvæsen.A.X.

U.S.S. Albacore : Forerunner of the Future

Robert P. Largess, James L. Mandelblatt

Portsmouth, New Hampshire : The Portsmouth Marine Society, 1999. - 208 s. : ill.

(The Portsmouth Marine Society ; 25)

Opstilling: Ubådsvæsen.A.I.

Warships of the Great Lakes 1754-1834

Robert Malcomson

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 192 s. : ill. kort

Opstilling: Skibbygning.F.II.

Nuclear Weapons and Aircraft Carriers : How the Bomb Saved Naval Aviation

Jerry Miller

Washington : Smithsonian Inst., 2001. - 296 s. : ill.

Opstilling: Flyevæsen

H.M.S. Culloden

Frederick P. Schmitt, Donald E. Schmid

Mystic, Connecticut : The Marine Historical Association, 1961. - 63 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

### **SØMANDSKAB, NAVIGATION m.m.**

Kort og godt om Danske Fyrtårne

Lars Bugge

København : Aschehoug, 2001. - 106 s. : ill. kort

Opstilling: Fyr- & Vagervæsen, Lodsvæsen.A.

Danmarks fyrtårne og fyrskibe

Ove Hermansen

Værløse : Billesø Forlag, 2001. - 208 s. : ill. kort

Opstilling: Fyr- & Vagervæsen, Lodsvæsen.A.

## MARINENS BIBLIOTEK

### **SYDPOLAROMRÅDET**

The Voyages of the Discovery : The Illustrated History of Scott's Ship  
Ann Savours  
Rochester, Kent : Chatham, 2001. - 160 s: ill. kort  
Opstilling: Sydpol.B.a.

### **DIVERSE**

P&T Danmark  
København : Generaldirektoratet for P&T, 1986. - 81 s. : ill.  
Opstilling: Historie.B.1.a.

### **STRATEGI & TAKTIK**

Camouflage  
Alan Raven  
New York : WR Press Inc., 2001-2002. -ill.  
(Warship Perspectives)  
Opstilling: Krigskunst.K.  
Vol. I: Royal Navy 1939-41 .- 2000 .- 56 s.  
Vol. II: Royal Navy 1942 .- 2001 .- 56 s.

1990-talets omvælvninger för luftstridskrafterna - erfarenheter inför  
framtiden  
Bertil Wennerholm, Stig Schyldt  
Stockholm : Kungl Krigsvetenskapsakademien, 2001. - 96 s. : ill  
Opstilling: Flyvevæsen

### **VÅBENTEKNISKE- o.a. HÅNDBØGER m.v.**

Artilleri i Danmark  
Mariann Ploug, red.  
Varde : Varde Artillerimuseum, 2001. - 136 s. : ill.  
Opstilling: Artilleri.A.

Den Store Danske Encyklopædi: 19 terrin - vandreblok  
Kbh. : Gyldendal, 2001. - 672 s. : ill.  
Opstilling: Håndbog.L.- EJ TIL UDLÅN

**TIDSSKRIFTER & PERIODICA**

Forum Navale, NR. 56  
Stockholm

Danish Foreign Policy Yearbook, 2001  
DUPI  
København : Dansk Udenrigspolitisk Institut

DUPIDOK : Dansk udenrigspolitisk dokumentation, 2000  
København : Dansk Udenrigspolitisk Institut



## MARINENS BIBLIOTEK

### ERHVERVELSER SEPTEMBER/OKTOBER 2001

#### BIBLIOGRAFI & BIBLIOTEKSVÆSEN

A Bibliography of The Works of Alfred Thayer Mahan  
John B Hattendorf, ed., Lynn C. Hattendorf, ed.  
Newport : Naval War College Press, 1986. - upag. : ill.  
(Naval War College Historical Monograph Series ; 7)  
Opstilling: Bibliografi.A.- EJ TIL UDLÅN

#### HISTORIE

The U.S. Marine Corps : An Illustrated History  
Merrill Bartlett, Jack Sweetman  
Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 336 : ill. kort  
Opstilling: Historie.C.3.

Life among the Pirates : The Romance and the Reality  
David Cordingly  
London : Little, Brown and Company, 1995. - 338 s. : ill. kort  
Opstilling: Historie.E.

Gentlemen and Tarpaulins : The Officers and Men of the Restoration Navy  
J.D. Davies  
Oxford : Clarendon Press, 1991. - 270 s.  
(Oxford historical monographs)  
Opstilling: Historie.C.2.

Just an old navy custom  
A. Cecil Hampshire  
London : William Kimber, 1979. - 238 s. : ill.  
Opstilling: Søtraditioner

The Birth and Growth of the Royal New Zealand Navy  
Jack S. Harker  
Edinburgh : Pentland Press, 2001. - 491 s. : ill.  
Opstilling: Historie.C.10.

MARINENS BIBLIOTEK

Grønlands Kommando i 50 år

Per Herholdt Jensen

København : Aschehoug, 2001. - 239 s. : ill. kort

Opstilling: Grønland.V.

Dedikation fra forfatteren i ex.2.

Fra Træskoflyver til VIP Jet

Bent Jørgensen

Jonstrup : Flyvevåbnets Bibliotek, 2001. - 287 s. : ill.

Opstilling: Flyvevæsen

Fly Navy : The View from the Cockpit, 1945-2000

Charles K. Manning, ed.

Barnsley : Leo Cooper, 2000. - 224 s. : ill.

Opstilling: Flyvevæsen

The Prize Game : Lawful Looting on the High Seas in the Days of Fighting  
Sail

Donald A. Petrie

Annapolis : Naval Institute Press, 1999. - 240 s. : ill. Kort

Opstilling: Historie.E.

The Naval Academy Illustrated History of the United States Navy

E.B. Potter

New York : Thomas Y. Crowell Company, 1971. - 299 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.C.3.

500 Years of German Cannon

Gerhard Taube

Atglen : Schiffer, 2001. - 50 s. : ill.

Opstilling: Artilleri.N.

A Frigate of King George : Life and Duty on a British Man-of-War 1807-  
1829

Brian Vale

London : I. B. Tauris & Co, 2001. - 204 s. : kort

Opstilling: Historie.C.2.

## MARINENS BIBLIOTEK

Whaley : The Story of HMS Excellent 1830 to 1980

John G. Wells

HMS Excellent

Portsmouth : HMS Excellent, 1980. - 247 s. : ill.

Opstilling: Historie.C.2.

The Sea Warriors : Fighting Captains and Frigate Warfare in the Age of Nelson

Richard Woodman

London : Constable, 2001. - 384 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.C.2.

### KRIGSHISTORIE

From Trombay to Changi's a Helluva Way : The Story of Arakan Coastal Forces

The Arakan Coastal Forces Reunion Committee

Andover : The Arakan Coastal Forces Reunion Committee, 1987. - 229 s + appendix : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet

New Interpretations in Naval History : Selected Papers from the Fourteenth Naval History Symposium

Randy Carol Balano, ed., Craig L. Symonds, ed.

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 430 s.

Opstilling: Krh.A.

Graveyards of the Pacific : From Pearl Harbor to Bikini Atoll

Robert D. Ballard, Hamilton Morgan

Washington : National Geographic, 2001. - 255 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet.

Steady as you go

Bartimeus

London : Collins, 1942. - 192 s.

Opstilling: Krh.B.II.d.- KUN TIL LÆSESAL

Forsynet med etiket fra Krigsministeriets Mobiliseringskontor

## MARINENS BIBLIOTEK

The Ship that would not die

F. Julian Becton, Joseph Morschauser III

Englewood Cliffs, New Jersey : Prentice-Hall, 1980. - 287 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet.

The Secret Service of the Confederate States in Europe or, How the  
Confederate Cruisers Were Equipped

James Dunwody Bulloch

Genoptryk fra 1884- New York : Random House, 2001. - 627 s.

Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.

Thunder along the Mississippi : The River Battles that Split the  
Confederacy

Jack D. Coombe

New York : Sarpedon, 1996. - 260 : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.

Beware Raiders : German Surface Raiders in the Second World War

Bernard Edwards

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 224 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.K.

Operation Sea Lion : The projected invasion of England in 1940 - An  
account of the German preparations and the British countermeasures

Peter Fleming

New York : Simon and Schuster, 1957. - 323 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Kanalen & Nordsøen.

The Sea Wolves : The Story of the German U-Boats at war

Wolfgang Frank

London : Weidenfeld and Nicolson, 1955. - 252 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

Churchill's Moat : The Channel War 1939-1945

Robert Jackson

Shrewsbury : Airlife, 1995. - 159 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Kanalen & Nordsøen.

## MARINENS BIBLIOTEK

The Russian Convoys 1941-1945

Paul Kemp

Poole : Arms and Armour Press, 1987. - 64 s. : ill.

(Warships Illustrated ; 9)

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Atlanterhavet

New Interpretations in Naval History : Selected Papers from the Eleventh  
Naval History Symposium

Robert W. Love, Jr., ed., Laurie Bogle, ed., Brian VanDeMark, ed.

Annapolis : Naval Institute Press, 1993. - 408 s.

Opstilling: Krh.A.

Valiant Occasions

J.E. Macdonnell

London : Constable, 1952. - 261 s.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.A.

Find and Destroy : Antisubmarine Warfare in World War I

Dwight R Messimer

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 312 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.b.2.G.

Wings over the Seven Seas : The Story of Naval Aviation's Fight for  
Survival

Wilbur H. Morrison

London : A.S. Barnes, 1975. - 267 s. : ill.

Opstilling: Flyvevæsen.

Ekspeditionen til Dardanellerne 1915 i sømilitær Belysning : Udsendt af  
Flaadens Overkommando til alle Skibs- og Eskadrechefer 1918

Cai Scaffalitzky de Muckadell

U.st., 1917. - 117 s. : Ill. Håndskrift

Opstilling: Krh.A.II.b.2.B.Dardanellerfelttoget- EJ TIL UDLÅN - BOKS

Tegethoff und das Seegefecht von Helgoland 9. Mai 1864

Georg Pawlik

Wien : Verlag Österreich, 2000. - 176 s : ill.

Opstilling: Krh.A.II.a.1864

MARINENS BIBLIOTEK

Blokaden af tyske havne i 1848 og 1849

Kristoffer Werming Pedersen

Odense, 2001. - 25 s.

Opstilling: Krh.A.II.a.1848-1850- KUN TIL LÆSESAL

Cold Will : The Defence of Finland

Thomas Ries

London : Brassey's Defence Publishers, 1989. - 394 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.B.10.- KUN LÆSESAL

Med dedikation til Admiral Garde fra forfatteren

Brittany Patrol : The Story of the Suicide Fleet

H. Wickliffe Rose

New York : W.W. Norton, 1937. - 367 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.b.2.B.Atlanterhavet.

Kampf um die Ägäis : Die Kriegsmarine in griechischen Gewässern 1941-1945

Peter Schenk

Hamburg : E.S. Mittler & Sohn, 2000. - 144 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Middelhavet

Kurs West : Die deutschen U-Boot-Offensiven 1914-1945

V.E Tarrant

1. Ausgabe 2. Auflage- Stuttgart : Motorbuch Verlag, 1996. - 273 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

The Imperial War Museum Book of The War At Sea : The Royal Navy in the Second World War

Julian Thompson

London : Sidgwick & Jackson, 1997. - 279 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.A.

Sea Harrier over the Falklands : A Maverick at War

Nigel David Ward

London : Leo Cooper, 1993. - 299 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.e.4



## MARINENS BIBLIOTEK

Pearl Harbor

H.P. Willmott, Tohmatsu Haruo, W. Spencer Johnson  
London : Cassell & Co., 2001. - 208 s. : ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet

Atlantic Front : The Merchant Navy in the War  
Basil Woon

London : Peter Davis, 1941. - 323 s. : ill. kort  
Opstilling: Handel & Søfart.E.

Hilfskreuzer "Stier" : Ein Schiffsschicksal zwischen 1936 und 1942

Kiel : Verlag Rudolf Stade, u.å. (2000). - 86 s. : ill  
(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 70/71)  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.K.

La Bataille de Tsoushima : Rapport de l'Amiral Togo

Paris : Berger-Levrault & Cie, 1905. - 28 s.  
Opstilling: Krh.A.II.a.1904-05- KUN TIL LÆSESAL

### PERSONALHISTORIE

Ironclaw : A Navy Carrier Pilot's Gulf War Experience

Sherman Baldwin  
1. ed.- New York : William Morrow, 1996. - 265 s. : ill. kort  
Opstilling: Persh.b.BALDWIN, S.

American Maritime Prisoners in the Revolutionary War : The Captivity of  
William Russel

Francis D. Cogliano  
Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 224 s.  
Opstilling: Persh.b.RUSSEL, W.

William Hovgaard 1857-1950 : A Biographical Memoir by William  
Francis Gibbs

William Francis Gibbs  
New York : Columbia University Press, 1962. - s. 161-191 : ill.  
Opstilling: Personalhist.B.b.HOVGAARD- KUN TIL LÆSESAL

MARINENS BIBLIOTEK

Driven Patriot : The Life and Times of James Forrestal  
Townsend Hoopes, Douglas Brinkley  
Annapolis : Naval Institute Press, 2000. - 608 s. : ill.  
Opstilling: Persh.b.FORRESTAL, J.

Biographical Memoir of David Watson Taylor 1864-1940  
William Hovgaard  
[S.l.], 1941. - s. 134-153 : ill.  
Opstilling: Persh.b.TAYLOR, D.W.- KUN TIL LÆSESAL

Scott of the Antarctic  
Elspeth Huxley  
New York : Atheneum, 1977. - 303 s. : ill. kort  
Opstilling: Persh.b.SCOTT, R.F.

Caspar John  
Rebecca John  
London : Collins, 1987. - 240 s. : ill.  
Opstilling: Persh.b.JOHN, CASPAR.

Sail the Indian Sea  
Vincent Jones  
London : Gordon & Cremonesi, 1978. - 168 s. : ill. kort  
Opstilling: Persh.b.GAMA, VASCO DA

Erindringer fra et liv til søs 1900-1946  
Bernhard David Larsen  
København : Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og  
Samfundsforskning,  
2001. - 147 s. : ill.  
(Maritim Kontakt ; 23)  
Opstilling: Persh.b.LARSEN, B.D.

The Laughing Cow : A U-Boat Captain's Story  
Jost Metzler  
London : William Kimber, 1955. - 217 s. : ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

## MARINENS BIBLIOTEK

Joshua Barney : Hero of the Revolution and 1812

Louis Arthur Norton

Annapolis : Naval Institute Press, 2000. - 264 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.BARNEY, J.

Commodore John Rodgers : Captain, Commodore, and Senior Officer of  
the American Navy 1773-1838

Charles Oscar Paullin

Annapolis : Naval Institute Press, 1967. - 434 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.RODGERS, JOHN 1773-1838

Dr. Hovgaard and the Navies

James H. Potter

Washington : The American Society of Naval Engineers, 1977. - s. 85-90 :  
ill.

Opstilling: Persh.b.HOVGAARD- KUN TIL LÆSESAL

The Eye of the Wind

Peter Scott

London : Hodder and Stoughton, 1962. - 679 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.SCOTT, PETER.

Civil War Navies, 1855-1883

Paul H Silverstone

Annapolis : Naval Institute Press, 2000. - 272 s. : ill.

(The U.S. Navy Warship Series)

Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.

Raphael Semmes : The Philosophical Mariner

Warren F. Spencer

Tuscaloosa : The University of Alabama Press, 1997. - 250 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.SEMMES, R.

Confederate Admiral : The Life and Wars of Franklin Buchanan

Craig L. Symonds

Annapolis : Naval Institute Press, 1999. - 312 s. : ill. kort

Opstilling: Persh.b.BUCHANAN, F.

## MARINENS BIBLIOTEK

The Star Captains : Frigate Command in the Napoleonic Wars

Tom Wareham

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 256 s. : ill.

Opstilling: Persh.a.3.

Improbable Warriors : Women Scientists and the U.S.Navy in World War II

Kathleen Broome Williams

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 288 s. : ill.

Opstilling: Kvinder i forsvaret

Personalhistorisk Tidsskrift 2000:2

København : Samfundet for dansk genealogi og Personalhistorie, 2000. - s. 119-305 : ill.

Opstilling: Persh.a.2.

### **POLITIK OG EFTERRETNINGSVÆSEN (FORSVARSPROBLEMET)**

Nordens sikkerhed i 1980'erne

Erling Bjøl

København : Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 1983. - 105 s.

(Dansk Udenrigspolitisk Instituts Skrifter ; 1983/1)

Opstilling: Politik.B.1.

War in the New Century

Jeremy Black

London : Continuum, 2001. - 127 s.

(New Century Series)

Opstilling: Politik.B.2.

The Great Wall at Sea : China's Navy Enters the Twenty-first Century

Bernard D. Cole

Annapolis : Naval Institute Press, 2001. - 296 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.I.a.10.

## MARINENS BIBLIOTEK

The National Guard in Politics

Martha Derthick

Cambridge : Harvard University Press, 1965. - 202 s.

(Harvard Political Studies)

Opstilling: Hjemmeværn

NATO and U.S. Maritime Strategy : Diverging Interests of Cooperative Effort

Ellmann Ellingsen, Ed.

Oslo : Den Norske Atlanterhavs Komite, 1987. - 135 s. : ill. kort

Opstilling: Politik.K.

The Origins of American Intervention in the First World War

Ross Gregory

New York : W.W. Norton & Company, 1971. - 162 s.

(The Northern Essays in American History)

Opstilling: Politik.G.

Shield of the Republic : The United States Navy in an Era of Cold War and Violent Peace. Volume I: 1945-1962

Michael T. Isenberg

New York : St. Martin's Press, 1993. - 948 s. : ill. kort

Opstilling: Politik.B.3

Dansk forsvar & Kosovokonflikten 1999 : 1. reviderede udgave fra 2001

Per Herholdt Jensen, red.

1. rev. udg.- Vedbæk : Forsvarskommandoen, 2001. - 36 s : ill.

Opstilling: Krh.A.II.e.10.

Den sovjetiska marinen

Sven Persson

Stockholm : Centraförbundet Folk och Försvar, 1989. - 32 s. : ill.

(Försvar i Nutid ; 5/89)

Opstilling: Krh.A.I.a.8.

An Ocean in Common : American Naval Officers, Scientists, and the Ocean Environment

Gary E. Weir

Texas, College Station : Texas A & M University Press, 2001. - 403 p. : ill.

(Texas A&M University Military History Series ; 72)

Opstilling: Politik.B.3.

## MARINENS BIBLIOTEK

Ålandsuppgörelsen : Redogörelse över den under Februari Månad år 1918 under svensk förmedling överenskomna utrymningen av Åland från Finska och Ryska

Trupper jämte tillhörande Aktstycken

Stockholm : Kungl. Sjöförsvarsdepartementet, 1918. - 39 s.

Opstilling: Politik.B.1.a.

Building a 600-Ship Navy: Costs, Timing and Alternative Approaches

Washington : Congressional Budget Office, 1982. - 120 s. : ill.

(CBO Study)

Opstilling: Politik.B.3.

Nordiske sikkerhedsproblemer

København : Forlaget Europa, 1984. - 178 s.

(Publikationer fra Det sikkerheds- og nedrustningspolitiske Udvalg ; 13)

Opstilling: Politik.B.1.

### **SKIBE, SKIBBYGNING m.m.**

Atlanta Class Cruisers in World War II

Glenn R. Arnold

New York : W.R. Press, 1998. - 80 s. : ill.

(Warship Perspectives)

Opstilling: Krh.A.I.a.3.

1 løs tegning bagest i bogen

Uboote im 2. Weltkrieg : Technik-Klassen-Typen. Eine umfassende

Enzyklopädie

Erminio Bagnasco

1. Ausgabe 5. Auflage- Stuttgart : Motorbuch Verlag, 1996. - 294 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.b.

The First Submarines : The Submarine 1578-1919

John Batchelor, Antony Preston

London : Phoebus Publishing Co., u.å.. - 64 s. : ill.

(Purnell's History of the World Wars Special)

Opstilling: Ubådsvæsen.A.X.



## MARINENS BIBLIOTEK

The Royal Navy at Portland 1900-2000

Geoffrey Carter

Lodge Hill, Liskeard : Maritime Books, 2001. - 96 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

The World's Aircraft Carriers 1914-1945

Roger Chesneau

Poole : Arms and Armour Press, 1986. - 64 s. : ill.

(Warships Illustrated ; 8)

Opstilling: Krh.A.I.b.

A Century of Barrow Built Boats 1901-2001 : RN Submarine Centenary

Alec Dancer

Barrow-in-Furness, 2001. - 58 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Tre stykker bambus... : En historie om de første motorskibe

Det Østasiatiske Kompagni

København : Det Østasiatiske Kompagni, 1991. - 61 s. : ill.

Opstilling: Handel & Søfart.A.

Liberty : The Ships That Won the War

Peter Elphick

London : Chatham, 2001. - 512 s. : ill.

Opstilling: Handel & Søfart.E.

The Russian Fleet 1914-1917

René Greger

London : Ian Allan, 1972. - 176 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.I.a.8.

Collins/Jane's Warships of World War II

Bernard Ireland

Glasgow : Harper Collins Publishers, 1996. - 255 s. : ill.

(Collins/Jane's Gem Series)

Opstilling: Krh.A.I.b.

Soviet and Russian Nuclear Submarines

Wilfried Kopenhagen

Atglen : Schiffer, 2001. - 42 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.8.

## MARINENS BIBLIOTEK

Flower Class Corvettes in World War II

John Lambert

New York : W.R. Press, 1999. - 96 s. : ill.

(Warship Perspectives)

Opstilling: Krh.A.I.a.2.

1 løs tegning bagest i bogen

Old Ship Figure-Heads & Sterns with wich are associated Galleries,  
Hancing-Pieces, Catheads and Divers other matters that concern the "Grace  
and

Countenance" of Old Sailing Ship

L.G. Carr Laughton

London : Halton & Truscott Smith, 1925. - 281 s.+55 Tavler : ill.

Opstilling: Skibbygning.A.II.- EJ TIL UDLÅN

Nummereret med no. 498

Als die Schiffe tauchen lernten : Die Geschichte der k.u.k. Unterseeboot-  
Waffe

Horst Friedrich Mayer, Dieter Winkler

Wien : Verlag Österreich, 1998. - 188 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.10.

Die Tegetthoff-Klasse : Modellbau - Technik - Geschichte

Friedrich Prasky

Wien : Verlag Österreich, 2000. - 272 s : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.10.

løs tegning bagest i bogen

Schiff und See : Eine fröliche Verklarung für Passagiere, Badegäste und  
Küstenbewohner

Arnold Rehm

11. verbesserte Auflage- Bremerhaven : Nordwestdeutscher Verlag Ditzen  
& Co,

1960. - 216 + bilag : ill.

Opstilling: Håndbog.L.- IKKE TIL UDLÅN

The Damned Don't Drown : The Sinking of the Wilhelm Gustloff

Arthur V. Sellwood

Annapolis : Naval Institute Press, 1996. - 160 s. : kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Østersøen.

## MARINENS BIBLIOTEK

U-Boats of World War Two

Robert C. Stern

Poole : Arms and Armour Press, 1988. - 64 s. : ill.

Opstilling: Ubådsvæsen.A.III

I.- 1988 .- 64 s. .- Warships Illustrated; 13

The Dumpy Book of Ships & the Sea

London : Sampson Low, u.å.. - 284 s. : ill.

Opstilling: Håndbog.L.- IKKE TIL UDLÅN

VSEL - Vickers Shipbuilding and Engineering Limited : Warship  
Technology

Special Supplement

London : Warship Technology, 1988. - 56 s. : ill.

Opstilling: Skibbygning.F.II.

### **SØMANDSKAB, NAVIGATION m.m.**

The Illustrated Longitude

Dava Sobel, William J.H. Andrewes

London : Fourth Estate, 2001. - 216 s. : ill. kort

Opstilling: Navigation.D.III.

Den Norske Los. Bind 7 : Farvannsbeskrivelse Svalbard-Jan Mayen =  
Arctic Pilot.

Vol. 7 : Sailing Directions Svalbard-Jan Mayen

1. Udg.- [S.I.] : Norges sjøkartverk, 1988. - 419 s. : ill. kort

Opstilling: Farvandsbeskrivelser.A.II.a.2.I.

Danske Fyranlæg 1750-1950 : Temagennemgang 2001

København : Skov- og Naturstyrelsen, 2001. - 113 s : ill. kort

Opstilling: Fyr- & Vagervæsen.A.

### **BJÆRGNINGSVÆSEN OG DYKNING**

The Discovery of the Bismarck

Robert D. Ballard

New York : Warner/Madison Press, 1990. - 232 s. : ill. kort

Opstilling: Bjærgningsvæsen.B.

## **NORDPOLAROMRÅDET**

Dangerous Crossings : The First Modern Polar Expedition, 1925

John H. Bryant, Harold N. Cones

Annapolis : Naval Institute Press, 2000. - 224 s. : ill. kort

Opstilling: Nordpol.B.b.1925.

## **GRØNLAND**

Havets politibetjente

Henrik Fisker

Pilersuiffik : Grønlands Hjemmestyre, 1988. - 80 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.1.Danmark

## **DIVERSE**

Voyages of Samuel de Camplain 1604-1618

W.L. Grant, ed.

Genoptryk fra 1907- New York : Barnes & Noble, 1967. - 374 s.

(Original Narratives of Early American History)

Opstilling: Sørejser.a.

Kongelig Dansk Yachtklub. Aarbog.

Kongelig Dansk Yachtklub

København : Kongelig Dansk Yachtklub

Opstilling: Idræt:A.

The third voyage of Martin Frobisher to Baffin Island 1578

James McDermott, ed.

London : The Hakluyt Society, 2001. - 268 s. : ill. kort

(Hakluyt Society. Third Series ; 6)

Opstilling: Hakluyt

Inside the Soviet Army

Viktor Suworov

London : Panther, 1984. - 446 s. : ill.

Opstilling: Historie.D.

## MARINENS BIBLIOTEK

Redningsmedailleselskabet 1884 - 7. September - 1934 : Madaillen for ædel Daad. Medaillen for druknedes Redning  
Kjøbenhavn : Redningsmedailleselskabet, 1934. - 85 s. : ill.  
Opstilling: Uniformsvæsen.A.

### **STRATEGI & TAKTIK**

Contemporary Military Strategy  
Morton H. Halperin  
London : Faber and Faber, 1972. - 149 s.  
Opstilling: Krigskunst.C.

Asia & the Pacific : U.S. Strategic Traditions and Regional Realities  
Paul D. Taylor, Ed.  
Newport : Naval War College press, 2001. - 119 s.  
Opstilling: Krigskunst.C.

### **VÅBENTEKNISKE- o.a. HÅNDBØGER m.v.**

Scandinavian Experiments with Submarine Mines  
Annapolis : United States Naval Institute, 1881. - s. 123-149  
Opstilling: Minevæsen- KUN TIL LÆSESAL

### **ROMANER**

Silent Hunter  
Charles D. Taylor  
London : Arrow Books, 1988. - 339 s.  
Opstilling: Krh.B.II.e.

### **TIDSSKRIFTER & PERIODICA**

Ulykker til søs : Statistik over ulykker og arbejdsskader til søs 2000  
København : Søfartsstyrelsen  
Opstilling: Periodica