

*Tidsskrift
for
Søværnen*



Nr. 1
Marts 2002
173. ÅRGANG



Udgivet af SØE-LIEUTENANT-SELSKABET · Redaktør: Orlogskaptajn Klaus Bolving

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Sø-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

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

Ekspedition og regnskabsafdeling

Orlogskaptajn Hans Erik Juul
Sø-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
Hjemmeside www.nbb.dk

Forsidebillede: HM Dronning Margrethe og HKH Prins Henrik på togt med ubåden SÆLEN. Foto: Kim Dahl Hansen, Nordjyske Stiftstidende.

Eftertryk: Tilladt med kildeangivelse, når redaktøren orienteres. Redaktionen afsluttet den 10. marts. Deadline for næste udgave: 15. april.

INDHOLD

LEDER.....	1
OM DEBAT OG UNDERVANDSBÅDE Redaktør, kommandørkaptajn Hans Harboe-Hansen.....	2
MEDDELELSE FRA SLS SLS.....	13
ORLOGSLIV OG -LUNE Kommandørkaptajn S. Ovesen.....	14
FRA FOLKETINGET §-20 Spørgsmål: Om bevillinger til forsvaret.....	17
SEKRETÆR I SLS SLS.....	23
BOGANMELDELSE – SØKADEAKADEMIET I OPLYSNINGSTIDEN Cand. mag. Peter Sjøstedt.....	25
NEKROLOG – KONTREADMIRAL PAUL BJØRN SØRENSEN 1893 & 1899.....	28
ERHVERVELSER NOVEMBER/DECEMBER Marinens Bibliotek.....	32
REGISTER TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN 2001	



The image shows two rescue team members in red gear on a Uni-Safe inflatable boat in rough seas. The boat is orange and black with a 'uni-safe' logo on the side. The team members are wearing red hooded suits, green life jackets, and white helmets with goggles. They are positioned in the boat, which is equipped with various safety equipment, including a yellow tripod-mounted device. The background is a turbulent sea with white-capped waves.

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



I sidste nummer bragte TJS en artikel om de danske ubåde, som siden hen er blevet diskuteret heftigt blandt medlemmerne. Nogle har da også benyttet anledningen til at diskutere ubådene telefonisk med redaktøren, hvilket vidner om, at det er lykkedes at få skabt en debat om dette for Forsvaret så afgørende emne.

Nu repræsenterer TJS imidlertid ikke redaktørens eller andres afstemte forsvarspolitiske holdninger, da TJS grundlæggende er et frit og uzensureret flådetidsskrift, hvor skribenter kan komme personligt til udtryk i en åben debat.

Den redaktionelle linie med fri debat fortsætter således i dette nummer, hvor ubådsdiskussionen videreføres i en ny artikel om bl.a. VI-KING projektet.

Skønt redaktøren personligt nyder de telefoniske diskussioner om TJS' artikler, opfordres læserne alligevel til at formidle deres synspunkter og debatindlæg gennem TJS' spalter i stedet for gennem telefonen. Derved vil alle interesserede læsere få mulighed for at følge med i debatten.

OM DEBAT OG OM UNDERVANDSBÅDE

Følgende indlæg er en svarartikel, der kan læses i forlængelse af artiklen i sidste nummer af TJS, som rettede en kraftig kritik mod den aktuelle danske ubådsudvikling. Forfatteren, der har en aktiv søofficerskarriere bag sig, har, siden han tog sin afsked, i over 20 år beskæftiget sig med international, maritim journalistik, bl.a. er han nu Naval Editor, Defence Procurement Analysis.

OM DEBAT OG OM UNDERVANDSBÅDE

AJ

redaktør, kommandørkaptajn Hans Harboe-Hansen

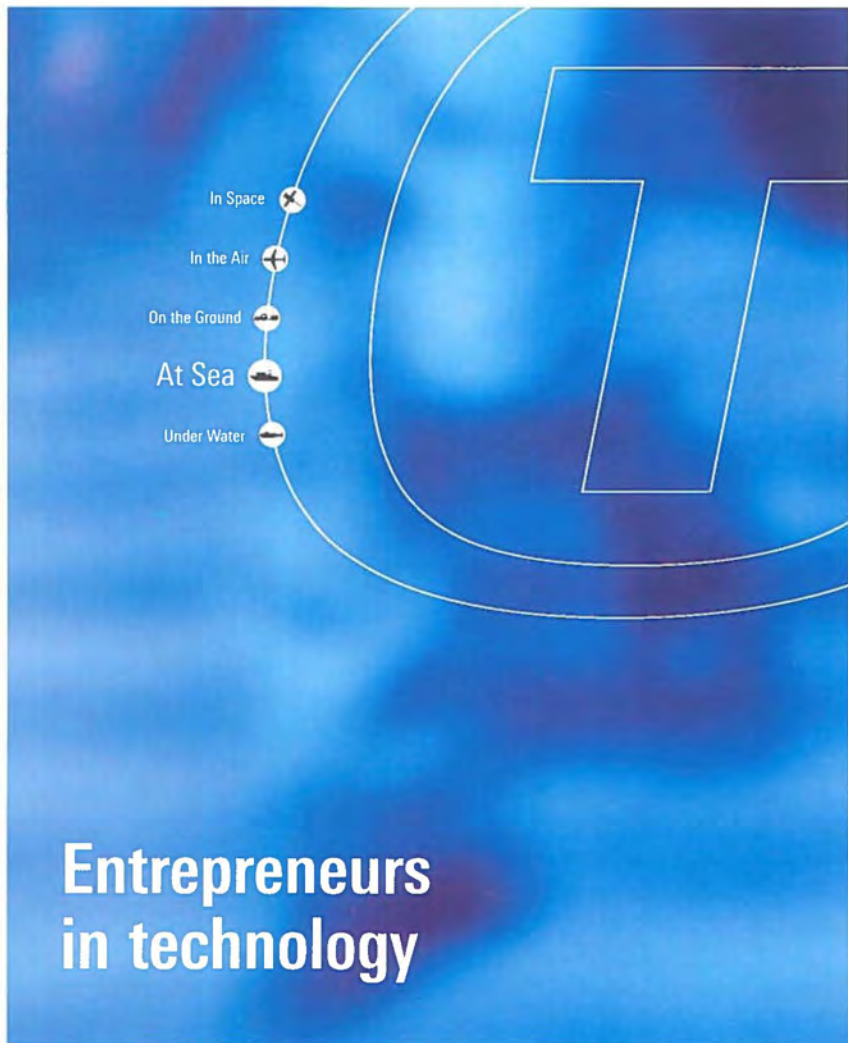
INDLEDNING

I forordet til Tidsskrift for Søværnen nr. 5/6, december 2001 giver redaktøren prisværdigt udtryk for, at TJS ser det som sin rolle "at bidrage med lodige, interessante og debatskabende artikler om relevante emner."

Beklageligvis lever den artikel, hvormed han lader genåbne en debat om undervandsbåde så langt fra op til hans eget naturlige krav om lodighed.

Det er en fundamental forudsætning for en lodig debat, at fremførte synspunkter er baseret på kendsgerninger. Artiklen "Viking-projektet i Forsvarsloven af 27 februar 2001" af direktør, orlogskaptajn Jesper Glahn opfylder ikke denne afgørende forudsætning.

Det vides, at forfatteren som nyudnævnt soløjtant I i 1960-61 gjorde tjeneste i de daværende undervandsbåde af *Delfinen* klassen. Umiddelbart efter trådte han uden for nummer. Året efter søgte og fik han sin afsked af linien, hvorpå han indtrådte i reserven. Trods den suffisance, hvormed forfatteren fremfører sine synspunkter, tyder intet på, at han hverken for, under eller siden sin tjeneste i *Delfinen* klassen med nogen



Entrepreneurs in technology

idweeks 49 03/2002

TERMA[®]
www.terma.com

Members of Naval Team Denmark:



Naval Team Denmark

DANYARD Aalborg A/S

Terma A/S

INFOCOM Systems A/S

MT HØJGAARD 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



form for grundighed har fulgt den generelle udvikling inden for under-
vandsbadsteknologi og den deraf følgende udvikling i undervandsbådstak-
tik.

LUFTUAFHÆNGIG FREMDRIVNING

Det er korrekt, at *Viking* projektet (bl.a.) er baseret på luftuafhængig fremdrivning/Air Independent Propulsion (AIP), i den danske og svenske version som hovedmaskineri, i den norske version som del af en hybrid løsning i forbindelse med diesel maskineri.

Imidlertid forveksler forfatteren allerede indledningsvis to helt forskellige former for AIP, nemlig den af den tyske professor Hellmuth Walter i 1930'erne udviklede og efter ham opkaldte Walter turbine og Stirling motoren, der er baseret på et princip, der har været kendt siden midten af det 19. århundrede, da de skotske brødre Robert og James Stirling konstruerede en fungerende laboratorie model af den motor, der senere skulle blive kendt som Stirling motoren.

Walter turbinen, der som iltgiver anvender koncentreret brint-overilte/high test peroxide (HTP), kom først til anvendelse i den tyske eksperimentelle 80 tons ubåd V80 bygget i 1939-40. Den blev efterfulgt af V300 på 320 tons og i 1943 af prototypen U791 på 610 tons. Så fulgte i 1943-44 de to både U792 og U793 af type Wa201 på knap 300 tons og de lidt mindre U794 og U795 af type Wk202. Ingen af disse både kom i operativ anvendelse, men forsøgene med dem førte i 1944 til påbegyndelse af den godt 300 tons type XVIIIB, der var planlagt til operativ anvendelse i nærområdet. Kun tre af disse, U1405, U1406 og U1407, blev færdiggjort inden bygning af denne serie blev stoppet, og al videre satsning på Walter turbinen blev opgivet. Bl.a. havde den tyske marineledelse erkendt, at der ville gå endnu to år før en oceangående ubåd med Walter turbine kunne være operativ.

Udover Walter turbinens AIP egenskab havde den også muliggjort hidtil ukendte farter under vandet på 20-25 knob, idet man samtidigt havde tilpasset skrogformen på prototyperne til sådanne hastigheder.

TYPE XXI OG XXIII

I 1944 blev det derfor besluttet at udnytte denne skrogform i forbindelse med konventionel diesel-elektrisk fremdrivning, og resultatet blev den 1595/1790 tons type XXI, der som den første diesel-elektriske ubåd kunne præstere højere hastighed under vandet end på overfladen, nemlig 17,2 knob mod 15,6 knob.

Samtidigt blev bygning af den ligeledes diesel-elektriske kystubåd type XXIII med lignende skrogform sat i værk på en række værfter i Tyskland og de besatte lande. Denne båd var udover skrogformen bemærkelsesværdig ved at være enkeltskruet ligesom nutidens ubåde, og som i øvrigt alle Walter-bådene havde været, hvor imod type XXI stadig var dobbeltskruet.

Ved krigens afslutning var 123 både af type XXI og 59 af type XXIII blevet bygget eller påbegyndt. En hel del af de færdiggjorte type XXIII nåede at komme ud i operative missioner, hvorimod kun to af disse type XXI stod ud i Atlanten for umiddelbart efter at erfare om Nazi-Tysklands betingelsesløse overgivelse. Resten havde været bundet i baser grundet vanskeligheder med at fastlægge de nødvendige taktiske doktriner for disse både, der på så mange områder var forskellige fra de ubåde, den tyske marine hidtil havde opereret med.

I dagene før de tyske tropper i Holland, Nordvesttyskland og Danmark overgav sig 5. maj 1945, og i de få dage indtil VE-dag 8. maj, søgte en del af de i den østlige Østersø stationerede tyske ubåde nordpå gennem de danske stræder, formentlig i et naivt håb om at kunne fortsætte kampen for de få rester af, hvad der da endnu var tilbage af Nazi-Tyskland. Mange af disse både blev sænket ved Allieret luftindsats, og besætningen på andre sænkede selv deres både, da de endeligt erkendte, at spillet var ude.

Det var en af disse type XXI, U3503, der i de sidste timer havde søgt nordover fra Kiel-området, som på VE-dagen af egen besætning blev sænket i Kattegat ud for Göteborg, og som kort efter blev hævet af de svenske myndigheder.

Ganske vist inspirerede den hævdede U3503 svensk maritim industri på en række områder og var med til at danne grundlaget for de seks både af *Hajen* klassen, der blev bygget i perioden 1953-60, og som med skroglinier som type XXI og stadig dobbeltskruet som denne præsterede en maksimum hastighed under vandet på 20 knob mod 16 knob på overfladen.

OM DEBAT OG OM UNDERVANDSBADE

Det vil imidlertid forstås, at Jesper Glahn's påstand om, at der her var tale om en ubåd med AIP, og at kimen dermed skulle være lagt til Viking projektet er baseret på en total misforståelse.

Inden yderligere behandling af de Glahnske vildfarelser kan det måske være af interesse at anføre, at eksemplarer af type XXI efter krigen blev overtaget af alle de sejrende, allierede magter, og på mere eller mindre markant vis influerede disses efterkrigstids ubådsprogrammer. Mest markant i Sovjetunionen, hvor den velkendte type XXI kopi *Whiskey* klassen blev sat i masseproduktion i årene fra 1950 og indtil 1957, da Krushchev stoppede programmet med en erklæring om, at han ikke havde meget tilovers for ubåde, der ikke kunne affyre missiler. Inden da var der dog blevet bygget 236 ubåde af *Whiskey* klassen, inklusiv den fra skærgården ud for Karlskrona herostratisk berømte 137, "Whiskey on the Rocks".

ENGELSKE FORSØG MED WALTER TURBINEN

Hvad angår Walter turbinen var det især England, som i efterkrigsårene interesserede sig for dennes muligheder. U 1407, som var blevet sænket i maj 1945, blev hævet, ført til England og sejlede i årene 1946-49 som forsøgsbåd under navnet *Meteorite*. Professor Hellmuth Walter kom til England og medvirkede ved bygningen 1951-58 af de to eksperimentelle undervandsbåde *Explorer* og *Excalibur*, begge med Walter turbiner.

Forsøgene med disse både kom imidlertid aldrig til at forløbe tilfredsstillende, mindre end ti år efter blev de hugget op, og siden har der tilsyneladende ikke været megen interesse for Walter turbinen som AIP trods dens fartpotentiel.

STIRLING MOTORENS UDVIKLING

Anderledes forholder det sig med Stirling motoren, som altså intet som helst har at gøre med Walter turbinen.

Kockums i Malmo, Sveriges gennem tiderne ledende konstruktør af den svenske flådes undervandsbåde, erkendte allerede tidligt behovet for en form for 'non-nuclear' AIP. Efter omfattende studier og evalueringer af de foreliggende muligheder, inklusive dieselmotorer med lukket kredsløb (closed-cycle diesel engines) og fuel cells, drog Kockums den slutning, at

Simply
the best
for the Navy!



Multimode radar TRS-3D in service on Stanflex 300
Patrol Boats and Corvettes of the Royal Danish Navy.

EADS Deutschland GmbH
Naval & Ground Systems
Worthstraße 85
D-89077 Ulm
Germany

contact.info@sysde.eads.net
www.eads.net

Represented in Denmark
by Teknokom A/S

EADS
European Aeronautic Defence and Space Company

OM DEBAT OG OM UNDERVANDSBÅDE

satsning på udvikling af Stirling motoren ville være den vej, der hurtigst ville føre til en operativt anvendelig løsning.

Kockums' konklusion skulle vise sig at være korrekt.

Enkelte tidligere forsøg på at udvikle brødrene Stirlings princip til en funktionsduelig motor havde været resultatløse, men det af Kockums i 1960'erne startede arbejde på dette område resulterede i en pålidelig Stirling motor, benævnt V4-275R. En lang række tilfredsstillende forsøg med denne motor på land og i en specialbygget undervands prøvesektion førte til, at den svenske undervandsbåd *Näcken* i sidste halvdel af 1980'erne blev forlænget med en 8-meters sektion indeholdende to V4-275R motorer og dermed blev verdens første operative undervandsbåd med non-nuclear AIP. Som det vil være mange læsere bekendt er det denne skelsættende båd Soværnet har overtaget som en slags "gap filler" og navngivet *Kronborg*.

De svenske erfaringer til søs med *Näcken* var ligeledes så positive, at den næste serie undervandsbåde til den svenske marine - *Gotland* klassen - som de første i verden fra starten blev konstrueret med et hybridt diesel-elektrisk/AIP maskineri. Som i *Näcken* udgøres AIP delen af to V4-275R Stirling motorer. De tre enheder af *Gotland* klassen blev bygget 1992-97 og har nu i en årrække været i operativ tjeneste.

FUEL CELLER, CLOSED-CYCLE DIESEL MOTORER OG MESMA SYSTEMET

I Tyskland forsøgte man også at udvikle en funktionsduelig Stirling motor, men kræfterne på AIP området blev efter nogen tid koncentreret om closed-cycle dieselmotorer og fuel cells. Den af operativ tjeneste udgåede tyske ubåd U 1, bygget omkring 1960, blev i 1987 modificeret som forsøgsbåd, først med et hybridt diesel-elektrisk/fuel celle anlæg, senere med et closed-cycle diesel maskineri. Erfaringerne fra disse forsøg førte til, at de fire Klasse 212A både, som er blevet påbegyndt i perioden 1998-2001 bygges med et hybridt diesel-elektrisk/fuel celle maskineri. Disse både forventes at komme i operativ tjeneste fra 2003 og frem til 2006.

På licens fra det tyske værft Howaldwerke Deutsche Werft (HDW) bygges i Italien to 212A både, der påregnes at være operative 2005-06.

Den græske marine har ved HDW bestilt tre både af type 214 med lignende maskineri, en til bygning i Tyskland og to til byg-

OM DEBAT OG OM UNDERVANDSBÅDE

ning/samling ved græsk værft. Disse vil næppe være i tjeneste førend mod slutningen af dette årti.

En passant skal tilføjes, at Pakistan i 1994 hos franske DCN International kontraherede tre *Agosta 90B* undervandsbåde. Den første, der blev bygget i Frankrig, har været operativ siden 1999, den anden er ved at være færdigbygget i Pakistan, hvor også den tredje er påbegyndt. Denne sidste vil fra starten blive forsynet med det specielle franske AIP system MESMA (Module Energie Sous-Marin Autonome). MESMA modulet til indbygning i denne båd blev færdigt fra DCN i Frankrig i januar dette år og vil blive sendt til Pakistan for integrering i nummer tre *Agosta 90B*. Det er hensigten, at Pakistans to første både af denne type senere skal have indsat en MESMA midtersektion på samme måde, som *Näcken Kronborg* i sin tid fik indsat en Stirling sektion. Ingen af de pakistanske *Agosta 90B* forventes dog at være operative med hybridt diesel-elektrisk/MESMA maskineri førend sidst i indeværende årti.

Endeligt skal det nævnes, at et fuel celle system for undervandsbåde også synes at være udviklet i Rusland. I det mindste har Rubin i St. Petersborg Ruslands førende konstruktør af undervandsbåde markedsført et sådant anlæg som en option i forbindelse med tilbud på deres seneste eksportmodel *Amur -1650*. Tilsvarende markedsføres det hollandske værft RDMs eksportubåd *Moray 1400* med closed-cycle diesel maskineri som option.

MISINFORMATION

Af disse oplysninger vil det ses, at Jesper Glahn er helt galt afmarcheret, når han skriver: "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, ... Rent bortset fra, at de nævnte landes samlede flåde af undervandsbåde kun er ca. 30, så er ikke en eneste af disse både i dag forsynet med AIP.

Ligeledes må det skyldes Jesper Glahns mangel på viden om de forhold, han udtaler sig om, når han påstår, at Stirling motoren skulle være forældet grundet dens støjniveau. Tværtimod er en dobbeltvirkende Stirling motor som den svenske V4-275R karakteristisk ved at være særdeles støjsvag. Forfatteren af denne artikel har ved flere lejligheder stået ved siden af en arbejdende V4-275R motor og kan bevidne, at den lyder som en svag summen, og at man stående ved siden af den kan føre samtale

OM DEBAT OG OM UNDERVANDSBADE

ler på ganske normal vis. Dens støjniveau overgår formentlig ikke den elektromotor, som i enhver AIP løsning er det sidste led i maskineriet.

Ej heller er det korrekt, at "Australien, der i 1989 begyndte bygningen af en serie på 6 ubåde med Sterling-maskiner, har opgivet den form for luftuafhængigt fremdrivningsmaskineri pga. støjniveauet." Den af Kockums tegnede *Collins* klasse, der refereres til, blev kontraheret med konventionelt diesel-elektrisk maskineri. Muligheden for en supplerede Stirling AIP sektion blev ganske vist drøftet under forhandlingerne, men den australske marines interesse i AIP og/eller dens finansielle muligheder rakte ikke til at inkludere denne egenskab i programmet.

Hvad angår *Viking* projektets maskineri ses Jesper Glahn også at være uvidende om, at der på dette område for nærværende arbejdes sideløbende med to muligheder, Stirling motorer eller fuel cells. Mange forhold tages her i betragtning, ikke mindst økonomi.

I øvrigt er det værd at bemærke, at man for at imødekomme specifikke norske krav i projekteringen ved modulisering er nået frem til to *Viking* varianter, en norsk med et hybridt diesel-elektrisk/AIP anlæg og en dansk-svensk udgave med AIP som hovedmaskineri. Fraregnet atomdrevne undervandsbåde vil sidstnævnte version være den første undervandsbåd i verden, der primært baserer sig på AIP.

MINIUBÅDE

Efter at have påvist det totalt fejlagtige grundlag, hvorpå Jesper Glahn bygger sit særprægede forslag om at erstatte de planlagte fire *Viking* undervandsbåde med et større antal miniubåde, synes der ingen grund til i detaljer at kommentere dette forslag.

Generelt bor det dog siges, at på trods af, at han i flæng refererer til nutidige fænomener som Schengen aftalen, narko- og menneskesmugling og terrorisme, og skont han nærmest indikerer, at han modsat de fleste er blevet klar over, at situationen har ændret sig siden afslutningen af den kolde krig, så minder hans ide om små undervandsbåde placeret på bunden i de danske stræder mere om dansk maritim tankegang under første verdenskrig end om noget, der har med nutidig dansk maritim problematik at gøre.

Påstanden om, at de under bygning værende *Fleksible Støtteskibe* umiddelbart og med fordel kan medbringe de foreslåede 60 tons miniubåde til brug under internationale operationer, al den stund disse enheder

OM DEBAT OG OM UNDERVANDSBÅDE

bliver dimensioneret til at kunne medtage kampvogne af lignende vægt, holder heller ikke vand. Så simpel er problematikken ikke, hverken teknisk eller taktisk.

Også argumentet gående på, at 32-36 af de Glahnske miniubåde økonomisk skulle være mere effektive end de projekterede fire *Viking* undervandsbåde er mildt sagt misvisende. Påstanden om, at der for anskaffelsesudgiften til de fire *Viking* både vil kunne bygges op til 36 60-tonsbåde må bunde i manglende kendskab til, at en meget væsentlig del af udgiften til orlogsfartøjer og undervandsbåde i dag går til sensorer, kommando-, kontrol- og kommunikationssystemer samt våbensystemer. En forudsætning for, at det nævnte antal miniubåde skulle kunne "beskytte" et "mindst otte gange så stort areal" som fire *Viking* både må være, at miniubådernes systemer af denne art har en kapacitet svarende til de systemer, som *Viking* bådene vil være udrustet med. Det foreslåede 20-meter lyslederperiskop ville måske have været et plus den gang Jesper Glahn sejlede i de for næsten 50 år siden konstruerede undervandsbåde af *Delfinen* klassen. I dag vil næppe mange tage et sådant forslag alvorligt.

Rent bortset fra, om tidssvarende sensor-, kommando-, kommunikations- og våbenkontrollsystemer vil kunne rummes i en dværgubåd, og om de vil kunne betjenes af den foreslåede besætning på tre mand, så vil nødvendigheden af nutidige systemer i hvert tilfælde betyde, at Jesper Glahns urealistisk optimistiske antal må reduceres ganske betragteligt. Dertil kommer, at udgiften til AIP per enhed så langt fra vil formindskes proportionalt med formindsket displacement.

Desuden er det ganske usandsynligt, at andre lande vil kunne tænkes at dele udviklingsomkostningerne til den foreslåede dværgubåd, som ikke er nogen hyldevare. Derimod deles omkostningerne ved udviklingen af *Viking* mellem Danmark, Norge og Sverige, ligesom der senere, når projektet er realiseret, påregnes uddannelses- og driftsmæssige besparelser gennem fortsat samarbejde de tre lande imellem.

Selv ikke når Jesper Glahn argumenterer, at hans 32-36 dværgubåde totalt vil være armeret med flere torpedoer - mindst 64 - og kræve mindre bemanning end fire *Viking* både, har han ret. Den svenske *Gotland* klasse har ni torpedoer og 100% reserve torpedoer, altså i alt 18. *Viking* bådene må forventes at få en lignende kapacitet, der muligvis i nogen udstrækning vil blive udnyttet til miner eller til missiler til affyring fra undervandsposition mod skibs- eller kystmål. I alle tilfælde betyder dette en samlet kapacitet på omkring 72 enheder af disse typer.

OM DEBAT OG OM UNDERVANDSBADE

32 dværgubåde med hver 3 mands besætning - hvis det som påstået vil være tilstrækkeligt - vil kræve i alt 96 mand. Besætningsantallet i hver af *Viking* bådene vil næppe overstige 22, altså i alt omkring 88.

DET AVANCEREDE VIKING PROJEKT

Alt i alt er det totalt misvisende, når Jesper Glahn hævder, at "*Viking* projektet må betegnes som teknologisk forældet." Udover, hvad her allerede er nævnt, kan det tilføjes, at efter at HDW har overtaget Kockums, markedsfører German Submarine Consortium, som HDW er medlem af, fuel cells, Stirling og closed-cycle diesels som alternative AIP løsninger.

Afslutningsvis er det værd at citere fra den artikel af tidligere forsvarsminister Jan Trøjborg, hvorfra Jesper Glahn tog sin udgang:

"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 godkendelse i de tre lande kan der indgås 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 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 årrække tilmeldt ubåde til NATO's reaktionsstyrker."

EFTERSKRIFT

Med det japanske tidsskrift *Ships of the World* som kilde meddelte *NAVINT*, *The International Naval Newsletter* i Vol. 14 No.4, 15th February 2002, at den japanske undervandsbåd *Asashio* har fået indsat en midtersektion med Kockums Stirling motorer.

Fra anden side oplyses det, at ombygningen af *Asashio* blev fuldendt i december 2001, og at et omfattende afprøvningsprogram derefter er påbegyndt. *Asashio*, der er den sidste og forbedrede enhed af *Harushio* klassen, blev operativ 1997. Inden ombygning havde den et displacement

OM DEBAT OG OM UNDERVANDSBADE

på 2.450 tons/2.750 tons og en længde på 78,4 m. Af en tegning i *Ships of the World* - med japansk tekst - synes det at fremgå, at den indsatte midtersektion indeholdende fire V4-275R Mk2 Stirling motorer er godt 14 m lang, så ubådens længde efter ombygning er nærvædet 93 m og dens deplacement neddykket er formentlig øget med omkring 900 tons.

Det har været kendt i en årrække, at Japan har interesseret sig for Kockums' Stirling motorer. På et tidligt tidspunkt blev to eksemplarer indkøbt til prøver og forsøg, og en licens aftale kom i stand med det japanske firma Kawasaki. Det oplyses, at Stirling motorerne i *Asashio* dels er leveret af Kockums, dels fremstillet af Kawasaki.

Den nyerhvervede danske undervandsbåd *Kronborg* (ex *Näcken*) har således fået en om end mere end dobbelt så stor japansk pendant.

Kilder:

Tidsskrift for Søværnen, Juni 2001

Tidsskrift for Søværnen, December 2001

Conway's *All the World's Fighting Ships 1922-1946*

Conway's *All the World's Fighting Ships 1947- 1982, Part I & II*

Captain S.W.Roskill. D:S:C., R.N.: *History of the Second World War, The War at Sea*

Richard Compton-Hall: *Submarine versus Submarine, The Tactics and Technology of Underwater Confrontation*

Defence Systems International '94/95: *Air-independent propulsion: the current state-of-the-art* af Gunter Sattler, Ingenieurkontor Lübeck

Naval Forces No. III/1994, Vol. XV: *Swedish Submarine Technology* af Hans Harboe-Hansen

Naval Forces No. II/1995, Vol. XVI: *Submarine History written in Sweden* af Hans Harboe-Hansen

Jane's Navy International, Vol 100, No. 2: *Opening up the A 19* af Joris Janssen Lok

The Naval Architect January 1995: *Submarine AIP systems development* (red.)

The Naval Architect March 1995: *Sweden scores a first with AIP submarine* af Hans Harboe-Hansen

David Miller: *Jane's Major Warships 1997, Volume One*

Defence Procurement Analysis. Spring 2001: *Amur-1650; Russia's 21st century non-nuclear submarine* af Yuri Kormilitsin

OM DEBAT OG OM UNDERVANDSBADE

Diverse årgange af *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World*

Diverse årgange af *Jane's Fighting Ships*

- SMI's konference i Stockholm 16-17 januar 2002. Nordic Defence Procurement II, indlæg af kommandør Peter M. Legêne, Project Manager, Project Group Viking: *The Viking Project*

Desuden diverse oplysninger indhentet gennem en lang årrække fra *Jane's Defence Weekly*, *Defense News*, *NAVINT*, *International Defence Review*, *Navy International*, *Naval Forces*, *Military Technology*, *Proceedings m.fl.* Endvidere løbende, personlige kontakter med repræsentanter fra Kockums/Karlskronavarvet, Howaldwerke Deutsche Werft (HDW), DCN International, RDM og Rubin.

MEDDELELSE FRA SLS

**EKSTRAORDINÆRT FOREDRAG I
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET
I FREDERIKSHAVN**

TIRSDAG DEN 9. APRIL

**CHEFEN FOR SØVÆRNETS OPERATIVE
KOMMANDO**

KONTREADMIRAL T. S. JØRGENSEN

AFHOLDER FOREDRAGET:

”FLÅDEPLAN 2015”

Tidsplan for mødeaftenen er følgende:

- 1730:** Baren åbner i Tordenskiold
- 1800-1930:** Skafning i cafeteriaet (Biksemad, 1 ol og en snaps).
Herefter kaffe.
- 1930:** Foredrag i auditoriet på AIS

Bindende tilmelding til skafningen senest den 7. april til bestyrelsens kontaktperson i Frederikshavn:

OK Claus Nielsen
Leder af EW-elementet ved AIS
Telefon: 99 22 30 29
FIIN-adresse: UT-104

Ikke medlemmer er også velkomne.

ORLOGSLIV- OG LUNE

Forfatteren gør p.t. tjeneste ved NATO Transatlantic Advanced Radar Project Definition Office, NATO HQ, Bruxelles.

ORLOGSLIV OG -LUNE

af

kommandorkaptajn S. Ovesen

Gennem nogle år er jeg jævnligt blevet opfordret til at foranstalte en indsamling af søværns-anekdoter med henblik på at lade dem trykke og udgive i en passende form.

Så vidt jeg ved, har der ikke siden kommandør Frits Hammer Kjolsen i 1960 udgav sin bog "Orlogsliv og Lune" været gennemført noget lignende. I en tid, hvor højteknologi og ekstreme krav til effektiviteten har så fremtrædende plads i søværnets dagligdag, som det nu er tilfældet, er der tilsyneladende ikke samme plads til spøg og skæmt, som der var tidligere. Men også kun tilsyneladende. For når jeg får henvendelser om at indsamle anekdoterne, præsenteres jeg for en stadig strøm af gode historier. Det er dog ikke alle, der egner sig til nedfældelse. Under alle omstændigheder er der et stort materiale, som bør samles og fæstes i tid og sted.

Min betænkelighed gennem lang tid ved en sådan udgivelse går naturligvis på, at enkeltpersoner kan føle sig stødt eller hængt ud ved at få beretninger om deres liv og færden offentliggjort.

Det er derfor vigtigt at præcisere, at al indkommet stof vil blive omskrevet i en sådan form, at ingen personer umiddelbart kan genkendes. Skulle der alligevel være episoder, som det ikke er lykkes fuldt at sløre personidentiteter ved, så er skaden umærkelig. Det forholder sig nemlig sådan, at historierne alligevel er almindelig kendt i søværnet, så derved er der ingen ændring i den enkeltes "retsstilling". Skulle sådanne tilfælde opstå under redigering af stoffet, vil jeg rette henvendelse til de pågældende og få deres godkendelse af formuleringen.

ORLOGSLIV- OG LUNE

Uden for søværnet vil anekdoterne udelukkende blive læst for deres konkrete indhold uden interesse for individuelle baggrunde.

Det står under alle omstændigheder fast, at teksten vil blive omhyggeligt skrevet, så ingen behøver frygte navns nævnelser eller åbenlys ligning.

Sammen med kommandørkaptajn Steen Koberø-Hansen og orlogskaptajn (pens.) Ulrik Wesche har jeg dannet en redaktion, som har påbegyndt arbejdet. Projektet tænkes gennemført således:

- 1) Annoncering af projektet i Søværnsorientering (er gennemført december 2001)
- 2) Etablering af orienterende hjemmeside www.svn.dk/anekdoter/ (er gennemført december 2001)
- 3) Annoncering i Tidsskrift for Søværnen (sker herved)
- 4) Sponsorstøtte til udgivelserne tilvejebringes. Bør være klarlagt inden sommerferien 2002.
- 5) Som en appetitvækker søges kommandør Kjolsens bog genudgivet omkring september 2002. Forhandlinger herom med familien Kjolsen er pr. december 2001 på et indledende stade. Påtænkt oplag ca. 1000 stk.
- 6) Indsamling af materiale til ny bog er startet og løber indtil omkring oktober 2002. Derefter sammenskrivning med henblik på udgivelse op til juli 2003. Påtænkt oplag ca. 1000 stk.
- 7) Bøgerne bringes om muligt til salg via Søværnsorientering (forhandling ikke indledt pr. december 2001) og, såfremt der er interesse herfor, gennem boghandlere.

Det naturlige første skridt for projektets virkeliggørelse var at tage kontakt med familien Kjolsen, som har rettighederne til kommandørens bog. Jeg blev modt med stor imødekommenhed og interesse, og jeg forventer, at denne genudgivelse vil være mulig i henhold til den lagte plan. Jeg skal imidlertid i den nærmeste fremtid have afdækket behov og muligheder for sponsorstøtte for at kunne konstatere denne første succes.

Næste skridt er den langvarige proces med indsamling af validt materiale.

Jeg appellerer til Tidsskriftets læsere om at tilsende mig eller de øvrige i redaktionen de beretninger, som de måtte finde værd at bevare for eftertiden. Og jeg henvender mig i denne sammenhæng såvel til tjenst-

ORLOGSLIV- OG LUNE

gørende officerer som til pensionisterne, der sidder inde med et væld af gode oplysninger. Kom nu ud med dem !

Det behøver ikke nødvendigvis kun være de såkaldte muntre indslag, selvom de vil blive fremherskende, men også spændende episoder og anderledes vinkler på vor fælles hverdag, kort sagt alle sådanne oplysninger, som ikke finder vej via SITREPs, rapporter, pressen o.a.

Bidragene kan kommunikeres i form af brev, floppy disk (WIN 98) eller e-mail på nedenfor anførte adresse og nummer.

God Vind !

Kommandorkaptajn S. Ovesen
Av. Emile Vandervelde 27
1200 Woluwe St. Lambert
Belgien
e-mail : ovesen@tiscalinet.be
Telefon 0032 2 771 0858

Følgende artikel er en gengivelse af en debat i Folketinget om bevillinger til Forsvaret. Artiklen bringes for at stimulere debatten om bevillinger til Flåden blandt læserne, ligesom den giver et indtryk af de forsvarspolitiske strømninger i Folketinget.

SPØRGSMÅL STILLET I SPØRGETIMEN

2001-02, 2. SAMLING – SVAR PÅ § 20-SPØRGSMÅL:

OM BEVILLINGER TIL FORSVARET

Spm. nr. US 4 - besvaret 11/12-2001

Villy Søvdal (SF):

Det var en meget fredelig lørdag her den sidste lørdag. Pludselig hørte vi så i Radioavisen, at forsvarsministeren ville have 1 mia. kr. ekstra til forsvarret. Det er klart, at den tanke, der strejfede mig i tilknytning til en ny minister, var, om det altid koster 1 mia. kr., når den mand åbner munden, for så bliver det jo dyrt.

Det, der undrede mig endnu mere, var, at det hængeparti, der er på internationale opgaver, er et beløb på mindre end 0,5 mia. kr. Når ministeren så beder om 1 mia. kr., er det så, fordi han bedst regner i runde tal?

Forsvarsministeren (Svend Aage Jensby):

Jeg er ked af, hvis jeg har forstyrret hr. Villy Søvdals weekend. Når jeg gjorde det, så er det, fordi jeg faktisk opfatter den stilling, jeg har fået, med nogen alvor. Derfor må jeg tage hånd om de problemer, der opstår og er opstået.

Jeg tror, hr. Søvdal er bekendt med, at der for forligsperioden 2002-2004 afrundet er afsat 600 mio. kr. til internationale opgaver. Da jeg tiltrådte, kunne jeg konstatere, at den tidligere regering havde overtrukket denne konto med godt 450 mio. kr. på de 2 første år. Når jeg så fremskrev tallet, hvis vores engagement på Balkan skulle opretholdes, og der kunne komme yderligere operationer ind i billedet, ville vi havne med et overtræk på 1 mia. kr. i 2004. Det må man forholde sig til.

Så kan jeg sige til hr. Søvdal, at bade Kristeligt Folkeparti, CD, da det var i Folketinget, hr. Helge Adam Møller fra De Konservative og jeg selv i min tidligere position som ordfører har rejst det her problem gentagne gange, men ikke fået en løsning på det.

Jeg tror ikke, der er nogen herinde, i hvert fald ikke de ansvarlige partier, der vil bestride, at vores internationale indsats har været af fremragende karakter, har været fredsskabende, fredsbevarende, katastrofeafhjælpende. Det ønsker vi i regeringen kan fortsætte, så danske styrker af enhver art fortsat kan bidrage til at skaffe fred og ro i verden.

Derfor indkaldte jeg forligspartierne forleden dag - jeg tror, det var den 5. december - til en drøftelse af situationen, og vi blev enige om i forligskredsen, som hr. Søvdal jo ikke tilhører, men derfor bør han have det at vide, at vi kort tid efter nytår eller i løbet af den tilstundende jul vil gøre os nogle overvejelser om det lack, der vil blive i år 2004.

Så vil jeg sige til hr. Søvdal, at der ikke vil kunne ske strukturændringer i dansk forsvar eller findes yderligere besparelser til at dække det hul.

Villy Søvdal (SF):

Jeg skal sige tak for svaret. Jeg er enig i, at vi laver en international indsats af fremragende kvalitet, som SF i øvrigt altid støtter, når det falder ind i en ramme, hvor FN er inddraget, og hvor hensigten er at sikre fred og fordragelighed. Der har vi stemt for hele vejen op gennem 1990'erne.

Men jeg synes alligevel, det er lidt overraskende, at regeringens udgangspunkt er så forstenet, at man end ikke overvejer muligheden for at omdisponere. Jeg synes, det er så meget mere interessant, når jeg ser på et andet område, nemlig ulandshjælpen. Der starter man jo netop med at lægge ud med besparelser på 1,5 mia. kr., og efterfølgende laver man så analyserne og ser på: Kan det overhovedet lade sig gøre? Der har man altså valgt den fremgangsmåde.

Her vælger man en fremgangsmåde, hvor man på forhånd siger, at det er umuligt at omdisponere, selv om det er en kendsgerning, at forsvarsrammen blev 1 mia. kr. højere, end regeringen i første omgang spillede ud med, selv om det er en kendsgerning, at der er meget store beløb til materielanskaffelser, selv om det er en kendsgerning, at vi bruger 780 mio. kr. på hjemmeværnet. Det kan dog ikke passe, at man end ikke vil overveje omdisponeringsmuligheden.

Forsvarsministeren (Svend Aage Jensby):

FRA FOLKETINGET

Lad mig med det samme sige til hr. Søvnal, for nu at begynde med det sidste, at denne regering står bag hjemmeværnet, og det bliver vi ved med. Der er ingen penge at hente dér. Det kan jeg forsikre hr. Søvnal om.

Kl. 13.25

Så kan jeg med hensyn til omdisponeringer sige til hr. Søvnal, at hvis man har studeret Forsvarskommissionens beretning - jeg tror i øvrigt, hr. Søvnal i sin tid var med i kommissionsarbejdet, men navnlig har set resultatet af det i det forsvarsforlig, der blev en udmøntning af Forsvarskommissionens beretning - blev der i det, der hedder støttestrukturen, skåret totalt ind til benet. Der blev nedlagt talrige regimente, talrige kaserner og flådeeskadrer, og flyvestationsstrukturen blev ligeledes ændret. Hvis man vil gøre sig gældende i den internationale indsats, og hvis de soldater, vi sender ud, skal have den fornødne støtte og sikkerhed, og det skylder vi dem, er der intet mere at hente i støttestrukturen. Man kan nemlig ikke sende soldater ud på fredsbevarende opgaver, uden at de har en støttestruktur, for hvordan skulle man ellers kunne rokere rundt med dem? Så kan jeg dernæst sige, at også materielinvesteringerne er af central betydning for soldaternes sikkerhed og deres muligheder for at gennemføre opgaverne. Derfor er der ikke muligheder for at finde besparelser.

Villy Søvnal (SF):

Det, der kan ærgre mig lidt, er, at hr. Svend Aage Jensby er blevet forsvarsminister og ikke minister for et af de blødere områder. For med den utrolige energi, hr. Jensby omkranser sit område med ved at sige, at ikke på et af områderne kan man gå ind og finde én krone - det var sådan konklusionen på det, hr. Jensby siger...

Formanden:

Forsvarsministeren, hedder det.

Villy Søvnal (SF):

Beklager, forsvarsministeren siger - kunne man selvfølgelig have ønsket sig, at forsvarsministeren havde fået et ministerium for bløde ting, for menneskelige ting, som forsvarsministeren havde værnet om med samme omhu.

Jeg synes, det er tankevækkende, at i en periode, hvor ministeriet bliver tilført så mange flere midler, vil man end ikke vil prøve den opgave, der hedder: Kan vi ikke omdisponere?

FRA FOLKETINGET

Er det virkelig regeringens generelle politik, at omdisponering er sådan rimelig uinteressant, og frygter man så ikke, at pengene vil fosse ud af statskassen i et omfang, vi aldrig har set før, hvis man på den måde slår hegn om alle ministerier?

Forsvarsministeren (Svend Aage Jensby):

Nu er det jo hverken hr. Søvnald eller strengt taget mig selv, der bestemmer, hvilken ministerpost jeg skal have. Og jeg er meget glad for den, jeg har fået, og de opgaver, jeg har, vil jeg forsøge at varetage.

Til hr. Søvnald: Jeg har forsøgt at redegøre for, hvordan vores støttestruktur er blevet skabt under det fortræffelige forlig, som tidligere forsvarsminister Hans Hækkerup, jeg selv og andre, der står bag forsvaret, var med til at lave. Jeg kan forsikre, at hvis man sætter sig ind i hverdagen i forsvaret og kender forsvarets problemer, er der overhovedet ikke mulighed for at finde blot tilnærmelsesvis et beløb, der kan udfylde det hul, der vil være i 2004.

Hullet er altså som allerede sagt opstået i de to første år, for her er der et overtræk på 450 mio. kr. Dem har vi altså ikke, da jeg var i opposition, haft mulighed for at få noget som helst tilsagn om fra den daværende ministers side om, hvordan man ville dække.

Den situation byder den nuværende regering ikke forsvarets ansatte. Det byder vi ikke vores forligspartnere. Vi vil have en afklaring af det her problem, og det har vi som sagt lagt op til gennem de droftelser, som jeg startede med at have den 5. december. De droftelser fortsætter, og jeg håber ikke, at den tidligere regerings medlemmer af forligskredsen vil ændre opfattelse og holdning til dansk forsvar.

Tidligere regeringer har haft støtte fra CD, Kristeligt Folkeparti, De Konservative og Venstre op gennem 1990'erne. Vi stod bag alle aktioner, vi har været med til at finde pengene. Jeg håber, at den tidligere regering også vil gøre det, selv om der kun er forløbet 1 måned, efter at regeringsskiftet fandt sted.

Formanden:

Hr. Villy Søvnald, sidste runde.

Villy Søvnald (SF):

Det er rigtigt, som forsvarsministeren pegede på i sit forrige indlæg, at jeg deltog i den forrige forsvarskommission. Da var en af de ting, vi pegede på i vores betænkning, mulighederne for en arbejdsdeling. Jeg har forstået, at De Radikale også senere har været fremme med samme tanker.

FRA FOLKETINGET

En af de store poster på de nye materielanskaffelser er diskussionen om nye jagerfly. JSF-flyene, hvor forsvarsministeren jo ved, at prisen formentlig bliver det tredobbelte af, hvad man oprindeligt havde regnet med til udviklingsprojektet. Giver det ikke anledning til overvejelser hos ministeren, om det er klogt at bevæge sig videre ind i det projekt, hvor der oprindeligt var afsat 350 mio. kr., men hvor det ender med at blive 1 mia. kr. efter de forlydender, som jeg tror at ministeren også kan bekræfte? Og bekræfter det eksempel netop ikke, at der er mulighed for at spare, hvis man altså vil?

Forsvarsministeren (Svend Aage Jensby):

Nu er det jo sådan, at hele problematikken omkring JSF-flyenes anskaffelse overhovedet ikke indgår i materielinvesteringsplanen.

Kl. 13.30

Der er afsat et beløb til at følge udviklingsfasen, og senere hen kommer vi ind i produktionsfasen, og så skal man selvfølgelig nok fra Forsvarsministeriets side orientere Finansudvalget, hvis der skal afsættes yderligere midler til at følge den udvikling. Men det er overhovedet ikke indeholdt i materielskitsen i den forligsperiode, vi her taler om. Så kan jeg i øvrigt sige til hr. Sovndals almindelige orientering, at hvis man begynder at se på, hvilken materielanskaffelse det danske forsvar skal foretage de næste 20 år, så bliver der virkelig brug for at tilvejebringe midler. Det er den situation, vi allerede nu i regeringen vil gøre ansvarlige partier opmærksom på, så de kan være med til at forsøge at hjælpe os med at finde pengene.

Per Kaaalund (S):

Som bekendt er Socialdemokratiet jo med i forsvarsforliget, for ikke at sige at vi endog måske har skabt det, og vi har jo hele tiden været klar over, at der på det seneste ligger den overskridelse på en lille halv mia. kr., som i øvrigt alle forligsparterne har været klar over, og der indgår jo i forsvarsforliget, at der kan føres plus-/minusbeløb over perioden, som jo endnu har nogle år tilbage. Men det gode spørgsmål, som jeg vil stille, er:

Hvis regeringen på nuværende tidspunkt med en konstateret overskridelse på ½ mia. kr. vil tilføre forsvaret yderligere 1 mia. kr., så er det gode spørgsmål: Hvor skal de penge komme fra under hensyn til det af regeringen bebudede skattestop, under henvisning til disse ulandsbistandspenge, man vil tage osv.? Agter regeringen at fremsætte forslag om, hvor de penge skal komme fra?

Forsvarsministeren (Svend Aage Jensby):

Nu er det jo sådan, og det tror jeg også blev klargjort den 5. december, da vi sammen havde møde, at det jo ikke er i år 2002, at der skal findes 1 mia. kr. Dét, der gores opmærksom på fra regeringens side over for forligspartierne, er: Opretholder vi det engagement, vi har i dag på Balkan - der er p.t. ikke noget, der tyder på, at det bliver mindre - og får vi yderligere engagementer, og skal vi deltage aktivt i terrorbekæmpelsen, hvad vi både ifølge FN-resolutioner og EU-beslutninger har forpligtet os til, så havner vi i 2004 med det overtræk, som jeg har nævnt, og da er det for sent at råbe vagt i gevær. Vi ønsker med forligspartierne at finde en forstandig løsning på den finansiering.

Formanden:

Der er kun ét skud i bossen til medsporgere. Jeg beklager, men sådan er reglerne.

Hermed sluttede spørgsmålet.

SEKRETÆR I SØE-LIEUTENANT- SELSKABET

Til den daglige drift af Søe-Lieutenant-Selskabet ønskes ansat en sekretær. Hvervet som sekretær er ikke et ordinært job, men en betroet post i kredsen af nuværende og tidligere sofficerer. Bestyrelsen søger en person med en oprigtig interesse i selskabet, dets virke samt dets ve og vel.

På vegne af bestyrelsen varetager sekretæren følgende arbejdsopgaver:

- Passer selskabets telefon tirsdag til torsdag i tidsrummet 1000-1500.
- Fører Søe-Lieutenant-Selskabets driftsregnskab, og foretager alle ind- og udbetalinger.
- Fører regnskab med selskabets fonde.
- Passer selskabets posttjeneste.
- Fører arkiv over selskabets medlemmer, indkræver kontingent m.v.
- Varetager administrationen af selskabets ansatte.
- Assisterer Søe-Lieutenant-Selskabets redaktør i f. m. udgivelsen af Tidsskrift for Søværnen.
- Samarbejder med Rigsarkivet om opbevaring af selskabets arkivalier.
- Assisterer bestyrelsen ved mødeaktivitet.
- Assisterer bestyrelsen ved kransenedlæggelser.
- Løser andre forefaldende opgaver efter bestyrelsens anvisninger.

For at kunne fungere i stillingen er det nødvendigt, at ansøgeren besidder følgende evner og egenskaber:

- Er imødekommende og serviceminded.
- Er arbejdsom og målrettet.
- Har kendskab til Windows baseret programmel på brugerniveau, herunder anvendelse af Internet og e-mail. Desuden gerne kendskab til bogføringsprogrammet Navision.
- Har kendskab til grundlæggende regnskabsprincipper.

MEDDELELSE FRA SLS

Arbejdstiden andrager anslået 20-25 timer pr. uge. Sekretæren udfører i hovedsagen arbejdsopgaverne fra Søe-Lieutenant-Selskabets kontor i Søkvæsthuset på Christianshavn, dog vil der være mulighed for at udføre enkelte opgaver fra hjemmet. Indsatsen honoreres med et månedligt vederlag hvis størrelse vedtages på det årlige §32-møde. Det månedlige vederlag udgør i øjeblikket kr. 5.500.

Ansøgere kan rette henvendelse til: Formanden for Søe-Lieutenant-Selskabet, Overgaden over Vandet 62B, 1415 København K, e-mail: sls@post9.tele.dk

BOGANMELDELSE

MUSEUMSINSPEKTØR JAKOB SEERUP

”SØKADEAKADEMIET I OPLYSNINGSTIDEN”

Forlaget Marinehistoriske skrifter

Orlogsmuseet, København 2001

Forhandles på Orlogsmuseet – kan også bestilles online
på museets hjemmeside (www.orlogsmuseet.dk)

Kr. 150,- 111 sider, rigt farveillustreret

Oplysningstiden - 1740 – 1800 - var en af Danmarks internationale glansperioder. Det var en periode, der var kendetegnet ved fred og økonomisk og kulturel fremgang. Centralt i denne udvikling stod den danske flåde, der på dette tidspunkt nåede sit måske absolutte højdepunkt i samfundet. Omkring 6000 mand var beskæftiget af søetaten. Det skal ses i forhold til, at København i perioden ikke havde over 100.000 indbyggere. Holmen var tvillingerigets, det vil sige Danmark-Norges, største arbejdsplads. Fordelt på Gammelholm og Nyholm var et utal af mennesker beskæftiget med konstruktion, vedligeholdelse og uddannelse. Opankret i flådens leje lå normalt ca. 25 linieskibe, mastodonter med 50 kanoner eller mere, lige så mange fregatter og dertil en uoverskuelig mængde mindre fartøjer af forskellig slags.

I anledning af 300 året for Søkadetakademiets oprettelse har Orlogsmuseet udgivet museumsinspektør Jakob Seerups studie af Søkadetakademiet i oplysningstiden. Fokus for bogen er pædagogikken på akademiet, altså hvordan undervisningen var organiseret og hvordan den blev gennemført, samt hvilke bevæggrunde man havde i samtiden for at gribe undervisningen således an.

Skolen underviste f.eks. i navigation og konstruktion, men også i kunsttegning, sprog og dans. Baggrunden for dette var, at de fremtidige

søljtnanter ikke blot skulle være kompetente udi hvad man måske traditionelt forbinder med godt sømandskab, de skulle også være kongens fuldendte repræsentanter. De skulle kunne begå sig på de bonede gulve, både hjemme i København og ude i verden. Danmark var på det tidspunkt en international magtfaktor med kolonier i hele verden. En stor del af flådens opgave var derfor at konvojere danske handelsskibe, f.eks. til Trankebar i Indien. Derudover sejlede man, når der var brug for at demonstrerer sin styrke, i eskadre med allierede magter. Tidens menneskeideal og dermed også målet for søkadetterne var at være bredt orienteret om samtidens problemer, ikke blot de hjemlige men også internationalt og derudfra kunne begå sig på en passende dannet måde. Et ideal der indebar viden om historie, politik, økonomi og sprog og personlige færdigheder som at kunne tegne og danse.

Ud over disse repræsentative opgaver var det så flådens officerers opgave at styre de minisamfund, som skibene i tiden udgjorde under sejlads i fred og krig. På et krigsmæssigt udrustet lineskib ville omtrent trehundrede mand slås om den sparsomme plads, der var tilbage, når de godt 50 kanoner foruden kugler, krudt, mad og vand var bragt ombord.

For at forberede kadetterne og for at øve dem i praktisk sømandskab rådede skolen over en fregat som man sejlede togter med. Man forsøgte også at lade kadetterne indgå i de almindelige skibe, men det var ikke at foretrække, idet kadetterne ofte blot indgik som ekstra arbejdskraft på skibene, hvilket gik ud over deres uddannelse.

I modsætning til vore dages masseuddannelser, var søkadetakademiet i oplysningstiden i langt højere grad et selvstudie. Der var undervisning, men det var den enkelte kadets ansvar at holde sammen på sin uddannelse. Således bestemte kadetterne selv, hvornår de mente, de var parate til at gå til eksamen, og så blev de i øvrigt eksamineret i hele pensum.

Afskrift og udenadslære var de helt centrale pædagogiske metoder. Kadetterne tegnede selv deres egne bøger, ikke kun fordi det var vanskeligt og dyrt at fremskaffe bøger, men i højere grad fordi man troede på, at man på den måde lærte bedst. Når kadetterne for eksempel tegnede kanonernes surning, lærte de såvel at tegne og observere som det faktuelle indhold i tegningerne.

I tegningerne, og i øvrigt også i dansen og fægtningen ser man en sammensmeltning af det praktiske og det kunstneriske, som var karakteristisk for oplysningstiden. Det var med andre ord ikke nok at tingene fungerede, det skulle også være i overensstemmelse med tidens æstetiske og dannelsesmæssige ideal.

Danseundervisning og fægtningen skulle derudover fremme selvkontrol, koordineringsevne og "Legemets ærbødige bøvelse" – at hilse kor-

BOGANMELDELSE

rekt. At kunne udvise den rette selvkontrol og ærbødighed var en væsentlig færdighed for en ung ambitiøs soofficer.

Historisk set giver Jakob Seerups bog et interessant indblik i søkadetternes verden i oplysningstiden og ydermere en bred forståelse for deres samtid. Bogen er lagt an med en fin vekslen mellem detaljer og overblik. For den pædagogisk interesserede udvider det horisonten at få beskrevet et uddannelsessystem fra før masseuddannelserne og det uddannelsesteknologiske gennembrud. Det er sjovt at se, at de sidste års fokus på ansvar for egen læring og elevernes læring gennem arbejde ikke er en helt ny opfindelse, men en genoplivelse af gamle dyder.

Bogen kan læses på kontoret, men den egner sig også fortrinligt til at blive læst hjemme i øreklapstolen med et glas rom inden for rækkevidde.

(Cand. mag. Peter Sjøstedt, Institut for Ledelse og Pædagogik,
Forsvarsakademiet)

NEKROLOG

KONTREADMIRAL PAUL BJØRN SØRENSEN

Kontreadmiral Paul Bjørn Sørensen (1904) blev født i Finland den 27. august 1943, som søn af en dansk Finlandsfrivillig, Helmer Bjørn Sørensen, og en finsk mor, Helvi Pauline. Som følge af de dystre udsigter i Finland efter krigen besluttede familien i 1947 at flytte til Danmark. Familien bosatte sig i Vordingborg, hvor Paul voksede op. Allerede som barn var han interesseret i naturen, og da hans far var gartner, var det måske kun naturligt, at botanikken blev hans store fritidsinteresse. Herudover dyrkede Paul gymnastik, specielt trampolin og spring. Paul kom i gymnasiet, men klarede sig her indledningsvist ikke godt og besluttede sig til i stedet at tage realeksamen. Han havde allerede på det tidspunkt sat sig for at melde sig som officersaspirant til Søværnet. Han mødte på Søværnets Eksercerskole i Avderød den 15. august 1961. Allerede her viste Paul, at han var en markant profil. Han kunne finde på, at stå op kl 0600 og prøveløbe feltbanen, således at han senere på dagen, når aspirantkompagniet ordinært havde feltbaneløb, var forberedt herpå.

Det var her Paul, af sine nye kammerater fra handelsflåden, fik tilnavnet "Joe", som fulgte ham gennem hele hans karriere.

Som realist måtte Joe, som så mange andre, gennem den prøvelse, det var at tage en sproglig og matematisk studentereksamen på to år på Forsvarets Gymnasium (FGY) på Frederiksberg Slot. Denne periode på FGY, i et typisk hær-regi, var med til at ryste "søfolkene" sammen i et kammeratskab og venskab, der for Joe's vedkommende varede indtil hans død.

Joe klarede sig godt på officerssskolen, men på grund af en kræftbehandling kunne han ikke udnævnes i linien sammen med os andre i 1967. Heldigvis blev han hurtigt kureret, og selvom han fik det sidste Tordenskjold nummer i sin klasse, fik han senere med fuld retfærdighed sin oprindelige indplacering, som nummer fem i sin klasse.

Joe valgte ubådstjeneste og blev i eskadren i næsten 10 år. Hans tjeneste startede som så mange andre ombord på depotskibet HENRIK GERNER. Han fik imidlertid overtalt Søværnskommandoens Kommandoafdeling ("Udstikkeren") til en tilkommandering på et inspektionsskib på

NEKROLOG

Færøerne de sidste 6 måneder af sin generelle vagtchefstjeneste i overfladeenheder.

Dette initiativ skulle komme til at ændre hans liv, idet han på Færøerne mødte sin kommende hustru Åsvør, der var datter af en trawler-skipper fra Sørvåg. De blev gift i februar 1972.

Joe var på ubåds chefskursus i England, kaldt "The Perisher" på grund af den høje dumpeprocent. Men som ventet rejste Joe hjem til Danmark i juli 1972 efter at have bestået som ubådschef og fik sin første kommando, som chef for TUMLEREN. Efter dette fulgte kommandoer over SPRINGEREN og de sidste to år over den nyeste type: NORDKAPEREN.

Joe opnåede som den første retten til at sejle neddykket med NORDKAPEREN til Færøerne, videre gennem Danmarksstrædet og hjem norden om Island; en tur på 2.584 sømil uden megen frisk luft. Han opererede ubåde under en sikkerhedspolitisk meget interessant periode, "Den kolde krig", med mange patruljer, specielt i Østersøen og under evindelig grænseafprøvning!

Under denne tjeneste var Joe's holdning til den daværende kommunistiske Sovjetunion markant. Der var i hans sind ingen tvivl om fjendens hensigter og dennes potentielle ondskab. En holdning, som vi antager, at ikke mindst hans far har været med til at bibringe ham.

Joe pressede sine ubåde og besætninger til grænseværdier og blev allerede i sin samtid en legende. Han blev kendt for sin kompromisløse operative optræden over for Warszawapagten, ligesom han med dygtighed og til store fryd for sig selv og besætningen gennemtrængte amerikanske hangarskibsgruppers højteknologiske eskortestyrker og kom til "skud" på selve hangarskibene.

Efter den lykkelige ubådstid skulle Joe på stabsskole i 1977 og valgte det norske stabskursus. Her fik han også mulighed for at dyrke en anden interesse, nemlig langrend, hvor han til nordmændenes overraskelse klarede sig fortrinligt i konkurrence med sine klassekammerater. At han også var flittig, viste sig, da han bestod som nummer ét i sin klasse. Efter stabsskolen i 1978 fortsatte et karriereløb, som skulle forberede ham til marinens højeste poster, nemlig som sagsbehandler i Materielstaben i Forsvarskommandoen.

Det var ingen hemmelighed, at Joe og Åsvør inderligt ønskede sig et barn. Der var problemer, men miraklet skete og den 3. september 1979 fødte Åsvør Helena, en dejlig pige, som blev et vendepunkt i Joe's liv. Langt om længe havde han fået den familie han så inderligt ønskede sig.

NEKROLOG

Herefter fulgte tjeneste på Grønlands Kommando i to år fra 1981-1983, hvor kærligheden til den grønlandske natur blev skabt. Han ønskede imidlertid at komme ud at sejle igen og var i perioden 1983-1984 næstkommanderende på Fregatten HERLUF TROLLE. Han var personlig lidt skuffet over, at han, som tidligere ubådschef, aldrig rigtig blev accepteret af kolleger ombord fra Fregateskadren. Men sådan var forholdene desværre dengang, med den markante opdeling af Søværnets sejlene enheder.

Så fulgte Forsvarsministeriets 4. kontor med ansvar for materielområdet, en naturlig udvikling i Joe's karriereforløb. Her var han aktivt involveret i STANDARD FLEX-300 projektet, og ikke mindst i de svære politiske forhandlinger, der førte til bygning af de fire THETIS-klasse inspektionsskibe, finansieret ved en særbevilling.

Efter fire år i Forsvarsministeriet fik Joe to år som chef for inspektionsskibet VÆDDEREN, hvor især patruljerne på Grønland fascinerede ham. Han blev udnævnt til kommandorkaptajn i 1989, og fik sin sidste sejlede tjeneste, der omfattede indsejling af det nye inspektionsskib THETIS og den helt enestående oplevelse at vurdere THETIS-klassens egnethed til seismiske operationer i isfyldte farvande. Han nåede under denne tur helt op til 79 grader 26 minutter nord, der så vidt vides, er det nordligste noget dansk skib har befundet sig på ud for Grønlands østkyst. Og naturligvis vendte han først sydovert længe efter, bekymringen var begyndt at brede sig hjemme.

I 1991 var det tid for Joe at følge en naturlig udvikling i karrieren, idet han blev tilkommanderet Søværnets Materielkommando, som sektionschef for projektudviklingssektionen. Her fik han i perioden 1992-1993 mulighed for bl.a. at videreføre de projekter - THETIS- og FLYVEFISKEN-klasserne - som han havde behandlet i Forsvarsministeriet.

Den 1. maj 1993 blev han udnævnt til kommandør og samtidig tilkommanderet Forsvarskommandoen, som chef for Materielafdelingen. Her trivedes han i en stilling, som han var skabt til. Specielt i det internationale arbejde, hvor han var dansk medlem af NATO Naval Armaments Group (NNAG) og NATOs Maintenance and Supply Agency (NAMSA).

Efter et kort management kursus ved Defense Resources Management Course i Monterey, Californien, USA i 1995, blev Joe i 1996 udnævnt til kontreadmiral og blev samtidig chef for Materielstaben i Forsvarskommandoen, hvor han kunne fortsætte sit internationale engagement. Efter yderligere 3 år blev han en af Forsvarets få kommandochef, da han blev betroet ansvaret for Søværnets Materielkommando. Et hverv som han pligtopfyldende løste lige til få dage før sin død. Han havde den professionelle og personlige glæde at underskrive, få dage før han døde, i sin syge-

NEKROLOG

seng, kontrakten med Lindo Værftet/A.P. Møller om bygning af Søværnets to nye Fleksible Støtteskibe.

Joe var altid den gode kammerat. Han besad en betydelig humoristisk sans, der blandt nære venner i vor ungdom kunne være helt overdådig. Han var flittig og pligtopfyldende og havde et godt øje for de kvaliteter, der var nødvendige, både hos sig selv og andre, for at hævde Søværnets traditioner. Han havde sin egen høje standard og det var ham umuligt at gå på kompromis med ærlighed og loyalitet over for sagen og de mennesker, der var betroet ham.

Vi kunne af og til mærke lidt af det finske blod i ham, specielt når hans normalt dæmpede temperament pludselig slog gnister eller ved hans beslutsomhed og SISU på sportsarenaerne.

Hans foretrukne sport de senere år var orienteringsløb, og det mørede ham, at han selv i 50-års alderen kunne løbe lige op med langt yngre kolleger og kammerater i Forsvaret og vinde flere DMI-mesterskaber.

Joe døde fredag den 9. november 2001 på Hillerød Sygehus, kun 58 år gammel, efter at have kaldt sine venner fra Forsvarets Gymnasium i 1962 til sig for et sidste "Messe møde". Han døde af den sygdom, som vi alle troede han var kureret for i 1966.

Ugedagen efter, fredag den 16 november, blev han bisat fra Holmens Kirke på smukkeste vis og med meget stor deltagelse fra det Søværn, som han havde tjent så godt. Han er dybt savnet af familie, venner og kolleger, men han har sat en standard, såvel operativt, som i retskaffenhed og oprigtighed, som vil inspirere andre soofficerer, nu og i mange år frem. Joe blev en legende.

(1893 & 1899)

MARINENS BIBLIOTEK

ERHVERVELSER NOVEMBER/ DECEMBER 2001

HISTORIE

Traditions and Tales of the Navy

Martin Davis

Missoula : Pictorial Histories Publ., 2001. - 252 s. : ill.

Opstilling: Håndbog.L.

The Early Republic and the Sea : Essay's on the Naval and Maritime
History of the Early United States

William s. Dudley, ed., Michael J. Crawford, ed.

Washington : Brassey's, 2001. - 256 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.C.3.

Heraldry of War : Medals, Badges and Uniforms

Bernard Fitzsimons, ed.

London : Phoebus, 1973. - 64 s. : ill.

(Purnell's History of the World Wars Special)

Opstilling: Uniformsvæsen.B.

On Seas of Glory : Heroic Men. Great Ships, and Epic Battles of the
American Navy

Jr. John F. Lehman

New York : Free Press, 2001. - 432 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.C.3.

The Royal Navy Submarine Service : A Centennial History

Antony Preston

London : Conway, 2001. - 192 s. : ill.

Opstilling: Ubådsvæsen.A.1.

The Royal Navy in South Africa 1900-2000

Bill Rice

Liskeard : Maritime Books, 2001. - 128 s. : ill.

Opstilling: Historie.C.2.

MARINENS BIBLIOTEK

We Come Unseen : The Untold Story of Britain's Cold War Submariners

Jim Ring

London : John Murray, 2001. - 270 s. : ill, kort

Opstilling: Ubådsvæsen. A.1.

1961 - 40 år - 2001 : Lidt Flotille historie

Nyborg : Hjemmeværnsflotille 242, 2001. - upag. (8 s.) : ill.

Opstilling: Hjemmeværn- KUN TIL LÆSESAL

Dansk Fæstningsselskab. Konferencerapport 1998

[S.l.] : Dansk Fæstningsselskab, 1998. - 64 s. : ill.

Opstilling: Historieforskning

KRIGSHISTORIE

Det tyske forsvar af Øresund 1940-45

Jens Andersen

Helsingør : Helsingør Kommunes Museer, 2001. - s. 19-40 : ill.

Opstilling: Kystforsvar. A.

Unrestricted Warfare : How a new Breed of Officers led the Submarine Force to Victory in World War II

James F. DeRose

New York : John Wiley, 2000. - 310 s. : ill kort

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

Hitler's secret pirate fleet : The deadliest ships of World War II

James P. Duffy

Westport : Praeger/Greenwood Publ. Grp. Inc., 2001. - 222 s. : ill. kort

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

In Great Waters : The Epic Story of the Battle of the Atlantic, 1939-45

Spencer Dunmore

Toronto : McClelland & Stewart, 1999. - 342 s. : ill

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

The History of the Fleet Air Arm : From Kites to Carriers

Bill Finnis

Shrewsbury : Airline, 2000. - 176 s. : ill. kort

Opstilling: Flyvevæsen

Warships of the First World War

MARINENS BIBLIOTEK

Bernard Fitzsimons, ed., P. Kemp, Lionel Fanthorpe, Richard Milton,
Gordon
Campbell

[S.1.] : Waterlow, 1973. - 63 s. : ill. kort
(Purnell's History of the World Wars Special)
Opstilling: Krh.A.II.b.2.A.

St. Nazaire 1942 : The Great Commando Raid
Ken Ford

1. udg. - Oxford : Osprey Publishing, 2001. - 96 s. : ill. kort
(Osprey Campaign Series ; 92)
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Kanalen & Nordsoen.

Hit the Beach : The Drama of Amphibious Warfare
Simon Foster

London : Cassell, 1999. - 223 s. : ill. kort
(Cassel Military Classics)
Opstilling: Krigskunst.M.

The Evacuation from Dunkirk : 'Operation Dynamo' 26 May - 4 June 1940
W.J.R. Gardner

London : Frank Cass, 2000. - 210 s. : ill.
(Whitehall Histories: Naval Staff Histories)
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Kanalen

Fighting Merchantmen : British Merchant Shipping at War from World
War One to The Falklands

Sydney Goodman
Tiverton : Halsgrove, 2001. - 159 s. : ill.
Opstilling: Handel og Sofart.E.

Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939-1945 und ihr
Verbleib

Erich Gröner, Dieter Jung
9. überarb. und erweiterte Auflage- Bonn : Bernard & Graefe, 2001. - 163
s. : ill.
Opstilling: Krh.A.II.d.2.L.

MARINENS BIBLIOTEK

Liverpool and The Battle of the Atlantic 1949-45

Paul Kemp

Liskeard : Maritime Books, u.år. - 120 s. : ill.

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

1939-1945 der Kampf zur See : 450 Dokumentaraufnahmen

Paul Kemp

Deutsche I. ausgabe- [S.I.] : Bechtermünz Verlag, 1998. - 190 s. : ill.

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

Kommando : German Special Forces of World War Two

James Lucas

London : Cassell, 1998. - 245 s. : ill.

(Cassel Military Classics)

Opstilling: Efterretningsvæsen. B.

The Raider and the Tramp : The 'War' Within a War

Alfred Lund

[S.I.] : [s.n.], [19-]. - 96 s. : ill. kort

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

Sea Warfare 1939-1945

Donald Macintyre

Phoebus Publishing Salamander Books : London, 1977. - 64 s. : ill. kort

(Phoebus History of the World Wars Special)

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

Denne bog er også indeholdt i: The Encyclopedia of Sea Warfare from the first ironclads to the present day

Weapons of the Israeli Arab War 1973

S.L. Mayer, ed., Bernard Fitzsimons, ed.

London : BPC Publ., 1973. - 64 s. : ill. kort

(Purnell's History of the World Wars Special)

Opstilling: Krh. A.II.e.3.

The Royal Navy 1939-45

Ian Sumner

1. udg.- Oxford : Osprey Publishing, 2001. - 64 s. : ill.

(Osprey Elite Series ; 79)

Opstilling: Uniformsvæsen. B.

German Seaman 1939-45

MARINENS BIBLIOTEK

Gordon Williamson

1. udg. - Oxford : Osprey Publishing, 2001. - 64 s. : ill.

(Osprey Warrior Series ; 37)

Opstilling: Uniformsvæsen.B.

Grey Wolf : U-Boat Crewman of World War II

Gordon Williamson

1. udg. - Oxford : Osprey Publishing, 2001. - 64 s. : ill.

(Osprey Warrior Series ; 36)

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

The Spanish Armadas

John Winston

London : Penguin Books, 2001. - 288 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.II.a.1588.

Tema: 2. april 1801 : Slaget på Rheden

København : Våbenhistorisk Selskab, 2001. - s. 128-205 : ill.

Opstilling: Krh.A.II.a.1801

War in the Falklands, 1982

Norwich : The Stationery Office, 2001. - 312 s. : kort

(Uncovered editions)

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

Battlefront : Sinking of the Bismarck

Richmond : Public Record Office, 2001. - 13 lose dokumenter : ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Atlanterhavet- KUN TIL BRUG PÅ LÆSESAL

PERSONALHISTORIE

Waiting for dead men's shoes : Origins and development of the U.S. Navy's officer personnel system, 1793-1941

Donald Chrisholm

Stanford : Stanford University Press, 2001. - 883 s. : ill.

Opstilling: Persh.a.3.

Under Tre Flag : Med Jutlandia til Korea

Anders Georg

Kbh. : Samlerens Forlag, 1951. - 158 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.GEORG, ANDERS

MARINENS BIBLIOTEK

Admiral Hans Birch Dahlerup i Danmark og Østrig : Mellem enevælde og demokrati

Allan Jørgensen

Center for Østrigsk-Nordiske Kulturstudier : Roskilde, 2001. - 32 : ill.

Opstilling: Persh.b.DAHLERUP, HANS BIRCH

Martin Frobisher : Elizabethan Privateer

James McDermott

Yale : Yale University Press, 2001. - 509 s : ill. kort

Opstilling: Persh.b.FROBISHER, M.

Commanding Officers

David Miller

1. udg. - London : John Murray, 2001. - 273 s. : ill. kort

Opstilling: Persh.a.1.

Sea Soldier : An officer of Marines With Duncan, Nelson, Collingwood and Cockburn: The Letters and Journals of Major T. Marmaduke Wybourn RM, 1797-1813

Anne Petrides, ed., Jonathan Downs, ed.

Turnbridge Wells : Parapress, 2000. - 212 s. : ill. kort

Opstilling: Persh.b.WYBOURN, T.M.

POLITIK OG EFTERRETNINGSVÆSEN (FORSVARSPROBLEMET)

Assuring Access and Projecting Power : The Navy in the New Security Environment

Owen R. Coté, Jr.

Massachusetts, USA : M.I.T, 2001. - 83 s. : ill. kort

(MIT Security Studies Conference Series)

Opstilling: Krigskunst.L.

Hentet fra internettet

The Washington Conference, 1921-22 : Naval Rivalry, East Asian Stability and the Road to Pearl Harbor

Erik Goldstein, Ed., John Maurer, Ed.

Ilford : Frank Cass, 1994. - 319 s.

Opstilling: Forsvarsprobl.A.

Påskekrisen 1948 : Dansk dobbeltspil på randen af den kolde krig

Peer Henrik Hansen, Jacob Sørensen

MARINENS BIBLIOTEK

København : Host & Son, 2000. - 263 s. : ill.

Opstilling: Politik.B.1.

Principles of Integrated Maritime Surveillance Systems

Nejat A. et al. Ince

Boston : Kluwer Academic Publ., 2000. - 491 s. : ill.

(Kluwer International Series in Engineering & Computer Science ; 527)

Opstilling: Elektronik.E.

Stalin's Ocean Going Fleet : Soviet Naval Strategy and Shipbuilding
Programmes 1935-1953

Jürgen Rohwer, Mikhail S. Monakov

London : Frank Cass, 2001. - 334 s. : ill.

(Cass Series: Naval Policy and History ; 11)

Opstilling: Politik.B.8.

Seapower at the Millennium

Geoffrey Till, Ed.

Stroud : Sutton Publishing, 2001. - 370 s. : ill.

Opstilling: Krigskunst.L.

SKIBE, SKIBBYGNING m.m.

Managing Armed Conflicts in the 21st Century

Ardekeye Adebajo, ed., Lekha Sriram, ed.

London : Frank Cass, 2001. - 221 s.

(Cass Series on Peacekeeping ; 9)

Opstilling: Politik.N.

Warships in Miniature : A Guide to Naval Waterline Shipmodelling in
1/1200 Scale

Michael Ainsworth

London : Conway Maritime Press, 2001. - 224 s. : ill.

Opstilling: Skibbygning.K. -

Landing Craft from 1926

John Atkinson, ed.

[S.l.] : Galago Books, [200-]. - 77 s.

Opstilling: Krh.A.1.b.

A Dangerous Occupation : White Funnles - Volume Three : A story of
Paddle Minesweepers in the First World War

MARINENS BIBLIOTEK

Chris Collard

Cardiff : Wheelhouse Books, 1999. - 175 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.1.a.2.

P T Boats in action

T. Garth Connelly

Carrollton : Squadron/Signal Publications, 1994. - 49 s. : ill.

(Warships ; 7)

Opstilling: Krh.A.1.a.3.

Roughers : Warships Fight the Seas

Mike Critchley, Steve Bush

Liskeard : Maritime Books, 2001. - 96 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.1.a.2.

Kriegsfischkutter : KFK

Herwig Danner

1. udg. - Hamburg : E.S. Mittler & Sohn, 2001. - 200 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.1.a.5.

D/S Hetland : A.H. Basse & Co. Rederi A/S 1925-1975

Erik Dannesboe

[S.l.] : [s.n.], [1975?]. - 72 s. : ill.

Opstilling: Handel & Sofart.A.

Afridi to Nizam : British Fleet Destroyers 1937-43

John English

Gravesend : World Ship Society, 2001. - 152 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.1.a.2.

Die deutschen Schnellboote 1914-1945

Harald Fock

1. udg. - Hamburg : Koehlers Verlagsgesellschaft, 2001. - 159 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.1.a.5.

The Army's Navy : British Military Vessels and their History since Henry VIII

David Habesch

London : Chatham, 2001. - 240 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.1.a.2.

Küstenminensuchboot Minenjagdboot Cuxhaven

MARINENS BIBLIOTEK

Wolfgang Harnack, Manfred Mittelstedt
Hamburg : Koehlers Verlagsgesellschaft, 2001. - 128 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.5.

Die Zerstörerflotille der Deutschen Marine von 1958 bis heute
Wolfgang Harnack
Hamburg : Koehlers Verlagsgesellschaft, 2001. - 203 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.5.

Pansarskepp : (Från John Ericsson till Gustav V)
Per Insulander, Curt S. Ohlsson
Falkenberg : CB Marinlitteratur, 2001. - 320 s. : ill. kort
Opstilling: Krh.A.I.a.1.Sverige

Gunboats of the Royal Navy
Paul J. Kemp
London : ISO Publications, 1997. - 65 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

The Vital Guide to Modern Warships
Leo Marriott
Shrewsbury : Airline, 2001. - 128 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.I.b.

HMS Vanguard 1944-1960 : Britain's last Battleship
Neil McCart
Liskeard : Maritime Books, 2001. - 114 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Tiger, Lion and Blake 1942-1986 : The Navy's Last Cruisers
Neil McCart
Cheltenham : Fan Publications, 1999. - 160 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

The Royal Navy and Nuclear Weapons
Richard Moore
London : Frank Cass, 2001. - 243 s. : ill.
(Cass Series: Naval Policy and History ; 14)
Opstilling: Politik.B.2.

Battleships 1919-77
Antony Preston, John Batchelor

MARINENS BIBLIOTEK

London : Phoebus Publishing. 1977. - 63 s. : ill.
(Phoebus History of the World Wars Special)
Opstilling: Krh.A.I.b.

The Aircraft Carrier Story 1908-1945

Guy Robbins

I. udg. - London : Cassell & Co., 2001. - 288 s. : ill. kort
Opstilling: Krh.A.I.b.

Warships 1860-1960

A.J. Sims

London : Royal Institution of Naval Architects. 1960. - s. 613-662 : ill.
Opstilling: Krh.A.I.b.

U-Boats in action

Robert C. Stern

Carrollton : Squadron/Signal Publications. 1977. - 48 s. : ill.
(Warships ; 1)
Opstilling: Ubådsvæsen.A.III.

Bogen om ubåde

Jeff Tall

Aarhus C : CDR Forlag. 1998. - 30 s. : ill.
Opstilling: Ubådsvæsen.A.X.

RN Minor War Vessels in Focus

Ben Warlow

Liskeard : Maritime Books, 2001. - 96 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

B.E.F. Ships before, at and after Dunkirk

John de S. Winser

Gravesend : World Ship Society, 1999. - 160 s. : ill. kort
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Kanalen

SØMANDSKAB, NAVIGATION m.m.

Den stora boken om fyrar : Sjöfartens historia. Fyrens historia och tidiga
utveckling. Fyrteknik. Fyrarnas arkitektur. Livet på fyrplatserna. Fyrar
världen runt

Esbjörn Hillberg

Stockholm : Prisma. 2000. - 191 s. : ill. kort

MARINENS BIBLIOTEK

Opstilling: Fyr- og Vagervæsen.B.

Havnelodsen: Lillebælt og Farvandet syd for Fyn 2002 - 86 havne
Kbh. : Kort- og Matrikelstyrelsen, 2001. - 264 s. : ill. kort
Opstilling: Farvandsbeskrivelser.C.

Havnelodsen: Smålandsfarvandet og Østersøen 2002 - 73 havne
Kbh. : Kort- og Matrikelstyrelsen, 2001. - 240 s. : ill. kort
Opstilling: Farvandsbeskrivelser.C.

Havnelodsen: Østersøen omkring Bornholm 2002 - 26 danske og 12
svenske havne
Kbh. : Kort- og Matrikelstyrelsen, 2001. - 121 s. : ill. kort
Opstilling: Farvandsbeskrivelser.C.

BJÆRGNINGSVÆSEN OG DYKNING

Lost Warships : An Archaeological Tour of War at Sea
James P Delgado
1. udg. - London : Conway Maritime Press, 2001. - 190 s. : ill. kort
Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

Hood and Bismarck
David Mearns, Rob White
London : Channel 4 Books, 2001. - 224 s. : ill.
Opstilling: Bjærgningsvæsen.B.

DIVERSE

Forsvarsministeriets Fæstnings og Natur-sekretariat : Idekatalog
København : Forsvarsministeriets Fæstnings- og Naturekretariat, 1993. -
8 tavler : ill.
Opstilling: Kystforsvar.A.

In Confidence : The Jackspeak Triservice Guide to Staff Reporting
Rick Jolly
Torpoint : Palamanando, 1997 - 103 s.
Opstilling: Historie.G.

Det danske Flyvevåben
Hans A Schröder
København : Tøjhusmuseet, 2001. - 67 s. : ill.
Opstilling: Flyvevæsen

MARINENS BIBLIOTEK

Laugh with The Navy

Jim Swift

Liskeard : Maritime Books, u.år. - 96 s. : ill.

Opstilling: Historie.G.

VABENTEKNISKE o.a. HANDBØGER m.v.

Gallantry Medals & Decorations of the World

John D. Clarke

Barnsley : Leo Cooper, 2001. - 272 s. + 18 farveplancher : ill.

Opstilling: Uniformsvæsen.B.

The Encyclopedia of Ships

Tony Gibbons, ed.

Leicester : Silverdale Books, 2001. - 544 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.b.

German Secret Weapons

J.B. King, John Batchelor

London : BPC Publ., 1974. - 64 s. : ill.

(Purnell's History of the World Wars Special)

Opstilling: Artilleri.K.

Schiffs- und Küstenartillerie : Marinegeschütze aus 500 Jahren

Hans Mehl

Hamburg : E.S. Mittler & Sohn, 2001. - 216 s. : ill.

Opstilling: Artilleri.H.

Kampfsysteme der U.S. Navy : Waffen und Eletronik auf amerikanischen Kriegsschiffen

Stefan Terzibaschtsch

Hamburg : Koehlers Verlagsgesellschaft, 2001. - 272 s. : ill.

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

A Dictionary of the World's Watercraft : From Aak to Zumbra

1. udg. - Rochester : Chatham Publishing, 2001. - 676 s. : ill.

Opstilling: Håndbog.L.

MARINENS BIBLIOTEK

ROMANER

De forfærdelige timer

Peter Maas

1. udg. 1. oplag- København : Borgen, 2001. - 239 s. : ill.

Opstilling: Ubådsvæsen.E.

TIDSSKRIFTER OG PERIODICA

Fiskeriårbogen 2002: Årbog for den danske fiskerflåde 109. årgang

Kbh. : Weilbach & Co., 2001. - 912 s. : ill. kort

Opstilling: Periodica.

Jane's Naval Weapon Systems - Issue 35 - 2001

Coulsdon : Jane's Information Group

Opstilling: Periodica

LØSBLADSUDGAVERNE SAMT SENESTE UDGAVE UDLÅNES
IKKE

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 SØVÆSEN

2001

172. ÅRGANG

**UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET**

REDAKTØR

**ORLOGSKAPTJN
KLAUS BOLVING**

**KØBENHAVN
2001**

INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE I

KRIGSSKIBE OG SEJLADS

Red.:

FRA FOLKETINGET – SVAR PÅ § 20-SPØRGSMÅL: OM
KORVETTEN "PETER TORDENSKIOLDS" DELTAGELSE
I NARKOTIKAJAGT VED SYDAMERIKA.....123

Red.:

FRA FOLKETINGET: § 20-SPØRGSMÅL: OM INDHØSTEDE
ERFARINGER VED KORVETTEN PETER TORDENSKIOLDS
DELTAGELSE I NATO-ØVELSE I ATLANTEN OG CARIBIEN.....196

Forsvarsminister Jan Trøjborgs svar til Forsvarsudvalget:

ERFARINGERNE FRA KORVETTEN PETER TORDENSKIOLDS
DELTAGELSE I STANAVFORLANT-ØVELSEN I CARIBIEN.....232

Glahn, Jesper:

VIKING-PROJEKTET I FORSVARSLOVEN AF
27 FEBRUAR 2001.....279

HISTORIE

Jacobsen, Per:

MIDWAY – ET VENDEPUNKT.....32

Seerup, Jakob:

OLFERT FISCHER – MANDEN OG HANS MILJØ.....84

Seerup, Jakob:

EN PENSIONERET SØOFFICERS ØJENVIDNESKILDRING
AF SLAGET PÅ REDEN – PETER SCHIØNNINGS DAGBOG
ANNO 1801.....95

Ditlevsen, Stephen:

KYSTFLÅDENS STAB.....104

Ditlevsen, Stephen:

DEN DANSKE MARINES ÅPOTEOSE.....106

Bjerg, Hans Christian:

KUNDSKAB OG DYD – TRÆK AF SØOFFICERSUDDANNELSEN
I DANMARK 1701-2001.....125

Bjerg, Hans Christian:

FREDERIK LUDVIG NORDEN – SØOFFICER OG EGYPTOLOG
I 1700-TALLET.....237

Jacobsen, Per:

TORDENSKIOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR... 284

SIKKERHEDS- OG FORSVARSPOLITIK

Olesen, Jørn:

FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARSFORBEHOLDET
OG DE FREMTIDIGE KONSEKVENSER FOR FORSVARETS
GENNEMFØRELSE AF INTERNATIONALE OPGAVER.....110

Trojborg, Jan:

SØVÆRNET – EN STATUS OG INDLEDENDE BETRAGTNINGER
VEDRØRENDE NÆSTE FORSVARFORLIG.....158

Fiedler, Axel:

FORSVARET AF GRØNLAND I DAG.....168

Rynning, Sten:

DANMARK OG EU'S FORSVARSPOLITIK.....185

MATERIEL OG TEKNOLOGI

Bauch, Egon:

REDEGØRELSE FOR CHOCKSIKRINGENS UDVIKLING I
SØVÆRNET 1945-2000.....1

Hall, Preben:

DYNAMISK POSITIONERING OG DETS ANVENDELSE I
HANDELSFLÅDEN.....56

FORFATTERLISTE (til emneliste I)

Bauch, Egon:

REDEGØRELSE FOR CHOCKSIKRINGENS UDVIKLING I
SØVÆRNET 1945-2000.....1

Jacobsen, Per:

MIDWAY – ET VENDEPUNKT.....32

Hall, Preben:

DYNAMISK POSITIONERING OG DETS ANVENDELSE I
HANDELSFLÅDEN.....56

Seerup, Jakob:

OLFERT FISCHER – MANDEN OG HANS MILJØ.....84

Seerup, Jakob:

EN PENSIONERET SØOFFICERS ØJENVIDNESKILDRING AF SLAGET PÅ REDEN – PETER SCHIØNNINGS DAGBOG ANNO 1801.....	95
<i>Ditlevsen, Stephen:</i>	
KYSTFLÅDENS STAB.....	104
<i>Ditlevsen, Stephen:</i>	
DEN DANSKE MARINES APOTEOSE.....	106
<i>Olesen, Jørn:</i>	
FORSVARETS OPLEVELSE AF FORSVARFORBEHOLDET OG DE FREMTIDIGE KONSEKVENSER FOR FORSVARETS GENNEMFØRELSE AF INTERNATIONALE OPGAVER.....	110
<i>Red.:</i>	
FRA FOLKETINGET – SVAR PÅ § 20-SPØRGSMÅL: OM KORVETTEN "PETER TORDENSKIOLDS" DELTAGELSE I NARKOTIKAJAGT VED SYDAMERIKA.....	123
<i>Bjerg, Hans Christian:</i>	
KUNDSKAB OG DYD – TRÆK AF SØOFFICERSUDDANNELSEN I DANMARK 1701-2001.....	125
<i>Trojborg, Jan:</i>	
SØVÆRNET – EN STATUS OG INDLEDENDE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE NÆSTE FORSVARFORLIG.....	158
<i>Fiedler, Axel:</i>	
FORSVARET AF GRØNLAND I DAG.....	168
<i>Rynning, Sten:</i>	
DANMARK OG EU'S FORSVARSPOLITIK.....	185
<i>Red.</i>	
FRA FOLKETINGET: § 20-SPØRGSMÅL: OM INDHØSTEDE ERFARINGER VED KORVETTEN PETER TORDENSKIOLDS DELTAGELSE I NATO-ØVELSE I ATLANTEN OG CARIBIEN.....	196
<i>Forsvarsminister Jan Trojborgs svar til Forsvarsudvalget:</i>	
ERFARINGERNE FRA KORVETTEN PETER TORDENSKIOLDS DELTAGELSE I STANAUFORLANT-ØVELSEN I CARIBIEN.....	232
<i>Bjerg, Hans Christian:</i>	
FREDERIK LUDVIG NORDEN – SØOFFICER OG EGYPTOLOG I 1700-TALLET.....	237
<i>Glahn, Jesper:</i>	
VIKING-PROJEKTET I FORSVARSLOVEN AF 27 FEBRUAR 2001.....	279
<i>Jacobsen, Per:</i>	
TORDENSKIOLD SOM ESKADRECHEF OG ADMINISTRATOR...284	

EMNELISTE II

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET OG TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN*Bolvig, Klaus:*

LEDERE..... 1, 83, 157, 231, 278

SLS:

MEDDELELSE FRA FORMANDEN.....64

Red.:

SLAGET PÅ REDEN – SÆRUDSTILLING PÅ ORLOGSMUSEET ... 108

SLS:

MEDDELELSE FRA FORMANDEN.....198

SLS:

MØDERÆKKE FOR DET 218. FORSAMLINGSÅR,

EFTERÅRET 2001.....258

Larsen, Jacob Paaske:

FORMANDENS ÅRSBERETNING.....350

Bolvig, Klaus:

REDAKTØRENS ÅRSBERETNING.....355

Juul, Hans Erik:

SLS ÅRSREGNSKAB 2001, FONDSOVERSIGT OG BUDGET.....358

SLS:

MEDDELELSE FRA SLS OM JULEMØDE.....363

BOGANMELDELSER OG FOROMTALER*Red.:*

FOROMTALE AF SLAGET PÅ REDEN AF OLE FELDBÆK.....109

1653:

BOGANMELDELSE – VED FORENEDE KRÆFTER.....133

Hans Christian Dahlerup Koch:

BOGANMELDELSE – DOBBELTSPIL.....207

Midtgaard, Kristine K.N.:

FOROMTALE – JUTLANDIA-EKSPEDITIONENS TILBLIVELSE

OG VIRKE 1950-53.....211

1653:

BOGANMELDELSE – DANSK SØFARTS HISTORIE. BIND 7.....367

MARINENS BIBLIOTEK*Marinens Bibliotek:*

ERHVEVELSER NOVEMBER/DECEMBER 2000.....67

Marinens Bibliotek:

ERHVEVELSER JANUAR/FEBRUAR 2001.....138

Marinens Bibliotek:

ERHVEVELSER MARTS/APRIL 2001.....215

A.H.:

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER MARTS/APRIL.....230

Marinens Bibliotek:

ERHVEVELSER MAJ/JUNI 2001.....278

Marinens Bibliotek:

ERHVEVELSER JULI/AUGUST 2001.....369

Marinens Bibliotek:

ERHVEVELSER SEPTEMBER/OKTOBER 2001.....376

NEKROLOGER*1653:*

NEKROLOG – TORBEN WOLDEN-RÆTHINGE.....136

1763:

NEKROLOG – STEPHEN MCLEOD DITLEFSEN.....200

1632:

NEKROLOG – JØRGEN ALFRED HVIID.....204

1576 OG 1632:

NEKROLOG – JØRGEN ALFRED HVIID(KORRIGERET).....261

1722 OG 1730:

NEKROLOG – JØRGEN STEEN MATZEN.....266

1525:

NEKROLOG – HENNING VALENTINER.....364

DIVERSE*SOOFFICERS-FORENINGEN:*

ANNONCE OM FORRETNINGSFØRER TIL SOF.....65

W'althers, Jens C.:

SOOFFICERSFORENINGEN – ATTER PÅ SIKKER KURS.....253

FORFATTERLISTE (til emneliste II)

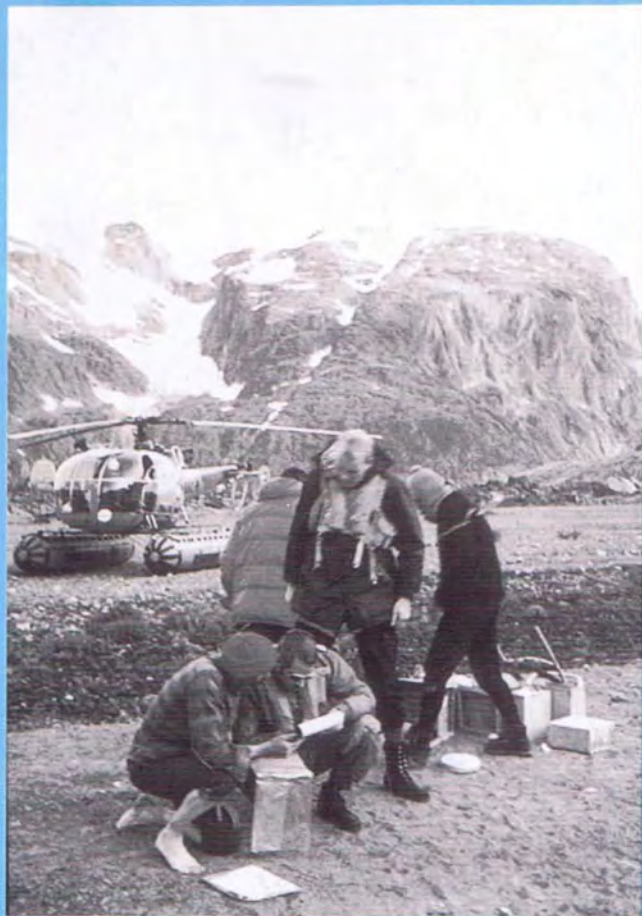
<i>Bolving, Klaus:</i>	
LEDERE.....	l. 83. 157. 231. 278
<i>SLS:</i>	
MEDDELELSE FRA FORMANDEN.....	64
<i>SLS:</i>	
ANNONCE OM FORRETNINGSFØRER TIL SOF.....	65
<i>Marinens Bibliotek:</i>	
ERHVEVELSER NOVEMBER/DECEMBER 2000.....	67
<i>Red.:</i>	
SLAGET PÅ REDEN – SÆRUDSTILLING PÅ ORLOGSMUSEET ...	108
<i>Red.:</i>	
FOROMTALE AF SLAGET PÅ REDEN AF OLE FELDBÆK.....	109
<i>1653:</i>	
BOGANMELDELSE – VED FORENEDE KRÆFTER.....	133
<i>1653:</i>	
NEKROLOG – TORBEN WOLDEN-RÆTHINGE.....	136
<i>Marinens Bibliotek:</i>	
ERHVEVELSER JANUAR/FEBRUAR 2001	138
<i>SLS:</i>	
MEDDELELSE FRA FORMANDEN.....	198
<i>1763:</i>	
NEKROLOG – STEPHEN MCLEOD DITLEFSEN.....	200
<i>1576 og 1632:</i>	
NEKROLOG – JØRGEN ALFRED HVIID.....	204
<i>Hans Christian Dahlerup Koch:</i>	
BOGANMELDELSE – DOBBELTSPIL.....	207
<i>Midtgaard, Kristine K.N.:</i>	
FOROMTALE – JUTLANDIA-EKSPEDITIONENS TILBLIVELSE OG VIRKE 1950-53.....	211
<i>Marinens Bibliotek:</i>	
ERHVEVELSER MARTS/APRIL 2001.....	215
<i>A.H.:</i>	
KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER MARTS/APRIL.....	230
<i>W'althor, Jens C.:</i>	
SØOFFICERSFORENINGEN – ATTER PÅ SIKKER KURS.....	253
<i>SLS:</i>	
MØDERÆKKE FOR DET 218. FORSAMLINGSÅR.	

EFTERÅRET 2001.....	258
<i>1576 OG 1632:</i>	
NEKROLOG – JØRGEN ALFRED HVIID (KORRIGERET).....	261
<i>1722 OG 1730:</i>	
NEKROLOG – JØRGEN STEEN MATZEN.....	266
<i>Marinens Bibliotek:</i>	
ERHVEVELSER MAJ/JUNI 2001.....	278
<i>Larsen, Jacob Paaske:</i>	
FORMANDENS ÅRSBERETNING.....	350
<i>Bolvig, Klaus.</i>	
REDAKTØRENS ÅRSBERETNING.....	355
<i>Juul, Hans Erik:</i>	
SLS ÅRSREGNSKAB 2001, FONDSOVERSIGT OG BUDGET.....	358
<i>SLS.</i>	
MEDDELELSE FRA SLS OM JULEMØDE.....	363
<i>1525:</i>	
NEKROLOG – HENNING VALENTINER.....	364
<i>1653:</i>	
BOGANMELDELSE – DANSK SØFARTS HISTORIE, BIND 7.....	367
<i>Marinens Bibliotek:</i>	
ERHVEVELSER JULI/AUGUST 2001.....	369
<i>Marinens Bibliotek:</i>	
ERHVEVELSER SEPTEMBER/OKTOBER 2001.....	376

Tidsskrift for Søværnen



Nr. 2
Juni 2002
173. ÅRGANG



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

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

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

Trykkeri:

Nørrebro Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 35 39 61 33
E-mail nbb@nbb.dk
Hjemmeside www.nbb.dk

Forsidebillede: Udpegning af retning mod tilskadekomnen bjergbestiger i forbindelse med redningsaktionen ved Apostelens Tømmelfinger den 9. august 1971. Foto: Gerner Thalsø-Madsen.

Eftertryk: Tilladt med kildeangivelse, når redaktøren orienteres. Redaktionen afsluttet den 5. juni. Deadline for næste udgave: Den 21. juli.

INDHOLD

LEDER.....	45
APOSTELEN S TOMMELFINGER 9. AUGUST 1971 ET EKSEMPEL PÅ SØVÆRNETS VIRKE PÅ GRØNLAND Kommandørkaptajn K.P. HANSEN.....	46
EFTERSKRIFT – APOSTELEN S TOMMELFINGER Overarkivar Hans Chr. Bjerg.....	79
FLYVNING I SØVÆRNET GENNEM 25 ÅR Overarkivar Hans Chr. Bjerg.....	82
BOGANMELDELSE – FRA TRÆSKOFLYVER TIL VIP JET Kommandørkaptajn Hans Christian Dahlerup Koch.....	86
ERHVERVELSER JANUAR/FEBRUAR Marinens Bibliotek.....	88
ERHVERVELSER MARTS/APRIL Marinens Bibliotek.....	95

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



Nærværende udgave af TJS er koncentreret om maritim flyvning. Gennem beskrivelsen af en dramatisk og historisk redningsaktion i Grønland i 1971, der er blevet til via en omfattende research af forfatteren, K.P. Hansen m.fl., sættes den maritime flyvning og dens betydning i Nordatlanten i relief.

Søværnets Flyvetjeneste har netop fejret 25 års jubilæum og i den anledning gengives Hans Chr. Bjergs tale fra afholdelsen af festligheden.

Derudover bringes Hans Chr. Dahlerup Kochs anmeldelse af bogen "Fra træskoflyver til VIP jet", der ligeledes handler om bl.a. farefulde maritime flyvninger i Grønland.

TJS' debat om ubåde, der forventes genoptaget i næste nummer, har fået fornyet aktualitet, idet Folketinget har truffet beslutning om et udvidet maritimt bidrag til NATO's flådeoperationer i den østlige del af Middelhavet. Konkret handler det om Ubåden SÆLEN, som skal ned og deltage i NATO's indsats mod den internationale terrorisme og således får mulighed for at demonstrere danske ubådes unikke kvaliteter, der er et resultat af årtiers erfaring og ekspertise indenfor NATO-operationer.

Med danske flådebidrag i internationale operationer – som fx korvetter og ubåde i Middelhavet – tyder det på, at Danmark for alvor er ved at manifestere en udenrigspolitisk flådeprofil, som synes værdig for en geografisk og historisk betinget søfartsnation. Gennem deltagelse i internationale operationer med ubåde og overfladeskibe, samt udnyttelse af enhedernes unikke ekspertise inden for kystnære operationer, kan Danmark for alvor komme til at gøre en forskel på den internationale scene.

APOSTELENS TOMMELFINGER 9. AUGUST 1971

ET EKSEMPEL PÅ SØVÆRNETS VIRKE PÅ GRØNLAND

af

kommandørkaptajn K. P. Hansen

INDLEDNING

Selskabet Danske Tordenskiold Venner har siden oktober 1972 uddelt Tordenskioldprisen til en søofficer, der har vist sig værdig til at modtage en pris, der bærer søheltens navn. Tordenskioldprisen er gennem de sidste 29 år blevet uddelt ni gange, og det er tanken her at redegøre for den operative opgave, der blev stillet af Grønlands Kommando til chefen for inspektions-skibet INGOLF i august 1971, og som medførte tildelingen af den første Tordenskioldpris året efter.

Nærværende redegørelse vedrørende en helikopteroperation ved lokaliteten Apostelens Tommelfinger i Grønland den 9. august 1971 er blevet til på initiativ af kaptajn i Flyvevåbnet G. G. Thalsø-Madsen, der gjorde tjeneste i Søværnets Flyvetjeneste fra 1970 til 1976 og som ligeledes gjorde tjeneste som 2. tekniker i helikoptergruppe INGOLF fra den 5. juli og til han afløstes den 7. september 1971. Kaptajnens synspunkt og motivation er, at Søværnets arbejde sjældent ses af offentligheden, som dermed ikke får kendskab til det betydelige arbejde, der ofte udføres ved løsningen af en række civile og militære opgaver – eller som Churchill udtrykte det på et ministermøde i 1942: "*Most if not all of the Navy's work goes on unseen*". Endvidere finder kaptajnen yderligere, at Søværnets personel ikke er gode til at markedsføre sig selv, uanset værnets betydelige traditioner for kvalitet i opgaveløsningen, som han vurderer, kan henføres til personellets generelt betydelige faglige og sociale kompetencer.



In Space 

In the Air 

On the Ground 

At Sea 

Under Water 

**Entrepreneurs
in technology**

Members of Naval Team Denmark:



Naval Team Denmark

DANYARD Aalborg A/S

Terma A/S

Mærsk Data Defence A/S

MT HØJGAARD 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

FORCE Technology

MARIDAN A/S

HMK-Gruppen

VIKING Life-Saving Equipment A/S

SYSTEMATIC Software Engineering A/S

Odense Stålskibsværft A/S



APOSTELENS TOMMELFINGER

Kildemateriale til artiklen vedrørende de militære operationer har været sparsomt, idet signallogge, operationsdagbøger og militære rapporter til den her beskrevne operation ikke ses bevaret, ligesom flere af hovedaktørerne er afdøde, således chef og næstkommanderende på inspektionsskibet tillige med chefen for Grønlands Kommando, dennes afdelingschef for operationer mfl. Det er imidlertid lykkedes at anvende interaktive samtaler med flere af de endnu levende aktører, herunder de tre vagtchefer, helikoptergruppelederen, intendanten og lederen af radiostationen samt helikoptergruppens anden tekniker, ligesom der foreligger skriftlige erindringer fra skibets reservelæge. Fra forsvarrets arkiver har overarkivar Hans Chr. Bjerg fremskaffet inspektionsskibets skibsjournal og arkivalier fra Ministeriet for Grønland. Politimesteren i Grønland har venligst meddelt aktindsigt til såvel politirapporter tillige med de i sagens anledning udvekslede telegrammer, ligesom forsvarsattachéen ved ambassaden i Paris har fremskaffet rapporter om Club Alpine Francais' ekspedition til Apostelens Tommelfinger. Danmarks Meteorologiske Institut har rekonstrueret vejroplysninger for Sydgrønland for første halvdel af august 1971, og kaptajn G.G. Thalsø-Madsen har genfundet lysbillede, optaget under operationen, som hermed er stillet til rådighed for at illustrere redegørelsen. Han har tillige virket som praktisk koordinator for projektet med at rekonstruere givenhederne.



*Inspektionsskibet INGOLF på Grønland.
(Foto: Henrik Elbro)*

INSPEKTIONSSKIBET INGOLF OG DETS BESÆTNING

Inspektionsskibet INGOLF lå den 8. juni 1971 sejlklar på Flådestation København med henblik på at forrette stations- og fiskeriinspektionstjeneste på Grønland i de følgende fire måneder. Over middag forhaledes ud til bøje i Københavns havn, hvor skibet samme dag kl. 1500 – tillige med Kongeskibet DANNEBROG – indgik i Tronfølgerdeling 1/71, der var under kommando af kommandør A.O. Schulze og formeredes i anledning af tronfølgerparrets rejse med kongeskibet til Færøerne.

SKIBSCHEFEN

Chef for INGOLF var orlogskaptajn J.P. Bonde Petersen. Denne søofficer glemmes ikke let af dem, der har gjort tjeneste med ham, idet han markerede sig ved både at besidde såvel stor erfaring til søs, som en udpræget evne for operativt virke. Skibschefen erindres tillige af sine officerer som en fortrinlig pædagog på det praktiske område, idet hans tillid til og omsorg for sine folk i almindelighed og sine vægtchefer i særdeleshed var med til at udvikle disses viden og færdigheder hurtigt.

Hans tjeneste faldt i tre væsentlige perioder, nemlig to i undervandsbådene, hvor han opnåede at blive ubådschef og én længere periode i inspektionsskibe af HVIDBJØRNEN-klassen.

Bonde Petersens sidste og meget lange operative periode udførtes fra den 14. oktober 1970 og frem til hans sidste togt som inspektionsskibschef, der afsluttedes den 23. maj 1980. I denne periode havde han 9 chefsudkommandoer af i alt 33 måneders varighed skiftende med landtjeneste. Hertil kom i perioden yderligere tjeneste som kendtmand i kongeskibet under Hendes Majestæt Dronningens rejse til Grønland i 1975. Han pensioneredes som orlogskaptajn på grund af alder i februar 1981 og afgik ved døden den 9. maj 1999.

På det tidspunkt, hvor redningsopgaven blev stillet ham, havde han imidlertid været chef for inspektionsskibe i 10 måneder, idet han senest havde hejst kommando i INGOLF i Sørvåg på Færøerne den 20. april 1971.



*Skibschefen, Orlogskaptajn Bonde Petersen, på
Inspektionsskibet INGOLF, Grønland.
(Foto: Gerner Thalsø-Madsen)*

NÆSTKOMMANDERENDE

Til at støtte sig havde skibschefen i de sidste 3 måneder af togtet en ny næstkommanderende, orlogskaptajn Niels Holmelund, der blev tilkommanderet den 30. juni på Grønland. Holmelund var frømands-, kommunikations- og stabsuddannet. Han havde haft alsidig sejrende tjeneste veksellende med tjeneste på Søværnets Officersskole, men havde ikke tidligere sejlet på Grønland. Holmelund døde umiddelbart før sin pensionering i september 1995, som kommandør i NATO's internationale stab i Bruxelles.

TREDJEKOMMANDERENDE

Tredjekommanderende var premierløjtnant Henrik Elbro, der var søofficer fra klasse 1968, og egentlig var i gang med at uddanne sig som antiubåds-officer, idet han havde sejlet med korvetter i eet år og med kongeskibet i et halvt. På grund af pludselig sygdom hos INGOLF's navigationsofficer, kaptajnløjtnant Benny Kongsgård, blev Elbro den 30. marts tilkommanderet INGOLF ved skibets ophold i Godthåb. Elbro var uddannet i antiubådskrigsførelse tillige med gennemgang af signalkursus og det forholdsvise nye navigations- og kampinformationskursus, og var således også uddannet

APOSTELENS TOMMELFINGER

som helikopterkontrolofficer. Elbro udførte togtet med korvetten OLFERT FISCHER til den Arabiske Golf i august 1990 som deltager i operationen Desert Shield mod Irak og Kuwait. Henrik Elbro er nu pensioneret som kommandør.

SKIBETS ØVRIGE SØOFFICERER

De to øvrige søofficerer var skibets signalofficer, premierløjtnant Palle Vagn Norit og premierløjtnant Knud Erik Madsen, der var artilleriofficerer. Begge var udnævnt i 1970 og efter afsluttet premierløjtnantskursus tilkommanderet INGOLF henholdsvis 3. marts i Grønnedal og 19. april i Sørvåg. De var således begge med til at sejle INGOLF til København via Færøerne, hvor der udførtes fiskeriinspektion fra 13. april til 10. maj. Herudover havde de kun den på grønlandstogtet oparbejdede vagtchefserfaring og farvandskendskab til de til tider vanskelige grønlandske farvande. Begge er i dag orlogskaptajner, idet Palle Norit blev pensioneret fra den 1. september at regne. INGOLF's intendant og dermed bl.a. forsyningsofficer var premierløjtnant Søren Barth; klassekammerat med Henrik Elbro. Skibets læge var reservelæge Jesper Jespersen.

INGOLF'S HELIKOPTERBESÆTNING

Herefter skal kort omtales bemanningen af helikoptergruppe INGOLF. På dette tidspunkt, havde Søværnet anvendt Alouette-III helikopteren, som skibsbaseret helikopter, i cirka 8 år og med stedse stigende operationalitet. Mange forhold havde fundet deres afklaring, herunder at udstationeringsperioderne for helikopterpiloter – på grund af denne tjenestes særlige karakter – burde andrage ca. 6 ugers tilkommandering. Derfor blev INGOLF's helikoptergruppeleder premierløjtnant Willy Sørensen den 3. august, ved inspektionsskibets ophold ved Camp Lloyd i Søndre Strømfjord, afløst af kaptajnløjtnant Per Lorents Nielsen, premierløjtnant Karsten Palle Hansen og flymaskinist. Seniorsergent II Niels-Erik Jakobsen afløste som flymaskinist, idet flyklarmelder (2. tekniker) forblev ombord.

HELIKOPTERGRUPPELEDEREN

Kaptajnløjtnant Per L. Nielsen var uddannet som skibsfører og havde gennemgået Søværnets Reserveofficersskole i 1965, senere signalofficersuddannet og havde tilendebragt den amerikanske flådes generelle marineflyveruddannelse i oktober 1968. Han havde efterfølgende fløjet Alouette-III i to år og ni måneder. Han havde fuld operativ status og havde på tidspunktet for indsættelsen i redningsaktionen ca. 1000 flyvetimer, og var netop blevet udnævnt til kaptajnløjtnant.

APOSTELEN S TOMMELFINGER

2. PILOTEN

Premierløjtnant Karsten Palle Hansen (forf.) var søofficer fra klasse 1967 og havde ligeledes modtaget sin uddannelse til marineflyver i den amerikanske flåde med afslutning i oktober 1970. Han havde netop erhvervet delvis operativ status på Alouette-III, efter ni måneders omskoling og operativ uddannelse, og manglede to togter, ét på Grønland og ét på Færøerne i at opnå fuld operativ status, dvs. helikoptergruppeleder. Han havde på dette tidspunkt 425 flyvetimer.

FLYMASKINISTEN

Seniorsergent N.E. Jakobsen havde gjort tjeneste i Eskadrille 722, Alouette flighten siden 1966. Han havde status som flymaskinist i august 1971 med 1131 flyvetimer.

2. TEKNIKEREN

Oversergent Gerner Gunner Thalsø-Madsen havde været i Flyvevåbnet i 7 år, udnævnt til sergent med speciale i helikoptere i august 1968, og havde status som flyklarmelder med 92 flyvetimer og var tillige helikoptergruppens fotograf.

SEJLADSEN MOD GRØNLAND

Inspektionsskibet eskorterede som tidligere nævnt kongeskibet, og nød godt af særdeles godt vejr, idet vinden efter Skagen var passeret endog drejede mod øst og således gav medvind. Fair Isle passeredes den 10. juni om aftenen og Thorshavn Red nåedes ét døgn senere, hvorpå der ankrede i Skålefjorden nordøst herfor.

Efter et lørdagsophold på 18 timer udgik INGOLF af Tronfølgerdelingen, erstattet af HVIDBJØRNEN, og fortsatte mod Grønland i fremdeles godt vejr, idet man dog mødte et par døgn's tåge ved Kap Farvel, der passeredes den 15. juni. Tågen var medvirkende til – en passant – at gisset plads ved passage af Kap Farvel måtte flyttes 40 sømil mod vest.

Skibet forsøgte hele den 16. juni uden held at komme forbi Arsusuk Storø, der er beliggende 15-20 sømil sydvest for Grønnedal og danner en forpost til Arsusuk fjorden. Det samme forsøg foretoges den 17. juni på skiftende kurser, men INGOLF blev tvunget tilbage mod Nanortalik Banke af isen. Den 18. juni lykkedes det at komme ind i selve Arsusukfjorden efter anvendelse af ikke mindre end 3 isrekognosceringsflyvninger i løbet af eftermiddagen og aftenen den 18. juni. Uanset at chefen forcerede, var skibets beholdne fart 1 knob og skibets havaripatroljer inspicerede hvert 10. minut

APOSTELENS TOMMELFINGER

under den hårde sejlads og endelig lørdag den 19. juni havde INGOLF mast sig igennem isen og kunne kl. 0320, efter 3 døgn issejlad, fortøje på Flådestation Grønnedal. Derpå kunne skibschefen melde sig hos chefen for Grønlands Kommando, kontreadmiral E. Franch Petersen.

Den 24. juni om aftenen stod INGOLF ud igen og kom den 25. juni atter ind i storis af 9-10/10 koncentration og fik en 15 cm indtrykning i skroget, medens det henholdsvis drev og manøvrerede i isen vest for Arsukfjorden. Forholdene var så dårlige, at chefen valgte at koble motorerne helt ud om natten mellem den 25. og 26. juni, men kunne heldigvis i den grønlandske sommernat sende sin helikopter op helt indtil midnat den 25. juni. Dette gjorde han atter to gange lørdag den 25. juni, og om aftenen fandt helikopteren en vej ud af isen, efter i alt 48 timers udsejling.



*Isreccer ved Arsukfjorden den 25.-26. juni 1971.
(Foto: Søværnets Flyvetjeneste)*

Juni måned afsluttedes i Godthåb med skift af næstkommanderende, idet Orlogskaptajn N. Holmelund den 30. juni erstattede Orlogskaptajn E. Ernst Frederiksen. Chefen drog umiddelbart fordel af Holmelunds frømandsuddannelse, idet han pålagde sin nye næstkommanderende og matrosregnskabsføreren at inspicere skibsbund, ror og skrue for evt. skader fra det langvarige møde med storisen ud for af Grønnedal. Der var intet særligt at bemærke.

Den næste måned, juli, var præget af et længerevarende besøg ombord på ikke mindre end 12 dage af chefen for Grønlands Kommando, samt af yderligere tre prominente besøg.

APOSTELENS TOMMELFINGER

Det første af disse, der påbegyndtes den 4. juli, var ankomsten af den daværende kronprinsesse og Prins Henrik, med det formål bl.a. at indvie Hans Egede kirken i det daværende Godthaab på selve 250 års dagen for pastor Egedes ankomst til Godthåbsområdet. HKH Prinsen var endvidere gæst ombord og benyttede lejligheden til at medflyve i skibets helikopter.



*HKH Prinsen og Premierløjtnant Villy Sørensen, nu Schjøtt.
(Foto: Lindblad)*

Månedens blev dog også anvendt til fiskeriinspektion og enhedsuddannelse af besætningen.

Den 26.-28. juli kom generalsekretæren for Europarådet med ledsagere på et længere besøg. Derpå forlagdes mod Søndre Strømfjord for at udskifte det meste af helikoptergruppen. Inspektionsskibet afgang, efter ombordtagning af de afløsende helikopterpiloter og afløsende flymaskinist, den 4. august fra Søndre Strømfjord og kom torsdag den 5. august til Godthåb, idet inspektionsskibet var beordret til, to dage efter, at modtage endnu et prominent besøg ombord, nemlig folketingets præsidium.

DEN FRANSKE BJERGBESTIGNINGSEKSPEDITION

I dagene før dette fandt sted, var Grønlands Kommando bekendt med, at en fransk bjergbestigningsekspektion på i alt seksten deltagere, fra Club Alpine Francais i Paris, var ankommet med fly til Narsarsuaq den 19. juli.

APOSTELENS TOMMELFINGER

Grønlands Kommando vidste imidlertid ikke, at franskmændenes planlægning af ekspeditionen i forhold til det tidligere meddelte, var blevet totalt ændret én måned før afgang, hvilket medførte meget kort tid til fornyet planlægning. Oprindeligt ville man have udforsket Staunings Alper i Østgrønland, der er beliggende ca. 1000 kilometer nord for Narsarsuaqområdet, men blev nødsaget til at skifte operationsområde af årsager, som nedenfor er beskrevet.

Kommandoen så heller ikke ud til at være underrettet om, hvilke problemer såvel bjergbestigningsklubben som Ministeriet for Grønland var løbet ind i under behandlingen af ekspeditionens ansøgning om opholdstilladelse på Grønland.

I januar måned havde Section de Paris-Charmonix du Club Alpine Francais tillige med den overordnede myndighed, Fédération Française de la Montagne ansøgt ministeriet om, via Mestersvig flyveplads, at udføre en ekspedition bestående af 17 mand til Staunings Alper i perioden 17. juli til den 22. august 1971. Klubben agtede at anvende et charterselskab i Glasgow, ved en Mr. Slesser, til lufttransporten. Denne ansøgning blev af ministeriet medio marts afvist med den klare begrundelse, at Statens Luftfartsvæsen ikke ville give Mr. Slesser tilladelse til charterflyvning på Mestersvig flyveplads. I ministeriets interne dokumenter er det anført, at årsagen hertil mere præcist var, at denne flyveplads var lille og kun bemanded med 10 mand, og man af denne grund ikke ønskede chartertrafik. Departementschefen svarede dog senere på måneden, at Ministeriet for Grønland ønskede oplyst om og i bekræftende fald hvorledes, ekspeditionen ønskedes gennemført på anden måde. Denne meddelelse blev i den franske klub tolket som dansk protektionisme, og man tilbød derpå såvel Scandinavian Airlines System som Grønlandsfly kontrakten på lufttransporten. Begge selskaber takkede nej, og ministeriet måtte atter engang meddele til Paris, at det var Luftfartsdirektoratet, der afgjorde denne sag.

Omkring denne tid henvendte en af direktørerne i NATO, Bruxelles, nemlig Director of Economic Affairs, Mr. Yves Laulan, sig til Ministeriet for Grønland og anmodede om et møde i ministeriet i København. Direktøren skulle også senere personligt deltage i ekspeditionen og fik bevilget foretræde for departementschefen den 3. maj; men lige lidt hjalp det. Ministeriet fastholdt sit nej til beflyvning af Mestersvig, men åbnede dog samtidigt mulighed for, at en ny ansøgning kunne komme på tale vedrørende et andet område i Grønland, såfremt franskmændene atter ansøgte herom. Imidlertid havde ambassaden i Paris, inspireret af hovedsagsbehandleren i ministeriet, den netop tiltrådte orlogskaptajn J. O. Bay-Schmidt, taget kontakt til formanden for Club Alpine Francais, M. Jean Zilocchi med oplysninger om, at der var skibslejlighed midt i juli måned fra

APOSTELENS TOMMELFINGER

København til Angmagssalik, og at der var andre attraktive bjergbestigningsområder, der kunne nås fra Narsarsuaq flyveplads. Formanden havde dog ikke opgivet at påvirke det danske administrationsapparat, og idet han tilskrev den Kgl. Grønlandske Handel, ligeledes primo maj, undlod han ikke at bemærke, at man i Frankrig var tilbøjelig til at tro at afslaget på landingstilladelsen hidrørte fra anvendelsen af "*Flyselskaber, der var fremmede for Danmark*", som han udtrykte det.

Den 5. juni meddelte Club Alpine Francais, at man havde bestemt sig for, at flytte sine aktiviteter til Sydgrønland nærmere bestemt til Narsarsuaq-regionen og anmodede orlogskaptajn Bay-Schmidt om al mulig støtte; ja man udtrykte nu virkelig tillid til, at orlogskaptajnen og de danske myndigheder ville støtte projektets gennemførelse.

EKSPEDITIONENS PLANER

Grønlandsministeriet opstillede herefter en række krav til ekspeditionen, herunder at der blev tegnet en forsikring på 75.000,00 kr.

Endelig den 16. juli havde klubben opfyldt alle krav, det sidste var netop fremsendelsen af forsikringspolice til ministeriet. Det meddeltes også til ministeriet, at ekspeditionen ville ankomme til Narsarsuaq lufthavn den 22. juli.

Franskmændene skriver selv herom i et fagblad, et halvt år senere, at de valgte en region i det sydligste Grønland, der var dårligt kendt, men lovende for deres alpine planer.

Operationsplanen gik ud på at oprette to baser ved brug af helikoptertransport. Den første på et isdækket plateau mellem fjordene Lindenow og Tasermiut (pos: 60°25' N 44°20'W) og den anden ved foden af fjeldet Apostelens Tommelfinger ved den nordlige bred af Lindenowsfjorden (pos: 60°35'N 43°55'W). "*Der danner en gigantisk klippemæssig barriere til den tilgrænsende indlandsis*", som det udtryktes i bjergbestigningsrapporten. Operationsplanen anførte videre, at nogle dages transport efterfølgende ville sikre oplagringen af al udrustningen ved Lindenowsfjorden, og at man efter udforskning af regionen omkring Apostelens Tommelfinger, skulle returnere til den første base med det formål at operere omkring denne. Denne plan var mere besværlig og langsommere at udføre end beregnet, og opholdet på indlandsisen i 900 meters højde blev af franskmændene beskrevet som: "*Denne første kontakt med realiteternes grønlandsis er brutal: Regn, sne og voldsomme vinde varer hele natten*".

Det lykkedes dog ekspeditionen at få oprettet de to planlagte baser og derpå at fordele i alt to tons udrustning og deltagerne hertil. Den 27. juli var man endeligt forsamlet på lejren ved Lindenowsfjorden, der lå ideelt

APOSTELENS TOMMELFINGER

placeret i en hesteskoformet dal omgivet af 1900 meter høje tinder. Den egentlige alpine kampagne kunne finde sted.

EKSPEDITIONEN PÅBEGYNDSES

Ekspeditionen påbegyndte derpå ture i fjeldene fra lejren ved Apostelens Tommelfinger, idet man var inddelt i tre grupper. Alt forløb i henhold til planerne indtil den 2. august kl. 0800 om morgenen, da man var halvvejs igennem opholdsperioden, hvor et – efter omstændighederne – meget alvorligt uheld skete. Da ekspeditionen ikke havde medbragt mellembølge (HF) radioudrustning, var dette ukendt for alle andre end bjergbestignings-ekspeditionen selv.

POLITIANMELDELSSEN

Til overbetjent Kaj Hansen, der var stationsleder på den lille politistation i Nanortalik, blev der den 7. august kl. 0930 ringet op fra udstedet Tassiussag i Tasermtutfjorden af en fransk statsborger. Telefonsamtalen gav anledning til, at overbetjenten skrev følgende i politirapporten på stationen.: *"Fransk statsborger (Navnet udvisket), du Club Alpine Francais, der ifølge politimesteren er på ekspedition i Tasermtutfjorden, henvendte sig i dag kl. 0930 telefonisk til politistationen og meddelte, at han sammen med to andre af ekspeditionens medlemmer befandt sig i Tassiussag, hvortil de var gået fra ekspeditionens lejrlads i Lindenowsfjorden. Han anmeldte herefter, at en af ekspeditionens medlemmer var kommet til skade og havde pådraget sig et åbent benbrud ved knæet, hvorfor man ønskede øjeblikkelig helikopterhjælp. Anmelderen forklarede nærmere, at tilskadekomne for fire dage siden kom til skade. Da man ikke havde nogen radio, gik anmelderen med to andre til Tassiussag, hvortil de lige er ankommet. Anmelderen oplyste, at det er meget koldt i deres lejr i Lindenowsfjorden, hvorfor hurtig hjælp til den tilskadekomne er ønskelig. Han opgav lejrens position til Lindenowsfjorden ved Apostelens Tommelfinger, hvilket ifølge kort 2100 skulle være omkring positionen 60°35'(N)- 43°55'(W). Anmelderen blev anmodet om at blive i Tassiussag og afvente nærmere besked herfra."*

De nærmere omstændigheder omkring uheldet var følgende: Idet en af grupperne havde nået toppen af Apostelens Tommelfinger faldt en af deltagerne Jacques Alary, 26 år, på grund af en defekt øsken ca. to meter ned, hvorved han pådrog sig åbent benbrud ved knæet. De tre øvrige i gruppen afgav kortbølge (VHF)-radiomeddelelse herom til hovedlejren, og begyndte derpå en overordentlig vanskelig nedstigning med patienten. Efter 100 meters nedfiring måtte der stoppes, fordi den tilskadekomne, havde mistet for meget blod. Ekspeditionens leder, Maurice Barrard, be-

APOSTELEN S TOMMELFINGER

sluttede at forblive hos patienten, medens de to øvrige blev sendt efter hjælp.

EKSPEDITIONEN SØGER AT REDDE SIG SELV

Fra basislejren afsendtes et hjælpehold på tre mand, heri også ekspeditionens læge op mod den tilskadekomne medbringende bl.a. medicin og for, om muligt, at fortsætte nedstigningen. Denne undsætningsekspedition nåede på førstedagen kun til foden af Apostelens Tommelfinger og dagen efter fortsattes opstigningen i regn og sne, der undertiden gav vanskelige passager med islag. Det dårlige vejr skyldtes et frontsystem der passerede området den 2. og 3. august fra vest mod øst, hvilket forsinkede opstigningen således, at der først opnåedes kontakt med den tilskadekomne den 4. august. Et efterfølgende støttehold, der også var på vej op, blev udsat for et styrt, hvor en af deltagerne brækkede en tommelfinger og fik en skulder trukket af led. Herefter var dette hold helt optaget af alene at redde den nye tilskadekomne ned til basislejren igen.

Dagen efter at nedstigningen med Jacques Alary omsider var kommet i gang, opstod – fortæller franskmændene – et meget voldsomt uvejr. Mere præcist var vejret nu frisk vind til stiv kuling fra nordnordøst med diset og regnfuldt vejr, der tvang redningsfolkene til at ligge vejrfast i yderligere et døgn, således at man først omkring den 6. august nåede ned til en højslette, der skønnedes egnet som helikopterlandingsplads. Det blev ligeledes hurtigt besluttet at sende yderligere tre mand af sted for at rekvirere en helikopter, og denne gruppe forsynede sig med en oppustelig kano fra hovedlejren. Derpå roede de langs bredden af Lindenowsfjorden mod vestnordvest indtil bunden af fjorden, hvor de antageligt har taget den vestlige fjordarm indtil dennes bund. Derpå gik undsætningsgruppen over det 1800 m høje og isdækkede pas mellem Lindenowsfjorden og Tasermiutfjorden. På grund af samme hårde vejr, som ovenfor er beskrevet, måtte også de ligge vejrfast i ét døgn. Ankommet til denne sidste fjord var der stadig 24 sømil (44,5 km) i fugleflugtslinie til det nærmeste udsted, men gruppen sparede vel en à to dages klatren derved, at det overordentligt heldigt lykkedes at kontakte en fiskekutter, der sejlede de tre bjergbestigere resten af vejen til den nærmeste telefon, der fandtes i Tasiussag. Senere hen blev gruppen beordret til afhøring hos overbetjenten i Nanortalik, og den samme kutter sejlede dem dertil.

SITUATIONSBEDØMMELSE PÅ NANORTALIK POLITI-STATION

Overbetjent Kaj Hansen gik herefter i gang med at vurdere sine disponible midler, og det første han i sin rapport anfører herom, er en kontakt til skibs-

APOSTELENS TOMMELFINGER

føreren på KIMIK, en mindre politikutter med base i Nanortalik, der var underlagt overbetjentens operative ledelse. Skibsføreren svarede overbetjenten, at det ville tage KIMIK mindst 12 timer at sejle til det opgivne sted i Lindenowsfjorden. Distancen fra Nanortalik gennem Prins Christianssund til midten af Lindenowsfjorden er i bedste fald vel 135 sømil, så hurtigere kunne det vel under ingen omstændigheder gøres. Imidlertid ville en disponering af kutteren til Lindenowsfjorden ikke alene være en fyldestgørende evakueringsmetode, fordi den tilskadekomne på dette tidspunkt lå på et delvist is- og snedækket plateau i 1100 meters højde (3600 fod), og fordi patienttransporten allerede havde vist sin vanskelighed ved at have forårsaget uheld for et evakueringshold bestående af øvede bjergbestigere. Men dette sidste vidste overbetjenten ikke på dette tidspunkt. Overbetjenten sørgede herefter for, at distriktslægen blev underrettet.

FØRSTE FLYVNING

Kaj Hansen skønnede derpå, at helikopterassistance måtte være det rigtige og anmodede derfor sin politimester i Godthåb om at en sådan måtte blive rekvireret. Politimesteren kunne allerede kl. 1430 svare overbetjenten, at Grønlandsfly med helikopter fra Julianehåb ville udføre evakuering af den tilskadekomne. Den helikopter man herefter indsatte, var rutehelikopteren fra Julianehåb mod Narsarsuaq. Flyvningen var en omvej på i alt 120 sømil og medførte flyvning i relativ stor højde, skønnet omkring 7-8000 fod, ind over et par af den grønlandske indlandsis sydligste bræer. Rutehelikopteren næde frem til Lindenowsfjorden, men vinden var på grund af lavtrykspassagen steget til kuling eller storm fra nordnordøst, hvilket medførte betydelig turbulens i den 1-1,5 sømil brede fjord. Landingspladsen blev tillige af piloterne på grundlag af udførte landingsforsøg bedømt som både for ustabil og for skrånende for passagerversionen Sikorsky S-61.

Overbetjent Kai Hansen kunne derfor afslutte sin politirapport for den 7. august med at skrive: "*Kl. 2100 modtaget tele fra Grønlands Kommando, Grønnedal, med underretning om, at helikopteren fra Grønlandsfly ikke kunne komme ned til tilskadekomne på det sted, hvor han befandt sig. Han ville derfor prøve med en mindre helikopter, men på grund af vejrforholdene blev det lidt efter meddelt, at denne flyvning ikke kunne finde sted. Da anmelderen har oplyst, at det muligvis kniber med proviant på stedet for ekspeditionen, er Grønlands Kommando telegrafisk underrettet om dette. Endvidere er Grønlands Kommando underrette om, at DI-lægen (distriktslægen) formentlig ikke her vil kunne gøre noget ved tilskadekomne, hvorfor det er muligt, han skal videre til Godthåb.*"

APOSTELEN S TOMMELFINGER

SITUATIONSBEDØMMELSE PÅ GRØNLANDS KOMMANDO

På Grønlands Kommando pågik samtidigt hermed operative overvejelser om, hvorledes kommandoen med sine ressourcer kunne løse opgaven i Lindenowsfjorden. Kommandoen havde allerede beordret INGOLF til at ilandsætte Folketingets Præsidium under Karl Skyttes ledelse, idet præsidi- et i øvrigt tidligere på dagen og til deres udtalte glæde, havde været vidne til en patienttransport lige efter bogen. Helikoptergruppelederen og 2. tek- nikereren havde mellem kl. 1328 og kl. 1603 hentet en forbrændt lille pige på udstedet Kapasalit i Godthåbsfjordkomplekset og fløjet patienten til be- handling på Dronning Ingrid's hospital i Godthåb.

Grønlands Kommando sendte den 7. august kl. 1632 (lokal tid) følgende signal til INGOLF, politimesteren i Godthåb og politiassistenten i Nanortalik:

"D.d. modtaget meddelelse fra politiet om at et medlem af Club Alpine Francais med åbent benbrud befinder sig på pos. 60°35'N - 43°55'W ved Apostelens Tommelfinger. Ulykken skete for fire dage siden, para 2. Glair S-61 har været på positionen men pick up umulig for et fly at denne størrel- se idet tilskadekomne befinder sig i 3600 fts. højde i en hesteskoformet slugt omgivet af høje fjelde, para 3. INGOLF alouette anmodes derfor om at forlægge sydover asap (Så hurtigt som muligt, forf.) for evakuering, Pa- ra 4. bekræft. Glk p 071932 z."

APOSTELENS TOMMELFINGER



*Kapasalit missionen.
(Foto: Gerner Thalsø-Madsen)*

SITUATIONSBEDØMMELSE OMBORD I INGOLF

Henrik Elbro husker i dag, hvorledes han kort drøftede situationen med skibschefen, næstkommanderende og helikoptergruppelederen. Der blev ikke anvendt mere end tre-fem minutters overvejelser. Der var især umiddelbar enighed om, at man ikke kunne forestille sig at sende den forholdsvis korttrækkende helikopter af sted alene. Skibschefen udtrykte det på denne måde: "*Vi slipper ikke helikopteren løs, han skal have sin platform med*". Den overordnede idé var at spare sejladsen syd om Kap Farvel ved at afflyve skibets helikopter fra en vestvendt fjord, og derpå overflyve isdækket langt mod syd, således at hoppet tværs over Grønland blev forholdsvis beskedent. Denne plan pegede på fjordene omkring Nanortalik. INGOLF svarede derfor Grønlands Kommando på følgende måde: "*Ref. GLK 071932Z stop. Alouette flyvning umulig i dag på grund af vejret ved Frederikshåb stop. Forlægger nu sydover så Alouetten kan starte ved første dagslys*". Dette signal videresendte Grønlands Kommando til politimesteren, der derved blev holdt informeret om situationen.

Vejret på Grønlands sydvestkyst er af Dansk Meteorologisk Institut analyseret på grundlag af data fra stationerne: Godthaab, Frederikshåb, Grønnedal, Narsarsuaq og Qaqortoq. Vejret mellem Godthåb og Prins Chr. Sund er på grundlag heraf for den 7. august beskrevet som "*Frisk vind til kuling fra NE (föhnvind), der aftager, men sigtbart vejr*". Der kan dog godt have forekommet tågebanker på kysten.

Den første konsekvens af beslutningen om en samlet indsats af skib og helikopter blev, som anført, en umiddelbar ilandsætning af Folketingets præsidium. Derpå stod INGOLF med moderat fart vestover i Godthåbsfjorden. Omkring aftenskaftning den 7. august var INGOLF knapt 500 sømil fra et afflyvningspunkt midt i Prins Christiansfjordkomplekset, hvortil skulle lægges omtrent 40 sømils helikopterflyvning til ekspeditionens lejr. (Se kortudsnit nr. 1)

APOSTELEN'S TOMMELFINGER



*Kortudsnit 1: INGOLF's rute mod ekspeditionens lejr.
(Copyright KMS, A-068-02)*

GRØNLANDS KOMMANDOS OPERATIONS PRAKSIS

Her må det være på sin plads at gøre rede for den operative tænkning ved Grønlands Kommando i den første del af 1970'erne, som må formodes at være årsagen til kommandoens måde at disponere sine underlagte enheder på. På kommandoen tænkte man ofte således, at inspektionsskibet bestod af to samplacerede enheder, skibet og helikopteren, og disse forsøgte ofte disponeret hver for sig, uanset at de kun i et fælles mobilt samarbejde var en stærk kombination. Den centrale stab på kommandoen bestod af, ud over admiralen, en stabschef af flyvevåbnet støttet af en søoperationsofficer og en flyveoperationsofficerer, der ikke var marineflyver. Dette betød, at påvirkningen af Flyvevåbnets måde at disponere luftfartøjer på, nemlig fra

APOSTELENS TOMMELFINGER

ikke-mobile flyvestationer, ofte prægede de operative direktiver fra kommandoen. Hertil kom, at admiralen ikke havde hverken sø- eller luftoperativ erfaring på Grønland og hans faglighed over for sin stab netop på disse områder i dag vurderes at have været noget begrænset. Hans vurderinger kunne derfor forholdsvis let, under en sådan luftmilitær rådgivning, blive forskellige fra de vurderinger på stedet, som kommandoens mobile enheder nødvendigvis måtte anlægge.

Der blev nu forlagt ud af Godthåbsfjorden indledningsvis med 12 knob, idet vejret i løbet af aftenen, nærmere bestemt ved 20-tiden, blev let tåget. Temperaturen faldt fra 13 grader om eftermiddagen til kun 3 grader ved midnatstid, hvad der medførte dannelsen af tæt tåge. Dette forhold forhindrede ikke INGOLF i at udsejle 63 sømil på hundevagten (2400-0400) og 60 sømil på dagvagten (0400-0800), altså en fart på mellem 15 og 16 knob, og det bør tilføjes, at den valgte rute løb parallelt med basislinien (yderste øer, holme og skær), som lå mellem 5 til 10 sømil inden for den sejlede kurs. Chefen viste sig ikke på broen, men det antages, at han sov i chefsbeboelsen med tøj på.

ANDEN FLYVNING

Om morgenen den 8. august lå INGOLF i farvandet 15 sømil vest for Grønnedal. Morgentågen havde lettet og skibschefen besluttede at flyve til Grønnedal for at konsultere sin admiral i form af et kort møde. Han afløj kl. 0942.

INGOLF lå mere præcist i Søndre løb til Arsukfjorden og ombordtog sin helikopter og skibschef kl. 1110, hvorefter skibet stod udover gennem Simpsons passage. Chefen koblede en motor mere på, overgik til Y-lukning (delvis vandtæt lukning) og løb forholdsvis hurtigt forbi Kap Thorvaldsen, tværs over Julianehåbsbugten, der var noget isfyldt, mod Nanortalik. Sidst på eftermiddagen satte det atter ind med tåge, men skibet løb sidst på eftermiddagen og først på aftenen 17,0 knob og henholdsvis 15,5 knob. Der er ikke klarhed over, hvad kommandochefen og skibschefen drøftede, men efterfølgende operation viser, at skibschefen fik godkendt sin plan om fra en vestvendt fjord at sende helikopteren tværs over den Grønlandske højderyg. Der er heller ingen tvivl om, at tidsfaktoren blev taget særdeles alvorligt, idet der den 8. august om aftenen indsejledes i det sammenhængende fjordkompleks mellem Frederiksdal og Prins Christians Sund, med en efter forholdene høj fart. Det drejede sig nu om at sende skibets helikopter, M-388, af sted ved første lys så tæt ved uhelds stedet, som overhovedet muligt.

Ved midnat natten mellem den 8. og 9. august gik INGOLF nord i gennem Torssukatak-fjorden og videre forbi Ilua. (Se kortudsnit nr. 2).

APOSTELEN'S TOMMELFINGER



*Kortudsnit 2: INGOLF's rute natten mellem den 8. og 9. august.
(Copyright KMS, A-068-02)*

Tidligt om morgenen kl. 0325 drejedes mod nord i Kangikitsøq-fjorden. Når man betragter søkortet over området, kan man se, at denne fjord ikke er opmålt. Der er dog midtfarvands en lodskudslinie, medens den nordøstorienterede nabofjord Nup Kangerdlua, der lå nærmere uhedsstedet, er fuldstændig uomålt. Det var den helt manglende søopmåling af Nup Kangerdlua, der blev afgørende, og denne fjord blev derfor fravalgt.

Helikopteren var blevet gjort flyveklar og besætningen udvalgt. Denne bestod på første flyvning af helikoptergruppelederen, 2. teknikeren og skibets reservelæge. Der dannedes i den tidlige morgen sporadisk et lavt stratuslag i fjorden, der havde base i 300 fod og toppe i ca. 1500 fod, men ved aflyvningen kl. 0414 var flyveforholdene gode og det var helt vindstille.

APOSTELENS TOMMELFINGER



*Bunden af Kangikitsok Fjorden.
(Foto: Gerner Thalsø-Madsen)*

TREDJE FLYVNING (se kortudsnit nr. 3)

Efter afflyvning i munden af Kangikitsok fjorden accelereredes M-388 til almindelig marchhastighed 90 knob. Der var spredte tågebanker, solen var netop stået op og fartøjschefen navigerede i et søkort. I bunden af fjorden, der nåedes efter 6-7 minutters flyvning, var der helt skyfrit, således at M-388 uden vanskeligheder kunne stige parallelt med dalsænkningen, der afløste fjorden. Dennes bund var senere dækket af en gletscher og efter en stigning til Alouettens tophøjde (5600 fod med pontoner) drejedes mod nordnordvest. Efter ca. et kvarters flyvning på denne kurs nåedes den smalle Lindenowsfjord, hvor bjergbestigernes basislejr forholdsvis nemt kunne lokaliseres, i øvrigt som angivet på et plateau omgivet af hesteskoformede bjerge. Der landedes i nærheden af lejren, der så helt øde ud, idet alle i den tidlige morgen, indtil landingen, lå i dyb søvn i teltene. Fartøjschefen opnåede her efterhånden oplysninger om, at man fremdeles var i færd med at bjærge den tilskadekomne ned fra Apostelens Tommelfinger, og det besluttedes at forsøge at flyve op til evakueringsholdet, og retningen dertil blev udpeget for fartøjschefen.

APOSTELENS TOMMELFINGER



*PEL og læge får udpeget ulykkesstedet.
(Foto: Gerner Thalsø-Madsen)*

Der startedes atter og M-388 fløj op ad fjeldet og lokaliserede bjærgningsfolkene og den tilskadekomne, der blev trukket på en "Pulk" på vej ned langs en isbræ, som hældede 10-15 grader. Helikopteren landede så tæt på redningsholdet som muligt. Først landede helikopteren på et underlag af is, men skred baglæns, hvorefter fartøjschefen satte besætningen af, og hindrede helikopteren fra at skride baglæns ned af bræen, ved at holde rotorerne kørende og støtte med let stigning på hovedrotoren indtil reserve-lægen og 2. teknikeren havde understøttet den agterste del af begge pontoner med sne og is. Selv herefter bedømte fartøjschefen havaririsikoen til at være så betydelig, at han valgte at blive siddende i førersædet med rotorerne kørende med fulde omdrejninger.

RESERVELÆGENS RAPPORT

"De tilskadekomne: Den første tilskadekomne var en ung franskmænd midt i tyverne, hans ene ben var brækket ved knæet, der lå fastlåst i 90 graders bøjning. Forsøg på udretning af benet udløste voldsomme smerter. Der var kvæstelser omkring knæet, et enkelt sår var dybere og gik måske ind til knoglerne, men der var ikke tegn på betændelse.

Han blev anbragt i transportbåren med henblik på transport tilbage til IN-GOLF.

APOSTELENS TOMMELFINGER

2. tilskadekomne var kommet til skade ved undsætning af 1. skadede, han var faldet og derved slået en hånd. (Denne person havde tillige fået trukket skulderen af led, forf.)

3. tilskadekomne var også faldet i forsøg på at hjælpe den 1. tilskadekomne, han slog derved brystkassen og havde siden haft tiltagende stærke smerter her, i en grad så han ikke kunne foretage sig noget. Jeg vurderede, at det enten drejede sig om bøjet ribben eller brud på et par ribben, men der var ikke tegn på læsion af lunger."



*Tilskadekomne hjælpes ind i helikopteren.
(Foto: Gerner Thalsø-Madsen)*

Fartøjschefen fik yderligere oplyst, at de alle kun havde levet af mos og vand de sidste tre dage, og at proviantsituationen generelt var knap.

Reservelægens beretning; fortsat:

"Turen tilbage til INGOLF. Vi kunne kun have den først tilskadekomne med, han talte kun fransk, så det var en sporadisk konversation.

APOSTELENS TOMMELFINGER

Selve flyvningen husker jeg som anstrengende for piloten. Der lå nu en tyk tåge over gletscheren fra før, piloten styrede helikopteren under tågen med ganske langsom fart, for i tide at kunne undgå de spidse bjergformationer, der som slanke søjler stak op af gletscheren nogle steder. Det tog tid at komme ned. Men bagefter - dengang som i dag - husker jeg det som sikker flyvning, frygt havde jeg på intet tidspunkt"

Imidlertid var det nu ikke den samme flyverute, der blev anvendt på tilbageflyvningen, idet Kangikitsoq fjorden nu viste sig at være lukket af et 100 procents lagdelt skylag, hvorfor fartøjschefen gik ned i bunden af en nabofjord, der inderst inde endnu ikke var fuldt dækket af stratuskyer. Denne fjord var Nup Kangerdlua, hvor fartøjschefen samtidigt hæftede sig ved, at der var et spor af moræneaflejringer på bræen, der forløb parallelt med dalsiderne.



*Tilskadekomnes ankomst til Inspektionsskibets INGOLF's helikopterdek.
Næstkommanderende ses i forgrunden.
(Foto: Gerner Thalsø-Madsen)*

APOSTELENS TOMMELFINGER

M-388 landede på INGOLF kl. 0630, efter en samlet flyvetid på 1:10 og den tilskadekomne kom under foreløbig behandling på skibets hospital. Helikopteren fik et eftersyn og blev tanket. For at øge løfteevnen blev en del af helikopterens såkaldte skibsstyr udtaget, herunder HF-SSB sende/modtageren.



*Helikopteren klargøres til fjerde flyvning. I baggrunden ses 2. piloten.
(Foto: Gerner Thalsø-Madsen)*

Imidlertid havde INGOLF endnu ikke opfyldt anmodningen om supplerende proviant, og der forelå fra den 8. august signal fra Grønlands Kommando herom, evt. at forsyne ekspeditionen ved brug af "luftdrop".

Chefen for INGOLF besluttede sig for at forsyne ekspeditionen med proviant til ni mand i to dage og skibets intendant havde da også ladet klargøre et par kasser med god og kraftig proviant samt på helikoptergruppeløderens foranledning også en halv kasse rødvin. Endvidere ombordtoges et antal, grå standardtæpper.

FJERDE FLYVNING (se kortudsnit nr. 3)

Missionens tredje flyvning og den fjerde i alt havde afflyvning kl. 0800 med begge piloter og 2. teknikeren som besætning. Anden piloten fløj hele denne flyvning, der indledningsvis udførtes i 100 til 200 fod under bunden af et nu solidt stratuslag mod østnordøst i Nup Kangerdlua fjorden. Ved bunden af fjorden nåedes gletscheren, uden at det forventede hul i skylaget inderst inde havde manifesteret sig; farten reduceredes til vel ca. 10 knob, og helikopteren bragtes til at følge gletscherens stigning ind i tågen, hvor sigtbarheden var meget ringe. 2. piloten bad derfor fartøjschefen om en

APOSTELENS TOMMELFINGER

kurs, og denne udpegede morænesporet, som han havde observeret under forrige returflyvning. Langsomt svævede helikopteren op ad og langs med morænesporet, idet man undertiden måtte gøre en lille omvej uden om forhindringer. Efter vel 15 minutters ukonventionel skygennemgang kom luftfartøjet ud på toppen af skylaget i omkring 2000 fods højde og steg videre. Alouetten var imidlertid ikke godkendt til at foretage skygennemgang og denne flyvning kunne tolkes som et regelbrud. Den næste regeloverskridelse blev forårsaget af højderygens tophøjde, der tvang Alouetten godt 1000 fod over den for pontonerne givne maksimalhøjde. Denne var 5600 fod og fastsat pga. eksplosionsfare i pontonerne, der hidrørte fra det under stigning aftagende ydre tryk. Piloterne havde ikke tidligere overskredet denne begrænsning, hvilket medførte overvejelser i cockpittet om hvorvidt Alouette-helikopteren kunne lande på helt eller delvis flade pontoner.

Vel over bjergryggen var landingen i lejren både en let og en glædelig begivenhed. Godset blev overleveret og især rødvinen virkede meget opmuntrende på franskmændene. Helikopteren ombordtog de to øvrige tilskadekomne og påbegyndte stigningen mod den samme højderyg, som vi netop havde overfløjet, idet det var håbet, at én af de tre fjordarme ville være skyfri i bunden. Det viste sig, at der nu var et solidt stratuslag i alle fjordene. M-388 gik ind i skylaget igen atter følgende samme morænespor i Nup Kargerdlua-passet, som tidligere var blevet fulgt, men med 5 mand om bord var helikopteren tung og tillige udsat for en faldende halevind af afkølet luft fra indlandsisen. Helikopterens rotorstigningsindikator viste, at der anvendtes nærliggende tilladelige vridningsmoment; det var vægten og halevinden, der medførte dette. Helikopteren hovrede forsigtigt og langsomt igennem tågen og et nyt problem viste sig, idet der i gletscheren efterhånden dannedes større og større spalter, der af og til var så dybe, at den luftpudeeffekt en hovrende helikopter har, undertiden forsvandt. Dette bevirkede så igen, at helikopteren undertiden gav sig til at synke uanset der blev trukket op med maksimal rotorstigning. Vinden blev tillige kraftigere agtenfra efterhånden som helikopteren kom længere ned, hvad der fik helikopteren til at ryste på den måde, som Alouetten gjorde, når dens vindbegrænsninger blev overskredet. Der har således undertiden været 18 knops halevind eller derover, men til gengæld blev luftfartøjet 3,3 kg lettere pr. minut på grund af brændstofforbruget, hvilket efterhånden kompenserede noget herfor. På et tidspunkt slog gletscherens overflade en pukkel opad, hvad der fik fartøjschefen til at overveje, om helikopteren muligvis havde drejet 180 grader, men man valgte at tro på kompasserne og fortsatte nedstigningen og kom efter ca. 15-20 minutter ud under skybasen i ca. 300 fod og kunne 10 minutter senere, kl. 0940, flyve ind til landing på INGOLF, der imidlertid havde flyttet sig til Ilua-fjorden. Denne del af missionen for-

APOSTELENS TOMMELFINGER

brugte en flyvetid på 1:15 min. Om bord på inspektionsskibet havde man ikke kunnet opretholde sædvanlig radiokontakt på mellembølge (HF-SSB), og skibets navigationsofficer erindrer, at der i det ellers så summende skib overalt fornemmedes en dyb tavshed. I operationsrummet blev der intet sagt og alvoren rådede; skibschefen travede rundt om sin navigationsofficer, men da helikopteren meldte sig på UHF og anmodede om landingstilladelse var glæden betydelig i såvel operationsrummet som i hele skibet.

En af de reddede i anden flyvning, havde tidligere været krigsflyver i fransk Indokina. Denne person udtrykte efterfølgende sin betydelige anerkendelse af den ukonventionelle helikopterflyvning, han på nærmeste hold havde været vidne til.



*Efter landing fra fjerde flyvning. Fra venstre Helikoptergruppelederen, Næstkommanderende, Skibschef og antageligt Y. Laulan.
(Foto: Gerner Thalsø-Madsen)*

Redningsoperationen var imidlertid endnu ikke slut, og INGOLF stod med højeste fart, 17,5-18,0 knob, mod vest og vestnordvest over Julia-nehåbsbugten mod Kap Thorvaldsen, der passeredes ved 20-tiden, for at kunne anløbe Grønnedal et par timer efter midnatstid mellem den 9. og 10. august, hvorefter de tre tilskadekomne kunne ilandsættes. Det aftaltes her, at Grønlandsfly skulle tage sig af den videre patienttransport den 14. august. Imidlertid afgik INGOLF atter fra Grønnedal samme dag om aftenen

APOSTELENS TOMMELFINGER

efter at have ligget på stationen i knapt 20 timer, medbringende den hårdest kvæstede, og stod atter med højeste fart mod Godthåb, uanset at skibet atter mødte tåge det meste af den 11. august og kunne på denne dag kl. 1255, da skibet under indsejling til Godthåbsfjorden kom ud af tågen, afflyve M-388 for sidste gang.

FEMTE FLYVNING

Med hospitalet i Godthåb som destination blev bjergbestiger Jacques Alary fløjet ind til Dronning Ingrid's hospital i Godthåb, og uanset at chefen for INGOLF ved enhver given lejlighed havde opereret med største hastighed, var der nu gået i alt ni døgn siden benbruddet opstod, hvorfor patienten var stærkt medtaget. Patienten forblev herefter i én måned på Dr. Ingrid's Hospital og blev herefter via Søndre Strømfjord overført til et hospital i Paris for endelig behandling. Han gennemgik i alt to operationer og var eet år om at komme sig.

Der blev fløjet 40 minutter under denne sidste transport, hvorefter den samlede flyvetid under hele missionen kom op på 3:45 minutter og her til skal lægges Grønlandsflys ca. 1:30 minutter tillige med Inspektions-skibet INGOLF, der udsejlede 1001,6 sømil og var indsat på opgaven med 90 mands besætning i næsten 4 døgn.

De tre evakuerede gav med udtalelser, formentlig fremsat i Grønnedal, om, at ekspeditionen var dårligt planlagt og tilrettelagt, anledning til, at de tre bjergbestigere, der var gået efter hjælp og efterhånden var nået til Nanortalik, blev afhørt af stationslederen der, overbetjent Kai Hansen, der ved denne lejlighed havde en tolk til rådighed. Påstandene kunne ikke bekræftes, idet dette hjælpehold intet havde at udsætte på ekspeditionens ledelse. Uvidende om dette spørgsmål planlagde ekspeditionens ledelse dog selv på grund af oplevelserne og situationen i øvrigt at fremskynde afrejsen fra Grønland til den 14. august, men den 13. august blev det atter dårligt vejr, idet en et lavtryk med vind af kulingsstyrke passerede og bed sig fast. Dette medførte for ekspeditionen, at helikopterevakueringen måtte udsættes, indtil den 17. august og at ekspeditionsdeltagerne i den mellemliggende tid var nødsaget til at leve af, hvad landet kunne yde af svampe og blåbær, som plukkedes i store mængder.

APOSTELENS TOMMELFINGER



*Efter redningsmissionen. Fra venstre: Helikoptergruppeleder,
Flymaskinist og 2. pilot.
(Foto: Gerner Thalsø-Madsen)*

GRønlands Kommandos Vurdering

Grønlands Kommando var efterhånden, og især den 9. august, blevet overbevist om, at ekspeditionen var dårligt tilrettelagt, og anmodede derfor politimesteren i Godthåb om at undersøge, hvorvidt Grønlandsministeriet skønnede, at franskmændene skulle tvangs-evakueres. Politimesteren sendte derfor bl.a. følgende til Grønlandsministeriet den 9. august, kl. 2050 dansk tid:

"Officerer fra inspektionsskibet Ingolf, der i forbindelse med evakueringen har været i berøring med ekspeditionen, ser på dennes videre fremfærd i området med den største bekymring.

Da der endnu ikke lokalt har kunnet indhentes oplysninger om beliggenheden af ekspeditionens hovedlejr, nærmere oplysninger om ekspeditionens udrustning og kommunikationsmidler, dens operationsområde og planer, ligesom det ikke kan udelukkes, at andre af ekspeditionens deltagere kan være i vanskeligheder, skal jeg på ny anmode om, at min telexforespørgsel af dags dato kl. 1500 dansk tid må blive besvaret omgående. Det henstilles til ministeriets overvejelse, hvorvidt der bør nedlægges forbud i medfør af rejsebekendtgørelsen mod ekspeditionens videre aktiviteter i området, der er vanskeligt tilgængeligt".

Ministeriet, repræsenteret ved orlogskaptajn Bay Schmidt, reagerede lynhurtigt, idet ministeriet en time senere kunne indtelefonere et iltelegram, der udtalte, at man ikke mente at kunne nedlægge et sådant forbud.

Den 24. august udbad kontreadmiral E. Franch Petersen sig hos formanden for Club Alpine Francais M. J. Zilocchi en kopi af direktør Y. Laulan rapport til Club Alpine Francais. Laulan havde, som anført ovenfor, både været til møde i ministeriet i København og senere været blandt de tilskadedkomne og helikopterevakuerede og havde yderligere i Grønne dal udtrykt en vis skepsis med hensyn til ekspeditionens planlægning og tilrettelæggelse. Imidlertid anførte Zilocchi i sit svar til admiralen et antal grunde til ikke at ville udlevere sagen til Grønlands Kommando, herunder at denne og andre rapporter skulle udvalgsbehandles først. Kommandoen videresendte dette svar til politimesteren.

Den 30. august begyndte myndighederne, anført af Ministeriet for Grønland, at gøre op, hvad redningen i direkte merudgifter havde kostet. I november 1971 så regningen således ud:

APOSTELENS TOMMELFINGER

A/S Grønlandsfly	8.400,-
Grønlands Kommando	32.438,-
Zilocchi's herberge i Julianehåb	290,-
Dr. Ingrid's hospital	3.365,-
I alt	44.993,-

Efter en del skrivelser, herunder rykkere, blev beløbet endeligt modtaget i Ministeriet for Grønland den 10. juli 1972, idet dog ingen ønskede at betale for formand Zilocchi's hotelophold, hvilket han slutteligt selv gjorde.

INDVUNDNE ERFARINGER

Redningsoperationen havde efterhånden givet nogle erfaringer på såvel det operative som på det tekniske plan, ligesom politimesteren ved skrivelse af medio november måned samme år anførte de risici, som ekspeditioner kunne komme ud for i det udstrakte og meget sparsomt bebyggede land og henstillede, at der strammedes op på danske myndigheders krav hertil, herunder også til kommunikationsudstyr. Grønlandsministeriet havde sideløbende hermed, i Grønlands Tekniske Organisation, fået udarbejdet nye krav til kommunikationsudstyr. Bestemmelserne forelå i november og benævntes: "*Almindelige betingelser for (videnskabelige m.fl.) ekspeditionsbrug af radio i Grønland.*" Disse ville herefter være at opfylde, såfremt man ønskede at opnå opholdstilladelse på Grønland. Herunder var der især et krav om, at kommunikationsgrejet skulle omfatte HF-radioudstyr, og der tildeltes særlige frekvenser til ekspeditionsformål.

INGOLF'S FORTSATTE TOGT

INGOLF fortsatte under disse udredninger uanfægtet sit grønlandstogt med vægt på en intens kontrol af høstens laksefiskeri samt sejlads med andre medlemmer af Folketinget. Helikoptergruppelederen udskiftedes den 7. september med kaptajnlejtant Bendt Ejnar Carlsen, der således kom til at deltage både i den koncentrerede fiskeriinspektion og i den næste og sidste eftersøgningsmission, der gjaldt et savnet fartøj med tre mand ombord. Denne opgave løstes også på tilfredsstillende vis, idet fartøjsbesætningen blev fundet i god behold.

APOSTELEN S TOMMELFINGER

Chefen for Grønlands Kommando landede med skibets helikopter ombord i INGOLF i søen for et meget kort møde med skibschefen i slutningen af august måned og de mødtes endnu én gang den 18. september til et kort møde inden INGOLF's forlægning mod Danmark. Der foreligger ingen oplysninger om mødernes resultat. INGOLF holdt derpå en afskedsfest for officersbesætningen på Grønnedal og afsejlede dagen efter, den 21. september, fra Grønnedal for sidste gang på dette togt. Efter passage af Kap Farvel, der foretoges gennem Prins Christianssund, stod skibet i meget godt vejr op langs østkysten, hvor Angmagssalik nåedes den 24. september om natten. Næsten samtidigt hertil ankom det årlige forsyningseskib, der dette år var rederiet Dansk-Fransk's kysttankeskib IRLAND.

Derpå hjemsejledes via et besøg i Isafjordur i det nordvestlige Island, nord om Island i den første efterårsstorm, der stadig erindres af deltagerne, idet det var første gang på dette togt, at det var nødvendigt at spænde sig fast til køjerne, for at undgå at falde ud. Derpå sejledes ind til den færøske øgruppe, hvor Inspektionsskibet VÆDDEREN, der var under kommando af kommandørkaptajn Søren Laub, besøgte af helikoptergruppe INGOLF og helikoptergruppe VÆDDEREN besøgte omvendt INGOLF.

Efter skibschefen havde meldt sig hos chefen for Færøernes Kommando fortsattes umiddelbart til Flådestation Frederikshavn, der nåedes søndag den 3. oktober 1971, hvorefter INGOLF, der havde været under kommando kontinuerligt i 1641 dage, påbegyndte en uges afrigning og strøg kommando, som et betydeligt slidt skib.

Skibschefen undlod ikke senere på året at fortælle sine tidligere officerer, at bl.a. klædningspladerne i bunden visse steder var slidt ned til få millimeters tykkelse. Han bragte ligeledes de allerede i december måned samme år installerede, stævnmonterede projektører i forslag med henblik på at øge sikkerheden under sejlads i isfyldt farvand.

AFSLUTNING

Redningsoperationen ved Apostelens Tommelfinger medførte en mindre notits i Søværnsorientering nr. 29/71, men sagen blev dog taget frem året efter, idet Chefen for Søværnet den 20. oktober 1972 til selskabet Danske Tordenskiold-Venner indstillede helikoptergruppelederen til tildeling af Tordenskioldprisen 1972 med følgende begrundelse:

"Kaptajn-løjtnanten gennemførte 9. august 1971, som leder af helikoptergruppe INGOLF på fortrinlig måde 2 vanskelige og risikofyldte redningsaktioner, hvorved 3 tilskadekomne deltagere i en fransk bjergbestignings-

APOSTELENS TOMMELFINGER

ekspedition blev undsat på fjeldet Apostelens Tommelfinger i Lindenaufjorden i Sydgrønland og senere bragt ombord i inspektionsskibet INGOLF.

Kaptajnløjtmanten har ved planlægning og gennemførelse af redningsaktionen udvist initiativ, forudseenhed og beslutsomhed, der har haft afgørende betydning for aktionernes heldige gennemførelse under vanskelige landings- og vejrforhold.

Det skal især bemærkes, at kaptajnløjtmanten har udvist sund dømmekraft og fremragende luftmandskab ved i meget ringe sigtbarhed at gennemtrænge skydækket langs med en gletscher på den sidste af de to ture".

Overrækkelse af prisen, der udførtes af viceadmiral S.S. Thostrup, fandt sted en uge senere i nærværelse af bl.a. pressen og medførte ekstraordinær god omtale af operationen på forsiden af Berlingske Tidendes søndagsudgave.

Kaptajnløjtnant P.L. Nielsen var tjenestegørende flyver ved Søværnets Flyvetjeneste fra 1968 til 1978. Han fløj mere end 60 redningsmissioner på Grønland og Færøerne og loggede ca. 3500 flyvetimer. Få år senere blev han sammen med nuværende kommandør S. Vestergaard Andersen, orlogskaptajn J.V. Jørgensen og kaptajnløjtnant Kurt Johansen indstillet til Medaljen for Udmærket Lufttjeneste for en række spektakulære og dristige redningsoperationer, men ingen modtog ved denne lejlighed medaljen. Kaptajnløjtnanten var i en årrække ansat i Statens Luftfartsvæsen, men var i de sidste år atter tjenestegørende som daglig operationsofficer i Søværnets Flyvetjeneste. Kaptajnløjtnant P.L. Nielsen pensioneredes i maj 2001 uden at have andre dekorationer end Holmens hæderstegn. Den kvæstede bjergbestiger Jacques Alary er nu 56 år og bosiddende i Paris; han er kommet sig fuldstændigt og har siden været på andre ekspeditioner bl.a. til Himalaya og kan i dag kun mærke lidt smerter i sit knæ under vejrskift. Skibets fortrinlige helikopter M-388 kan i dag beses på museet på Egeskov på Fyn, hvor luftfartøjet fremtræder i fuld skibsoperativ udgave.

EFTERSKRIFT – APOSTELENE TOMMELFINGER

af

Hans Christian Bjerg
Søværnets historiske konsulent

Søværnets hovedopgave og eksistensberettigelse er og har altid været suverænitetshævdelse og forsvaret af de danske farvande. Gennem sin tilstedeværelse og kapacitet har flåden imidlertid tillige kunnet deltage i den almindelige farvandsovervågning og farvandspleje.

Gennem suverænitetshævdelse og fiskeriinspektion, der er blevet gennemført af flåden ved Grønland og Færøerne i de sidste 100 år, har denne tilstedeværelse fået en ganske særlig betydning for disse områder.

I det såkaldte syddanske område kender mange Søværnet først og fremmest fra de redningsaktioner, som udføres i danske farvande koordineret af Søværnets Operative Kommando. Meget af selve indsatsen, der i denne forbindelse ydes, er imidlertid mindre kendt i den almindelige befolkning.

Søværnets meget alsidige indsats i Grønland og ved Færøerne er dog nok endnu mindre kendt i offentligheden, med en deraf manglende forståelse hos mange myndigheder. Et eksempel på dette er således den revisionsrapport, der blev udarbejdet for nogle år siden vedrørende fiskeriinspektionen og flådens tilstedeværelse i de nordatlantiske farvande. I denne rapport stillede man spørgsmålstegn ved de store omkostninger, der var knyttet til de relativt få opbringelser af ulovligt fiskende fartøjer, der finder sted. Sådanne konklusioner viser et forbløffende ukendskab til det samlede flådekoncept i Nordatlanten og dets store betydning.

For det første er de relativt få opbringelser netop udtryk for fiskeriinspektionens effektivitet og permanente tilstedeværelse. For det andet kan man undre sig over, at den store indsats, der udøves af fiskeriinspektions-skibene udover suverænitetshævdelsen og fiskeriinspektionen, ikke i en

EFTERSKRIFT – APOSTELENS TOMMELFINGER

rapport af den nævnte karakter er bragt ind i sammenhængen med de mangeartede opgaver, som disse skibe løbende løser.

Et meget typisk eksempel på de ofte farefyldte rednings- og hjælpeaktioner, der udføres af Søværnets inspektionsskibe, er således den her beskrevne operation, som udførtes af en skibsbaseret helikopter den 9. august 1971. En operation, der blev gjort mulig af den særlige koncept inspektionsskib/helikopter, som Søværnet har perfektioneret i Nordatlanten. En koncept, der kun fungerer, når skib, helikopter og personel er fuldt integreret under en veltrimmet operativ og materiel ramme.

Allerede i mellemkrigsårene i det forrige århundrede baseredes søfly på Søværnets inspektionsskibe ved Grønland, og gav dermed tilstedeværelsen en ny dimension og en øget aktionsradius. Anden verdenskrig standsede denne udvikling, dels på grund af krigen, dels på grund af flyenes kraftige udvikling.

Det blev først muligt at videreføre dette koncept, efter at helikopteren blev udviklet i løbet af 1950'erne. Fra begyndelsen af 1960 medførte ønsket om at kunne udnytte skib/fly-konceptet i Grønland etableringen i 1962 af Søværnets Flyvetjeneste med helikoptere af den franske ALOUETTE-type. Først under organisatorisk ramme af Eskadrille 722, siden 1977 som en egentlig søværnsmyndighed under Søværnets Operative Kommando. Fra 1963 blev der således medgivet inspektionsskibene helikoptere. Inspirationen til at tage dette fly/skib-koncept op igen kom fra forliset af HANS HEDTOFT i 1959, der fik myndighedernes øjne op for, at overvågningen omkring Grønland krævede særlige foranstaltninger.

Betydningen af denne nye mulighed viste sig meget hurtigt, ligesom det også viste sig, at helikopteren på grund af sine særlige flyveegenskaber havde endnu større anvendelsesmuligheder end søflyet havde haft i 1930'erne.

Den operation, som i den ovenstående artikel er blevet beskrevet, giver et ganske godt indblik i Søværnets dagligdag ved Grønland og Færøerne. Den er tillige anskuelsesundervisning i de øgede anvendelsesmuligheder, som netop er omtalt med hensyn til helikopteren. Af hensyn til Søværnets historie er det godt, at denne operation er blevet beskrevet og fastholdt. Den bør finde vej til kredse også uden Søværnets egne rækker. Den er et vindue til mange af "store" opgaver, der i det daglige udføres i "det små". Under operationen den 9. august 1971 blev der udført et professionelt arbejde under stor personlig risiko med materiel, der blev presset til grænseværdier.

Tilblivelsen af redegørelsen for operationen ved Apostelens Tommelfinger er interessant. Den er blevet til på initiativ af nogle af aktørerne i en kombination af nysgerrighed – *hvad skete der egentlig den gang* – og

EFTERSKRIFT – APOSTELENS TOMMELFINGER

forundring over at operationer, som den omhandlede, ikke bruges til at sælge Søværnet og dets virke noget mere, samt at aktørerne ikke af myndighederne ikke fik større anerkendelse, end tilfældet var. Forfatteren og teamet bag ham har fundet en del skriftligt kildemateriale, men dette har i høj grad kunnet suppleres gennem interviews og samtaler med de endnu levende, der på en eller anden måde, eller på forskellige niveauer, var involveret i operationen. Efter 30 år er det imponerende, at det er lykket at skaffe så meget og så præcis erindringsmateriale til veje.

For en marinehistoriker giver den her publicerede redegørelse stof til eftertanke. Formentlig burde Søværnet både af hensyn til sin historie og til sine image-bestræbelserne være hurtigere til at samle interviewmateriale og større sammenhængende rapportmateriale, når bemærkelsesværdigt udførte operationer indrapporeres.

FLYVNING I SØVÆRNET GENNEM 90 ÅR

Artiklen er forfatterens manuskript fra en tale holdt i anledning af Søværnets Flyvetjenestes 25 års jubilæum som selvstændig kommando-myndighed den 29. april 2002 på Flyvestation Værløse.

FLYVNING I SØVÆRNET GENNEM 90 ÅR

af

*Hans Chr. Bjerg
Søværnets historiske konsulent*

Begyndelsen af 1900-tallet – for omkring 100 år siden – må have været en spændende tid at leve i. Menneskenes store drømme om at kunne bevæge sig i luften som fugle og kunne opholde sig under vandet som en fisk var ved at blive realiseret. Brugbare undervandsbåde fremkom omkring 1900, og i 1903 littede den første maskine tungere end luften fra jorden. Danmark var hurtigt med i denne udvikling. Som den første i Europa littede danskeren Ellehammer med en sådan maskine i 1906. Flådens folk var også hurtigt med i alt det nye, der skete. Det gjaldt selvfølgelig både det, der skete i luften og under vandet. Der var behov for pionere og vovehalse, og ofte var det de samme, der beskæftigede sig med begge de to nye muligheder. I 1909 dannedes Det danske aeronautiske Selskab, der i de følgende år kom til at præge starten på flyvning i Danmark. Selskabets første formand var ikke overraskende en søofficer, kommandør I.C. Tuxen, ligesom der yderligere indvalgte to søofficerer i bestyrelsen, nemlig premierløjtnanterne H.C. Ullidtz og H. Rechnitzer. Et første gennembrud for flyvningen her i landet kom med Robert Svendsens flyvning over Øresund i 1910. Robert Svendsen modtog efterfølgende en sølvpokal af statsministeren Klaus Berntsen, der tillige var forsvarsminister. Ved denne lejlighed udtalte Berntsen de næsten profetiske ord: *"Jeg indser aviatikkens betydning for forsvaret"*. Overalt begyndte man at indse dette, men få havde dog alligevel fantasi til at forestille sig, hvad udviklingen efterhånden ville bringe.

Foreløbig undersøgte Marineministeriet i 1911, hvorledes der kunne uddannes såkaldte "aeroplanførere", udover H.C. Ullidtz, søofficeren, der

FLYVNING I SØVÆRNET GENNEM 90 ÅR

allerede var ved at tage timer i flyvning. To søofficerer, S.A. Christiansen og F. Laub, og en underofficer Janus Sørensen blev beordret til at lade sig uddanne som flyvere. Det er karakteristisk, at S.A. Christiansen og Janus Sørensen sideløbende med denne uddannelse senere gjorde tjeneste i den første danske undervandsbåd, DYKKEREN, og var om bord i denne, da den 1916 blev påsejlet i Øresund.

Den nævnte premierløjtnant H. C. Ullidtz, der virkede meget for aviatikkens implementering i Flåden, fik timer hos Robert Svendsen i dennes maskine, der var konstrueret ud fra Henri Farman-typen, men ellers stort set var bygget af ham selv. Dette fly blev i 1912 købt af den flybegejstrede fabrikant, generalkonsul V. Ludvigsen og foræret Søværnet. Den 25. marts 1912 blev dette fly taget i regnskab ved Orlogsværftet under navnet GLENTEN. Det vil sige for 90 år siden! Med dette fly startede Marinens Flyvevæsen. Bortset fra Ellehammers maskine er dette fly vel nok dansk flyvnings fornemmeste klenodie.

Samme år – 1912 – fik Ellehammer i øvrigt en helikopterkonstruktion til at virke. Så vi kan ved denne lejlighed også fejre 90 året for helikopterens fremkomst i Danmark.

I 1913 fik man de første bevillinger til at udvikle flyvevæsenet på Marineministeriets budget, og aviatikeren Ulrich Birch blev ansat som "marineflyver" og instruktør for de andre af Flådens aeroplanførere. Samtidig købte man Birchs fly af Maurice-Farman-typen. Det fik navnet ØRNEN. Dermed var flyet blevet introduceret i Flåden, og adskillige fly fulgte efter GLENTEN og ØRNEN. Ret hurtigt begyndte man endvidere på Orlogsværftet at bygge fly på licens, en virksomhed, der faktisk fortsatte helt frem til 1940.

I Hæren gik udviklingen med hensyn til flyvning parallelt med Flåden. Som Flåden havde Marinens Flyvevæsen, havde Hæren Flyvertropperne. Denne parallelle men selvstændige udvikling fortsatte helt frem til 1950, hvor Flyvevåbnet som bekendt blev oprettet som et selvstændigt værn ved en sammenlægning af de to hidtidige flyvetjenester. Tankegangen, der lå bag udviklingen frem til 2. verdenskrig, var at flyene ikke var et nyt værn men en ny dimension inden for henholdsvis landkrig og søkrig. Derfor var det naturligt, at flyene var taktisk og derved kommandomæssigt tæt knyttet til henholdsvis Hærens og Flådens enheder. For Flådens vedkommende viste betydningen af denne tankegang sig allerede under 1. verdenskrig, hvor fly med base på Slipshavn ved Nyborg blev anvendt ved overvågning og beskyttelse af minespæringerne i Store Bælt. I mellemkrigsårene fandt Flåden fly særdeles anvendelige i forbindelse med udførelsen af de opgaver, der var pålagt denne.

FLYVNING I SØVÆRNET GENNEM 90 ÅR

Ved Forsvarslovene af 1922 - altså for 80 år siden - blev Marinens Flyvevæsen gjort til en organisatorisk bestanddel af Søværnet. Dette medførte, at Søværnets Flyvevæsen højeste kommando som selvstændig enhed den 15. september 1923.

Efter stridigheder med Norge om Grønland i 1931, en sag, der endte ved den internationale domstol i Haag 1933, hvorved det konstateredes, at Grønland var dansk, indså man, at den danske suverænitet og overvågning omkring Grønland skulle gøres mere tydelig, end det hidtil havde været tilfælde. En oplagt mulig var at anvende fly til disse opgaver. Fra 1932 - for 70 år siden - blev der placeret pontonfly på de danske inspektionsskibe ved Grønland og Færøerne, i første omgang på inspektionsskibet HVIDBJØRNEN. Kombinationen af fly og skibe viste også i dette tilfælde at være perfekt, ligesom det afgørende udvidede inspektionsskibenes kapacitet og aktionsradius. Denne optimale virksomhed måtte naturligvis indstilles, da 2. verdenskrig kom til de Nordatlantiske områder.

Ude omkring i verden havde der i første halvdel af 1900-tallet været en til tider voldsom diskussion, om flyene fortsat skulle knyttes kommandomæssigt til de to eksisterende værn, eller om der skulle oprettes et enhedsværn, som tog sig af alle flyopgaver og taktisk arbejdede sammen med henholdsvis Hæren og Søværnet. I teorien er svaret et både-og ikke et enten-eller. Derfor blev resultatet af overvejelserne i de store militærmagter, at der oprettedes et selvstændigt værn, et flyvevåben, samtidig med at såvel Hæren som Flåden har deres eget flyvæsen, som kommandomæssigt og taktisk er tæt knyttet til det respektive værn. I Danmark fortsatte efter 1945 i første omgang den hidtidige udvikling. Søværnets Flyvevåben fik sågar anskaffet jetjagere af Meteor-typen, men alle var klar over - på baggrund af de nye flytyper og erfaringerne fra verdenskrigen - at fremtiden for militære fly i Danmark lå i et selvstændigt flyvevåben, der blev en realitet i 1950, og som erstattede Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen.

På en række områder var opgaverne de samme som de hidtil havde været, f.eks. på Grønland. Flyovervågningen blev genoptaget, men blev ikke knyttet direkte til skibene som tidligere. HANS HEDTOFT-forliset i januar 1959 skulle imidlertid på sørgelig vis sætte skub i overvejelser omkring etableringen af en ordning, der mindede om den, som havde haft succes i mellemkrigsårene. Muligheden bød sig med helikopteren, en glemt konstruktion, men som verdenskrigen havde hentet frem, og som fik sit militære gennembrud i forbindelse med Korea-krigen. For 50 år siden - i 1952 - fik Flyvevåbnet sin første helikopter, Bell 47D-I. Med en helikopter var der mulighed for atter at skaffe en tæt forbindelse mellem fly og skib.

I 1960 begyndte nye overvejelser i Søværnet, og i løbet af 1961 blev de første søofficerer uddannet i Pensacola i USA som helo-piloter. Den 1.

FLYVNING I SØVÆRNET GENNEM 90 ÅR

februar 1962 – for 40 år siden – kunne den nyetablerede Søværnets Flyvetjeneste starte i Aalborg som en flight under Flyvevåbnets Eskadrille 722. En funktion var efter ca. 20 år blevet genoplivet i Søværnet. Helikopterne, der anskaffedes, var den franske ALOUETTE, der viste sig som et velegnet instrument til de opgaver, som forestod. Den blev først udfaset 20 år efter, i 1982, og erstattet af de nuværende LYNX, som har vist sig at kunne endnu mere end sin velmeriterede forgænger.

Den 29. april 1977 blev Søværnets Flyvetjeneste en egentlig kommandomyndighed under Søværnets Operative kommando, selv om man fortsatte med teknisk at samarbejde med Flyvevåbnet. Det er 25 år siden i dag, og er grundet til at vi er samlet. Men som det fremgår af denne lille redegørelse, er der en række andre jubilæer, der kunne mindes i år, blot på andre datoer.

I 1980 flyttedes Søværnets Flyvetjeneste til Værløse.

I de 40 år, som Søværnets Flyvetjeneste har været på vingerne, er der blevet uddannet søflyvere. Beslutningen i 1961 om at etablere en flyfunktion i en symbiotisk og tæt forbindelse med inspektionsskibene har til fulde vist sin rigtighed. Ligeså rigtigt har beslutningen om at det skulle være uddannede søfolk, der skulle virke som helo-piloter, vist sig at være.

Søflyvernes hverdag har været barsk, spændende, men også farefuld, og desværre har man ikke været forskånet for uheld. Mange dramatiske redningsaktioner er blevet gennemført, ingen nævnt ingen glemt, hvor søflyverne og helikopternes besætninger har befundet sig i livsfarlige situationer, men hvor det hele har kunnet lade sig gøre, fordi materiellet og personalet på de tilknyttede skibe fungerede optimalt. Der er tale om en indsats gennem mange år, som desværre nok ikke er så kendt i den danske befolkning. En kendsgerning er det dog, at aktioner, udført af helikopterbesætninger, to gange har udløst den eftertragtede Tordenskioldspris, der kun i alt er uddelt fire gange.

Det seneste forsvarsforlig har som bekendt medført, at Søværnets Flyvetjeneste fortsætter under andre forhold i 2004 i Karup. Opgaverne er dog fortsat de samme. Det bærende i ideen omkring Søværnets Flyvetjeneste har været den tætte kommando- og personelmæssige tilknytning til Søværnet. Det må dog være rimeligt at ønske, at denne sammenhæng vil kunne opretholdes under de nye forhold - for opgavernes skyld. De vil fortsat være der, og skal udføres optimalt.

Med disse ord vil jeg ønske tillykke med 90 års, 50 års, 40 års og 25 års jubilæet for marinevingerne, takke søflyverne for deres indsats og endelig udtrykke håbet om, at fortiden må vise sig fremtiden værdig.

BOGANMELDELSE

BENT JØRGENSEN:

”FRA TRÆSKOFLYVER TIL VIP JET”

Flyvevåbnets Bibliotek. Kr. 300, -.

Se, det er jo en herlig bog. At den fortjener anmeldelse i Tidsskrift for Søværnen skyldes ikke kun, at den omhandler en del af et kollegialt værn, men nok så meget, at det i høj grad var fremsynede og dristige søofficerer, der gennem flyvningens barndom spillede en betydelig rolle i den udvikling, der førte til oprettelsen af det, der i dag er flyvevåbnets ældste enhed, 1. Luftflotille, der senere blev omdøbt til Eskadrille 721.

Forfatteren, der er oversergent i Eskadrille 721 (Flyvevåbnets Transporteskadrille), har samlet et imponerende materiale af såvel faglig som historisk art, og da han samtidig spækker sin bog med herlige anekdoter og citater fra dagbøger og rapporter, trækker han det historiske vingesus ned på et jordbundet, menneskeligt plan, så man under læsningen får en klar indsigt i, hvad det var for personligheder, der skabte udviklingen.

Bogen er opdelt i tre hovedafsnit, der dækker begivenhederne før, under og efter Besættelsen, og første kapitel starter da også helt tilbage i 1909, da Krigs- og Marineministeriet besluttede at lade uddanne et antal Aeroplanførere, der i 1911 blev grundstammen i Marinens Flyveværn. Vi hører om de mange genvordigheder, de dristige flyvere måtte igennem, når de med sand dødsforagt vovede sig op i de spinkle konstruktioner, og de mere seriøse redegørelser krydres da også af beretninger om, hvordan eksempelvis en hund måtte lade livet, da den kom for tæt på en propel, en lystsejler overtaltes til at holde tæt med, at en flyvevinge havde klippet hans mast, og Søværnet måtte betale erstatning for tabt mælk, fordi lavtflyvende piloter skræmte de lokale køer fra vid og sans.

Flyvningen på Grønland og de mange farefulde situationer, der opstod her, behandles særdeles indgående, og man får et godt indtryk af de udfordringer, de dristige piloter og deres – set med vor tids øjne – skrøbelige maskiner blev udsat for.

BOGANMELDELSE – FRA TRÆSKOFLYVER TIL VIP JET

Bogen giver et levende og dybtgående indblik i udviklingen af den eskadrille, der nok står Søværnet nærmest, og som blev tjenestested for mange søofficerer i såvel egen som i det senere flyvevåbens uniform. Det er prisværdigt, og alene af den grund fortjener bogen anerkendelse og udbredelse. Men dens største fortjeneste ligger måske i den ånd, den udstråler. Gennem alt det velskrevne stof går det som en rød tråd, at ligegyldig hvor store og håbløse udfordringer, man står over for, kan de overvindes, hvis man viser en passende mængde initiativ, gå-på-mod og dristighed.

Dagligdagens små genvordigheder i kampen mod bureaukratiets stedse voksende papirdynger, bliver til uvæsentlige petitesser, når man hører, hvad vore forgængere i Søværnet udrettede under forhold, der var langt mere kummerlige end dem, vi hører mange beklage sig over i dag.

Man havde næppe kunnet overvinde de mange forhindringer og bragt udviklingen så langt, hvis vor tids initiativlammende kommunikationssvøbe havde eksisteret i flyvningens barndom, men "de gamles" præstationer bør til stadighed minde hver enkelt af os om, at vi er her for at skabe og udrette noget, ikke for rutinemæssigt at administrere og vedligeholde det Søværn, andre har skabt for os.

Det har næppe været forfatterens budskab, men det er det budskab, der lyder, når man læser vore mere eller mindre kendte forgængeres dagligdags og ukunstlede ord i citater fra dagbøgerne og rapporterne.

Som sagt, en herlig bog, det er en nydelse at læse.

(Kommandørkaptajn Hans Christian Dahlerup Koch)

MARINENS BIBLIOTEK

ERHVERVELSER JANUAR/FEBRUAR 2002

ADMINISTRATION & ORGANISATION

Everybody works but John Paul
Jones : A Portrait of the U.S.
Naval Academy, 1845-1915
Mame Warren, Marion E.
Warren
Annapolis : Naval Institute
Press, 1981. - u.pag. : ill.
Opstilling:
Undervisningsvæsen.A.I.b.

Udførsel fra Danmark : Våben
og andre militære produkter og
teknologi
København : Dansk Industri,
2001. - forsk.pag.
Opstilling: Sprængstoffer.
Eksamensopgave

HISTORIE

Fighting Ships : Ships of the
Line 1793-1815
David Davies
London : Constable, 1996. - 201
s. : ill. kort
Opstilling: Krh.A.II.a.1793-
1815.

The Royal Australian Navy
David Stevens, ed.
Melbourne : Oxford University
Press, 2001. - XV + 336 s. : ill.
(The Australian centenary
history of defence ; 3)

Opstilling: Historie.C.10.
Sunburst : The Rise of Japanese
Naval Air Power 1909-1941
Mark R. Peattie
Annapolis : Naval Institute
Press, 2001. - 364 s. : ill.
Opstilling: Flyvevæsen

De militære sygehuse og disses
arbejdsbetingelser gennem
tiderne
Hj Thorsteinsson
1. udg.- Jægersborg : Forsvarets
Sundhedstjeneste, 2002. - 166 s.
: ill.
Opstilling: Lægevæsen.A.

Härsfjärden : Det hemliga
ubåtskriget mot Sverige
Ola Tunander
Stockholm : Norstedts Förlag,
2001. - 405 s. : ill. kort
Opstilling: Politik.B.I.a.

Center for Kunstneriske
Uddannelser på Frederiksholm :
Programkitse 1993
Undervisningsministeriets
Byggedirektorat : København,
1993. - 4 bind : ill.
Opstilling: Historie.C.1.a.1.- EJ
TIL UDLÅN

1: Kunstakademiets
Arkitektskole - 1993

MARINENS BIBIOTEK

- 2: Rytmask
Musikkonservatorium .- 1993
3: Statens Teaterskole .- 1993
4: Den danske Filmskole .- 1993

Bogen om Danmark ; med et
essay af Leif Davidsen
1. udgave 1. oplag- København :
Danmarks National Leksikon
A/S, 2001. - 414 s. : ill. kort
Opstilling: Historie.B.1.a.

U.S. Naval Aviation
Pensacola : Hugh Lauter Levin
Associates/Naval Aviation
Museum Foundation,
2001. - 352 s. : ill.
Opstilling: Flyvevæsen.- EJ TIL
UDLÅN

KRIGSHISTORIE

The Fighting at Jutland : The
Personal Experiences of Sixty
Officers and Men of the British
Fleet
H.W. Fawcett, Ed., G.W.W.
Hooper, Ed.
London : Chatham Publishing,
2001. - 444 s. : ill. kort
Opstilling:
Krh.A.II.b.2.B.Jyllandsslaget
Opstillet under titel

Under Two Flags : The
American Navy in the Civil War
William M. Fowler Jr.
Annapolis : Naval Institute
Press, 2001. - 368 s. : ill. kort
Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.

Surgeon of the Lakes : The Diary

of Dr. Usher Parsons 1812-1814
John C. Frederiksen, ed.
Erie : Erie County Historical
Center. - 114 s. : ill. kort
Opstilling: Persh.b.PARSONS,
USHER

Carrier Clash : The Invasion of
the Guadalcanal and the battle of
the Eastern Solomons August
1942
Eric Hammel
Pacifica, Californien : Pacifica
Press, 1997. - 358 s. : ill. kort
Opstilling:
Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet.

In Harm's Way : A RNVR
officer at war, 1940-44
Geoffrey Hobday
London : Imperial War Museum.
- 224 s. : ill.
Opstilling: Persh.b.HOBDAY

Confederate Ironclad 1861-65
Angus Konstam, Tony Bryan
Wellingborough : Osprey, 2001.
- 48 s. : ill.
(Osprey New Vanguard Series ;
41)
Opstilling: Krh.a.II.a.1861-65.

Reluctant Allies : German-
Japanese Naval Relations in
World War II
Hans-Joachim Krug, Yoichi
Hirama, Berthold J. Sander-
Nagashima, Axel Niestlé
Annapolis : Naval Institute
Press, 2001. - 414 s. : ill.
Opstilling: Politik.H.

MARINENS BIBIOTEK

Jutland 1916 : Clash of the
Dreadnoughts
Charles London
Oxford : Osprey, 2000. - 96 s. :
ill.
(Osprey Campaign Series ; 72)
Opstilling:
Krh.A.II.b.2.B.Jyllandsslaget

Theodore Roosevelt, the U.S.
Navy, and the Spanish-American
War
Edward J Marolda, ed.
New York : Palgrave/St.
Martin's, 2001. - 117 s.
(Franklin & Eleanor Roosevelt
Institute Series on diplomatic &
economic
history)
Opstilling: Krh.A.II.a.1898

Technology and Naval Combat
in the Twentieth Century and
Beyond
Phillips Payson O'Brian, ed.
London : Frank Cass Publishers,
2001. - 272 s.
(Cass Series: Naval Policy and
History ; 13)
Opstilling: Krh.A.

Deutsche Küstenbefestigung in
Dänemark 1940 - 1945
Michael Schmeelke
Wölfersheim-Berstadt : Podzun-
Pallas Verlag, 2002. - 48 s. : ill.
(Waffen-Arsenal Sonderband ;
S-63)
Opstilling: Kystforsvar.A.

Naval Strategies of the Civil war
: Confederate Innovations and
Federal Opportunism
Jay W. Simson
Nashville, Tennessee :
Cumberland House, 2001. - 242
s.
Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.

British and Commonwealth
Merchant Ship Losses to Axis
Submarines, 1939-1945
Alan J. Tennent
Gloucestershire : Sutton
Publishing, 2001. - 362 s.
Opstilling: Krh.A.II.d.2.L.

PERSONALHISTORIE

João Rodrigues's Account of
Sixteenth-Century Japan
Michael Cooper, ed.
London : The Hakluyt Society,
2001. - 428 s. : ill. kort
(Hakluyt Society. Third Series ;
7)
Opstilling: Hakluyt

Rickover : The Struggle for
Excellence
Francis Duncan
Annapolis : Naval Institute
Press, 2001. - 408 s. : ill.
Opstilling: Persh.b.RICKOVER,
H.G.

Flygtet, fanget og fængslet :
Gestapofange K. Feilberg - en
dansk officers skæbne efter 29.
august 1943
Kjeld Feilberg
København : Frihedsmuseets

MARINENS BIBIOTEK

Venners Forlag, 2001. - 187 s. :
ill.

(Friedsmuseets Venners
årsskrift)

Opstilling: Krh.A.II.d.2.F.1.

Sailor's Soliloquy

Oswald Frewen

London : Hutchinson & Co,
1961. - 260 s. : Ill.

Opstilling: Persh.b.FREWEN,
O.M.

Serving Proudly : A History of
Women in the U.S.Navy

Susan H. Godson

Annapolis : Naval Institute
Press, 2001. - 453 s. : ill.

Opstilling: Kvinder i forsvaret

Hvorfor gjorde I det? :

Personlige erindringer fra
besættelsestiden i historisk
belysning

Jørgen Kieler

1. Udg. 2. oplag- København :
Gyldendal, 2001. -ill.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.F.1.
1:- 381 s

2:- 410 s.

The man who burned the White
House : Admiral Sir George

Cockburn 1772-1853

James Pack

Hampshire : Kenneth Mason,
1987. - 288 s. : ill. kort

Opstilling:

Persh.b.COCKBURN, G.

Admiral William A. Moffett :

Architect of Naval Aviation

William F. Trimble

Washington : Smithsonian

Institution Press, 1994. - 338 s. :
ill.

(Smithsonian History of
Aviation Series)

Opstilling: Persh.b.MOFFETT,
W.A.

The Bravest Man : The Story of
Richard O'Kane & U.S.

Submariners in the Pacific War
William Tuohy

Stroud : Sutton Publ/Haynes
Publ., 2001. - 416 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.O'KANE,
R.H.

John Worsley's War

John Worsley, Kenneth Giggall

Shrewsbury : Airlife Publishing,
1993. - 116 s. : ill.

Opstilling: Marinemalere.

POLITIK OG

EFTERRETNINGSVÆSEN (FORSVARSPROBLEMET)

Dansk Udenrigspolitik Historie
Esben Albrechtsen, Karl-Erik

Frandsen, Gunner Lind

København : Danmarks

Nationalleksikon. -ill. kort

Opstilling: Historie.B.1.a.

1: Konger og krige: 700-1648 .-
2001. - 519 s.

Opstillet efter hovedtitlen

America's Special Forces

David Bohrer

1. udg. 1. opl.- St. Paul, MN :

MARINENS BIBIOTEK

- MBI Publishing Company, 2002.
 - 128 s. : ill.
 Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- By Any Means Necessary :
 America's Secret Air War in the
 Cold War
 William E. Burrows
 New York : Farrar Straus and
 Giroux, 2001. - 398 s. : ill. kort
 Opstilling: Politik.B.3.
- A Sense of the Tragic :
 Developmental Dangers in the
 Twenty-first-Century
 Robert D. Kaplan
 Newport : U.S. Naval War
 College, 2001. - 16 s.
 (Jerome E. Levy Occasional
 Papers ; Paper 2)
 Opstilling: Politik.A.
- Technological Change and the
 Future of Warfare
 Michael O'Hanlon
 Washington : Brookings
 Institution, 2000. - 208 s. : ill.
 Opstilling: Politik.B.3.
- Kampfschwimmer der
 Bundesmarine : Innenansichten
 einer Elitetruppe
 Wilhelm Probst
 1. udg. 1. opl.- Stuttgart :
 Motorbuch Verlag, 2001. - 178 s.
 : ill.
 Opstilling: Krh.A.I.a.5.
- Facts & Figures : The Danish
 Armed Forces : January 2000
 Vedbæk : Forsvarskommandoen,
 2000. - 42 s. : ill. Kort
 Opstilling:
 Forsvarsproblemet.B.8.
- Vision 2010
 Genoptryk af 2000 udgaven i nyt
 layout- Vedbæk :
 Forsvarskommandoen, 2001. -
 27 s. ; ill.
 Opstilling:
 Forsvarsproblemet.B.8.
- Vision 2010 : John Lennon,
 3000,- kr. og en luftmadras
 Vedbæk : Forsvarskommandoen,
 2001. - Video
 Opstilling:
 Forsvarsproblemet.B.8.
- SKIBE, SKIBBYGNING m.m.**
 Confederate Phoenix : The CSS
 Virginia
 R. Thomas Campbell
 Shippensburg, PA : Burd Street
 Press, 2001. - 272 s. : Ill. kort
 Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.
- Sailing Warships of the US Navy
 Donald L Canney
 1. udg.- Rochester, Kent :
 Chatham. 2001. - 224 s. : ill.
 Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- Escort Carrier WW II : War In
 the Pacific On The Aircraft
 Carrier USS Petrof Bay
 Rick Cline
 Placentia : R.A. Cline
 Publishing, 1998. -ill.222 s.
 Opstilling:
 Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet.

MARINENS BIBIOTEK

British Warships & Auxiliaries
(2002/03 Edition)

Mike Critchley

Liskeard : Maritime Books,
2001. - 96 s. : ill.

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

Flådens ansigt : Galionsfigurer
fra Den Danske Marine

Jens Riise Kristensen

Stenstrup : Skib Forlag, 2001. -
111 s. : ill.

Opstilling: Skibbygning.A.I.

Lusitania : Saga and Myth

David Ramsay

Rochester : Chatham Publ.,
2001. - 308 s. : ill. kort

Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

SOS Wilhelm Gustloff : Die
grösste Schiffskatastrophe der
Geschichte

Heinz Schön

Stuttgart : Motorbuch Verlag,
1998. - 254 s. : ill. kort

Opstilling:

Krh.A.II.d.2.B.Østersøen

Battleships

Paul Stillwell

New York : Metro Books, 2001.
- 160 s. : ill.

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

Skandinavien-Amerika Linien :
DFDS' passager- og fragtfart på
Amerika

Søren Thorsøe, Peter Simonsen,
Søren Krogh-Andersen, Frederik

Frederichsen

1. udgave 1. oplag- København :
DFDS, 2001. - 448 s. : ill.

Opstilling: Handel og Søfart.A.
Index/Bibl.

Carriers : Air Power at Sea

Stamford : Key Publishing Ltd.,
2000. - 81 s. : ill.

(Classic Aircraft Series ; 8)

Opstilling: Krh.A.I.b.

SØMANDSKAB,

NAVIGATION m.m.

Captain Cook's World : Maps of
the Life and Voyages of James
Cook R.N.

John Robson

London : Chatham Publ., 2000. -
212 s. : kort

Opstilling: Sørejser.b.1525-1799.

Admiralty Manual of

Hydrographic Surveying

London : Hydrographer of The
Navy

Opstilling: Opmåling.E.- KUN
TIL LÆSESAL

One:- 1965. - 671 s + måleplade
i lomme

Two: Chapter 1 - 6. - 1969-1982
.- 6 hft. i ringbind. Forsk. pag.

Den Danske Havnelods 2002:

Erhvervshavne

Kbh. : Kort- og

Matrikelstyrelsen, 2001. - 575 s.
: ill. kort

Opstilling:

Farvandsbeskrivelser.C.

MARINENS BIBIOTEK

BJÆRGNINGSVÆSEN OG DYKNING

Fire on the Hangar Deck : Ordeal
of the Oriskany

Wynn F. Foster

Annapolis : Naval Institute

Press, 2001. - 175 s. : ill.

Opstilling: Bjærgning.C.

STRATEGI & TAKTIK

Seapower as Strategy : Navies
and National Interests

Norman Friedman

Annapolis : Naval Institute

Press, 2001. - 264 s. : ill. kort

Opstilling: Krigskunst.C.

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.

Vol. III: Royal Navy 1943-1944

.- 2001 .- 56 s.

Amphibious Warfare : Strategy
and Tactics

Ian Speller, Christopher Tuck

1. udg. 1. opl.- Staplehurst :

Spellmount, 2001. - 176 s. : ill.

kort

Opstilling: Krigskunst.M.

VÅBENTEKNISKE- o.a.

HÅNDBØGER m.v.

USN Camouflage of W.W.2 :

(Parts 1-5 + 7-18)

Del Palmieri

Forsk. pag. : ill.

Opstilling: Krigskunst.K.- EJ

TIL UDLÅN

German sea-mine counter-
measure systems : (Uddrag af
"Mak Defense Journal", nr.
2/1979)

pp. 7-48 : ill.

Opstilling: Minevæsen

ROMANER

Im Krebsgang : Eine Novelle

Günter Grass

1. udg. 1. opl.- Göttingen :

Steidl, 2002. - 216 s.

Opstilling: Krh.B.II.d.

TIDSSKRIFTER & PERIODICA

Navy News

Portsmouth : Navy News

Opstilling: Periodica

Våbenhistorisk Tidsskrift

Harlev : Vaabenhistorisk Selskab

Opstilling: Periodica

Dalbeloks : Sidste nyt fra

Søværnets Officersskole

København : Søværnets

Officersskole

Opstilling: - EJ TIL UDLÅN

MARINENS BIBLIOTEK

ERHVERVELSER MARTS/APRIL 2002

RETSVÆSEN

Skibs- og marineteknologi -
Beskyttelse af havmiljø -
Terminologi ved beredskab for
olieforurening = Ships and
marine technology - Marine
environment protection -
Terminology relating to oil spill
response
1. udg.- Geneve : ISO copyright
office, 2001. - 26 s.
(DS/ISO ; 16165)
Opstilling: Handel & Søfart.H.

HISTORIE

The Mammoth Book of Hearts
of Oak : Classic and New Stories
of the Age of Fighting Sail
Mike Ashley, ed.
London : Robinson/Ian Allan,
2001. - 492 s. : ill.
Opstilling: Historie.G.

The Galleys at Lepanto
Jack Beeching
1. udg.- New York : Charles
Scribner's Sons, 1983. - 267 s. :
ill. kort
Opstilling: Krh.A.II.a.1570-73

KITBOY. Na strazje tjestji
Andreevskogo Flaga.
(KITBOY forsvarer
Andreasflagets ære).
N.A. Bogolyubov

Sankt-Petersborg, 2000. - 55 s. :
Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.8.

Timeskema til brug for
Hornblæsere i Flaadens Skibe
U. sted. - 1 nodeark på karton
Opstilling: Signalvæsen.C.-
IKKE TIL UDLÅN

Timeskema til brug for
Hornblæsere ved Eksercerskolen
i Arresødallejren
U. sted. - 1 nodeark på karton
Opstilling: Signalvæsen.C.-
IKKE TIL UDLÅN

Timeskema til brug for
Hornblæsere ved
Kystdefensionen
U. sted. - 1 nodeark på karton
Opstilling: Signalvæsen.C.-
IKKE TIL UDLÅN

Timeskema til brug for
Hornblæsere paa Kasernen
U. sted. - 1 nodeark på karton
Opstilling: Signalvæsen.C.-
IKKE TIL UDLÅN

KRIGSHISTORIE

Advance Force Pearl Harbor
Burl Burlingame
1st Naval Institute Press edition-
Annapolis : Naval Institute

MARINENS BIBIOTEK

Press, 2002. -
481 s. : ill.

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

Allied secret weapons the war of
science

Brian J. Ford
New York : Ballantine Books,
1971. - 160 s. : ill.
(Ballantine's Illustrated History
of World War II, Weapons Book
; 19)

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

Ordeal by Exocet : HMS
Glamorgan and the Falklands
War 1982

Ian Inskip
1. Udg.- London : Chatham
Publishing, 2002. - 240 s. : ill.
kort

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

Samarbejde og modstand under
Besættelsen : En politisk historie
Hans Kirchhoff

Odense : Odense
Universitetsforlag, 2002. - 367 s.
Opstilling: Krh.A.II.d.2.F.1.

Nordmeer U-Boot U-668 : Die
Unternehmungen eines

Nordmeer U-Bootes
Veit Scherzer
U.st. : Militaria, U.a.. - 84 s. : ill.
(Militaria-Spezial ; 1)
Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

Mother was a Gunner's Mate :
World War II in the Waves

Josette Dermody Wingo
Annapolis : Naval Institute
Press, 2000. - 234 s. : ill.
Opstilling: Kvinder i forsvaret.

PERSONALHISTORIE

Invergordon Scapegoat
Alan Coles
Stroud : Alan Sutton, 1993. - 193
s. : ill.

Opstilling:
Persh.b.TOMPKINSON., W.

Admiral a.D. Otto Kretschmer :
Der erfolgreichste U-Boot-
Kommandant des Zweiten
Weltkrieges 1939-1945. Eine
preussische Legende aus
Schlesien

Bodo Herzog
Norderstedt : Verlag Klaus D.
Patzwall, 2001. - 153 s. : ill.

Opstilling:
Persh.b.KRETSCHMER

Half Seas Under : Seaman,
Submariner, Canoeist
Ruari McLean
Bradford on Avon : Thomas
Reed Publications, 2001. - 216 s.
: ill.

Opstilling: Persh.b.MCLEAN, R.

Fjerne horisonter - oplevelser til
søs og på land
Poul Robert Nielsen
Søllested : Forlaget Skovlænge,
2002. - 157 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.NIELSEN,
POUL R.

MARINENS BIBIOTEK

POLITIK OG EFTERRETNINGSVÆSEN (FORSVARSPROBLEMET)

Israels geheime

Marinekommandos : Geschichte
- Einsätze - Hintergründe de
Flotilla 13

Mike Eldar

Stuttgart : Motorbuch Verlag,
2000. - 239 s. : ill.

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

Jane's Fighting Ships Foreword
1999-2000

Richard Sharpe, ed.

Coulsdon : Jane's Information
Group, 1999. - 12 s : ill.

Opstilling: Forsvarsproblemet.A.

Jane's Fighting Ships Foreword
1996-97

Richard Sharpe, ed.

Coulsdon : Jane's Information
Group, 1996. - 15 s : ill.

Opstilling: Forsvarsproblemet.A.

Helliger målet midlet? : - om
terrorens trusler mod samfund og
sikkerhed

1. udg. 1. oplag- København :

Forsvarets Oplysnings- og
Velfærdstjeneste, 2002.

- 48 s. : ill.

Opstilling: Politik.N.

SKIBE, SKIBBYGNING m.m.

Eskadrenny Bronenosets

GANGUT : (Panserskibet
GANGUT)

L.I. Amirkhanov, A.V.

Lukoshkov

Sankt Petersburg, 1998. - 76 s. :
ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.8.

Drednouty Chernogo Morya :
(Sortehavets Dreadnoughts)

B.A. Ayzenberg, V.V.

Kostrichenko

Novorossiysk, 1998. - 107 s. + 3
planer : Ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.8.

La Marine Nationale

Capelle

u.st. : Eric Baschet Editions,
1981. - 119 s. : ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.4.

British Royal Yachts : A

Complete Illustrated History

Tony Dalton

Tiverton : Halsgrove, 2002. -
344 s. : ill.

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

Viking Longship

Keith Durham

1. udg.- Oxford : Osprey

Publishing, 2002. - 48 s. : ill.
kort

(Osprey New Vanguard Series ;
47)

Opstilling: Skibbygning.A.I.

100 Years of Royal Navy

Submarines

Jeremy Flack

1. udg.- Airlife : Shrewsbury,
2002. - 208 s. : ill.

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

MARINENS BIBLIOTEK

- Submarine Design
Ulrich Gabler
Koblenz : Bernard & Graefe
Verlag, 1986. - 140 s. + 5 folde-
ud tavler : Ill.
Opstilling: Ubådsvæsen.A.III.
- Battleships : United States
Battleships, 1935-1992
William H. Garzke, Jr., Robert
O. Dulin, Jr.
Revised and updated edition-
Annapolis : Naval Institute
Press, 2001. - 386 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- Bronenostsy Rossiyskogo Flota.
(Den Russiske Flådes
Panserskibe)
Konstantin Petrovich Guber
Sankt-Petersborg : Galeja-Print,
2000. - 198 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.8.
- U-Både : Historien om
Tysklands frygtede
undervandsvåben
David Miller
1.udg.- Værløse : Billesø &
Baltzer, 2002. - 200 s. : ill. kort
Opstilling: Ubådsvæsen.A.X.
- The Royal Dockyards during the
Revolutionary and Napoleonic
Wars
Roger Morriss
Leicester : Leicester University
Press, 1983. - 262 s. : Ill.
Opstilling: Historie.C.2.
- Submarines & Deep-Sea
Vehicles
Jeffrey Tall
Leicester : Silvedale Books,
2002. - 256 s. : ill.
Opstilling: Ubådsvæsen.A.X.
- Peder Skram : Dansk
Marinemuseum Holmen
København, 1994. - upag. : ill.
Opstilling: Museer
- Korvetflottans utveckling - taktik
och teknik : Symposium i
Karlskrona 16 november 2001
U.st. : Kungl.
Örlogsmannasällskapet, 2002. -
20 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.1.Sverige
- SØMANDSKAB,
NAVIGATION m.m.**
Karten der harmonischen
Gezeitenkonstanten für das
Gebiet der Nordsee : Ausgabe B.
Wilhelmshaven :
Marineobservatorium, 1939. - 20
kort.
(Oberkommando der
Kriegsmarine ; 1802 B)
Opstilling: Tidevand &
Strøm.E.- EJ TIL UDLÅN
- Karten der harmonischen
Gezeitenkonstanten für das
Gebiet des Kanals : Ausgabe A.
Hamburg : Marineobservatorium
Wilhelmshaven, 1942. - 20 kort
(Oberkommando der
Kriegsmarine ; 1803 A)
Opstilling: Tidevand &
Strøm.E.- EJ TIL UDLÅN

MARINENS BIBIOTEK

Med beholdningsstempel fra
Torpedoboot 4

BJÆRGNINGSVÆSEN OG DYKNING

Manuel du matelot plongeur et
Instructions sur l'appareil
plongeur
Rouquayrol-Denayrouze: Basse
pression
A. Denayrouze
Paris, 1865. - CD-Rom
Opstilling: Dykning.A.

Veiledning til Benyttelsen af
Denayrouze's Dykkerapparat:
Anviisning til
Klargjøring af Dykkerapparat og
Dykker
A. Denayrouze
Kbh., u.år. - CD-ROM
Opstilling: Dykning.A.

NORDPOLAROMRÅDET

Bering's Search for The Strait :
The First Kamchatka Expedition
1725-1730
Evgenii G. Kushnarev
Portland : Oregon Historical
Society Press, 1990. - 214 s. : ill.
Opstilling: Nordpol.B.b.1500-
1750

STRATEGI & TAKTIK

Naval Camouflage 1914-1945 :
A Complete Visual Reference
David Williams
Annapolis : Naval Institute
Press, 2001. - 256 s. : ill.
Opstilling: Krigskunst.K.

VÅBENTEKNISKE- o.a. HÅNDBØGER m.v.

Signalbuch der Kriegsmarine
Berlin : Oberkommando der
Kriegsmarine, 1940. - 300 s.
Opstilling:
Signalvæsen.B.BOKS- EJ TIL
UDLÅN

Denkschrift über die
niederländische
Landesbefestigung
Helsingø : Steel & Stone
Publishing, 2001. - 244 s. : ill.
Opstilling: Kystforsvar.B.

TIDSSKRIFTER & PERIODICA

Logbogen
Aarhus : Aarhus Søhistoriske
Selskab
Opstilling: - KUN TIL
LÆSESAL

Søværnets fremtid
s. 1 + 10-11 : ill.
Opstilling:
Krh.A.I.a.1.Danmark.UDKLIP-
KUN TIL LÆSESAL

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
Søvesen*



Nr. 3-4
Oktober 2002
173. ÅRGANG



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

ISSN 0040-7186

Annonceekspedition

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

3-4

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

Trykkeri:


Nørrebro Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 35 39 61 33
E-mail nbb@nbb.dk
Hjemmeside www.nbb.dk

Forsidebillede: MHV 816 under gang.

Eftertryk: Tilladt med kildeangivelse, når redaktøren orienteres. Redaktionen afsluttet den 9. oktober.

INDHOLD

LEDER.....	100
OM KAMPINFORMATION	
Kommandør S.S.v.F Kieler.....	101
NY ARTIKEL OM POLSKE MILITÆRE PLANER	
Seniorforsker, dr.phil. Frede P. Jensen.....	151
LANDGANG I DANMARK	
Pawel Piotrowski.....	154
FRA ORLOGSMUSEET, POLITIINSPEKTØRENS DELFIN PÅ MUSEUM	
Museumsinspektør, cand.mag. Jacob Seerup.....	158
FRA ORLOGSMUSEET, SKÆBNEN FOR FLÅDENS ENHEDER EFTER SÆNKNINGEN DEN 29. AUGUST 1943	
Stud. mag. Søren Nørby.....	160
MARINEHISTORIE PÅ INTERNETTET	
Overarkivar Hans Christian Bjerg.....	162
BOGANMELDELSE – MARINEHJEMMEVÆRNET I 50 ÅR 1952-2002	
Viceadmiral Knud E. J. Borck.....	163
NEKROLOG – ORLOGSKAPTAJN FLEMMING VALDEMAR CARL AXEL, GREVE AF ROSENBORG 1617 og 1619.....	167
ERHVERVELSER MAJ/JUNI	
Marinens Bibliotek.....	171
ERHVERVELSER JULI/AUGUST	
Marinens Bibliotek.....	178



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



Mens Flåden fastholder sin høje internationale profil med ubåden SÆLEN's deltagelse i operationerne mod den internationale terrorisme i Middelhavet, og dermed den direkte støtte til NATOs artikel 5, rejser TjS denne gang tilbage i tiden med en række historiske artikler.

En grundig historisk research og personlig unik erfaring fra mange års tjeneste til søs ligger til grund for en spændende og omfattende artikel om kampinformationens udvikling fra 2. Verdenskrig. Kommandør S.S.v.F. Kielers artikel sætter datidens teknologiske og doktrinmæssige innovationer i et interessant lys og redegør på denne måde for en virkelighed, som på mange måder ligner mønsteret i moderne flåders udvikling. For at holde artiklen samlet, har redaktionen besluttet, at TjS denne gang udgives som et særligt dobbelnummer.

Men Flådens hverdag har været præget af andet end udviklingen indenfor teknologi og doktriner. De seneste år har Danmark og Østersøen være underkastet en nærmest historisk enestående sikkerheds- og militærpolitisk udvikling i nogle særdeles turbulente år i forbindelse med opløsningen af Sovjetunionen og Warszawapagten. I Dansk Udenrigspolitisk Institut (DUPI) er forskerne i udredningsafdelingen i disse år i færd med at kortlægge truslen mod Danmark i Den Kolde Krig. Udpluk fra udredningens foreløbige resultater er venligst blevet stillet til rådighed af DUPI og gengives således i denne udgave af TjS. De mange læsere, som i Den Kolde Krig mærkede den højspændte atmosfære i Østersøen på tættest hold, vil antageligt læse DUPI's udredningsresultater med særlig interesse og gru.

Forfatteren har i såvel sin aktive søofficerskarriere samt efter sin pensionering udført et omfattende historisk researcharbejde vedr. dansk og international flådehistorie. I denne artikel præsenterer han søværnets kampinformationstjeneste i et historisk lys.

OM KAMPINFORMATION

UDVIKLING OG INDFLYDELSE PÅ TAKTIK UNDER 2. VERDENSKRIGS SØKRIGSFØRELSE

Af

kommandør S.S.v.F. Kieler

INDLEDNING

I søkrig har aktuelle oplysninger om modstandernes styrker og bevægelser altid været af stor betydning for de dispositioner, en flådechef eller skibschef måtte træffe. Et rettidigt og godt overblik over situationen var vigtigt for at kunne bedømme fjendens hensigter og egne muligheder såvel under offensiv som defensiv optræden.

Søkrigshistorien har mange eksempler på, at den part, der først fik et godt overblik over situationen og formåede at fastholde det, også var den part, der gik af med sejren eller opnåede det mål, man havde sat sig.

Naturligvis har held og uheld, og det man har kaldt "the fog of war", altid været uundgåelige faktorer i søkrigsførelse, men utilstrækkelige midler til, samt forsømmelser i bestræbelserne på at få nøjagtige og rettidige oplysninger om modstanderen før et engagement har ofte været årsag til et nederlag eller tab. Det har i denne henseende været ligegyldigt, om målet har været at bekæmpe modstanderen eller at unddrage sig kamp.



In Space

In the Air

On the Ground

At Sea

Under Water

**Entrepreneurs
in technology**



Naval Team Denmark

Members of Naval Team Denmark:

DANYARD Aalborg A/S

Terma A/S

Mærsk Data Defence AS

MT HØJGAARD 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

FORCE Technology

MARIDAN AS

HMK-Gruppen

VIKING Life-Saving Equipment A/S

SYSTEMATIC Software Engineering A/S

Odense Stålskibsværft A/S



OPGAVER OG MIDLER

Bestræbelserne på at skaffe sig det bedst mulige billede af den aktuelle situation er det, vi i dag kalder kampinformation. Der er tre væsentlige opgaver i dette begreb: varsling, kommunikation og præsentation.

Set i et historisk lys er hver af disse opgaver blevet løst med de midler og metoder, som den teknologiske udvikling muliggjorde på daværende tidspunkt. Men et effektivt samvirke på de tre områder var altid det, der kunne sætte den kommanderende i stand til at beordre det rette beredskab, fastlægge taktikken og bruge de rådige våben på den bedst mulige måde.



Kampinformation på Nelsons tid. (Ukendt britisk kunstner). Varsling var primært visuel, assisteret med kikkerte. Kommunikation i en flådestyrke primært ved signalflag. Præsentation for den kommanderende, var hvad man kunne se fra den åbne kommandoplattform suppleret med skitser baseret på forudgående rekognoscering.

Det var dog først under 2. Verdenskrig, at teknologien på baggrund af nye opfindelser og videreudvikling af hidtidige var så fremskreden, at det blev nødvendigt at indføre en helt ny organisation kaldet kampinformations-tjeneste. Den fik både materielle, skibskonstruktionsmæssige og personelle konsekvenser.

Det var især hos de store allierede flåder, "Royal Navy" og "United States Navy", at denne nye udvikling tog form og stærkt forbedrede evnen til at føre effektiv sø/luft krig. Aksemagternes flåder, den tyske, italienske og japanske flåde, gjorde sig også store bestræbelser for at udvikle en effektiv kampinformations-tjeneste, men de nåede ikke så vidt som de allierede,

bl.a. fordi de var bagud med den teknologiske udvikling, især på radarområdet.²⁾

Da de skrevne kilder fra de allierede også er de mest fyldestgørende, vil det fortrinsvis være udviklingen og organisationen i de allierede flåder, der vil blive omtalt i denne redegørelse.

OVERVÅGNING OG VARSLING

Det må først fremhæves, at den virksomhed, der udførtes af de krigsførendes efterretningstjenester, var af væsentlig betydning for en effektiv kampinformationstjeneste. Indhentning af oplysninger om modstanderens enheder, våben m.v. - hvad enten det skete gennem åbne kilder eller spionage - og rådighed over disse oplysninger i de kæmpende enheder var af stor betydning, når den kommanderende skulle vurdere en aktuel situation og træffe sine beslutninger. Bøger med sådanne oplysninger måtte derfor være til rådighed i et hvert operationsrum. Og enhver større stab - hvad enten det var til søs eller i land - måtte have et efterretningselement ledet af en specialuddannet efterretningsofficer, som overfor den kommanderende kunne vurdere og uddybe de aktuelle oplysninger om modstanderen, man til enhver tid fik i hænde.

Et specielt felt indenfor efterretningstjenesten var under 2. Verdenskrig de oplysninger, man kunne få gennem aflytning af modstanderens radiosignaler og en evt. efterfølgende tydning af hans kodesystemer. Dette arbejde udførtes fortrinsvis af centraler i land, men også til søs havde man personel og udstyr til aflytning og pejling af modstanderens radiosignaler, hvilket gav mulighed for en øjeblikkelig positionsbestemmelse af en fjendtlig enhed og muligvis dens identitet.

Et eksempel på udnyttelsen af kodetydning var den oplysning, som det Britiske Admiraltet var i stand til at sende til Chefen for Middelhavsflåden - admiral Cunningham - om den italienske flådes hensigter og sammensætning før søslaget ved Kap Matapan i marts 1941. Den italienske styrke - anført af admiral Jachino - mistede som bekendt her 3 krydsere og 2 destroyere og blev jaget på flugt, inden den formåede at angribe en undsætningskonvoj til Grækenland, som Cunningham måtte beskytte. Rettidig afgang fra havn og sigtsemæssig deployering var årsag til briternes sejr.

Stedfæstelse af fjendtlige undervandsbåde (ubåde) ved hjælp af radiopejlinger var især et fremtrædende træk under kampen om Atlanterhavet og medvirkede til, at de allierede til sidst fik overtaget og bekæmpet ubådstruslen mod deres vigtige søtransporter.

En anden metode, som også under 1. Verdenskrig var vigtig for at opnå tidlig varsel om fjendtlige operationer, var rekognoscering (Recce).

Recce blev oprindeligt udført af krigsskibe af forskellig type inklusive ubåde, som blev sat til at patruljere i farvandsområder, hvor man kunne forvente en fjendtlig opmarch. Under 2. Verdenskrig blev recce og anden opklaringsstjeneste fortrinsvis udført af luftfartøjer og ubåde.



Luffoto af synkende japansk krydser, 1942. Den svære japanske krydser "Mikuma" sank efter angreb af hangarskibsfly fra admiral Spruance' flådestyrke under søslaget ved Midway i maj 1942. De angribende fly havde rapporteret deres mål som et japansk slagskib. For at få verificeret denne rapport udsendtes et reccefly fra hangarskibet "Enterprise", som tog dette foto, der godtgjorde, at det var en svær krydser, som blevet sænket.

Installation af radar i både skibe og fly gjorde denne tjeneste særlig effektiv, idet man kunne lokalisere og følge modstanderens enheder selv i mørke og usigtbart vejr.

Visuelle observationer af modstanderens enheder - med det man på humoristisk engelsk kaldte "Eyeball Mark One" - var dog fortsat af stor betydning for at kunne fastslå identiteten af modstanderens enheder. Man gjorde derfor meget ud af at uddanne personel i "fjernkending" af modstanderens - og egne - skibs- og flytyper. For ikke at være ganske afhængig

Double Eagle
Mk III



BMP 202



TORPEDO 2000



Maintain the advantage

Securing the safety of your shores against a well-equipped enemy force is no easy matter. But with the right systems and equipment you can maintain the advantage. When he attacks you'll have already gathered and processed vital data, detected and neutralised his mines and ready to destroy his vessels on or under the surface.

Saab Bofors Dynamics – engaged in precision

SaabTech Danmark A/S

Hvidsøermøvej 127

2610 Rodovre

Telefon 44 54 06 00 • Fax 44 92 35 01

etmann@saabtech-danmark.dk



SAAB

af den menneskelige evne til at fjernkende indførtes særligt fotoudstyr bl.a. i reccefly.

Som et eksempel på værdien af skibspatroljering og påfølgende skygning af fjendtlige enheder ved hjælp af radar kan nævnes de britiske krydsere "Suffolk" og "Norfolk", som opdagede det tyske slagskib "Bismarck" og krydseren "Prinz Eugen" under disses passage ud i Atlanten gennem Danmarksstrædet i meget dårlig sigtbarhed i maj 1941. De tyske skibe havde artilleriradar. Af de britiske krydsere var det "Suffolk", som havde nyeste overfladevarslingsradar, og den tidlige lokation af den tyske styrke og den efterfølgende skygning på sikker afstand udenfor det tyske artilleris rækkevidde betød optakten til den kendte "Jagt på Bismarck". Hvad der er mindre kendt er, at den tyske admiral Lütjens var meget overrasket over den store afstand, hvorpå de britiske skibe kunne holde føling med hans styrke. Og det var en af årsagerne til, at han gav "Bismarck" ordre til at afbryde den planlagte operation og søge fransk havn. "Bismarcks" endeligt krævede som bekendt en meget stor recce indsats fra britisk side.

Stillehavskrigen byder på flere eksempler, hvor amerikanske ubådes tidlige lokation af større japanske enheder fik betydning for, at de amerikanske hovedflådestyrker kunne sænke disse skibe ved flyangreb. Et godt eksempel på betydningen af flyrecce før et afgørende sø/luftslag er slaget ved Midway i Stillehavet i juni 1942. Både fra amerikansk og japansk side blev der udført en intensiv flyrecce inden slagets begyndelse. Det var på grundlag af meldinger fra de deltagende reccefly, at begge parter flådeførere - den amerikanske admiral Fletcher og den japanske admiral Nagumo - fik kontakt med modstanderens hovedstyrke. Amerikanerne fik først kontakt, og vandt slaget på trods af, at den amerikanske styrke var den japanske talmæssigt underlegen. Den japanske admiral var uheldig med sin kampinformation trods hans anstrengelser for at få et klart billede af situationen, og det førte til forkerte dispositioner for våbenanvendelse. Udfaldet af kampen kunne være blevet anderledes, hvis han havde fået rettidig oplysninger både om den amerikanske styrkes tilstedeværelse og dens identitet. Nagumo blev for sent klar over, at den amerikanske styrke indeholdt hangarskibe.

RADAREN OG DENS UDNYTTELSE

Hvad angår varsling i den lokale taktiske situation til søs var opfindelsen af radar det, der kom til at betyde mest. Radarapparat i de enkelte skibe muliggjorde, at de enkeltvis og i samarbejde kunne få varsel om og lokalisere såvel fjendtlige som egne skibe og fly på meget større afstand end tidligere, hvor man havde været henvist til, hvad man kunne se med øjet. Dette muliggjorde rettidig måludpegning og våbenanvendelse mod fjendtlige enheder

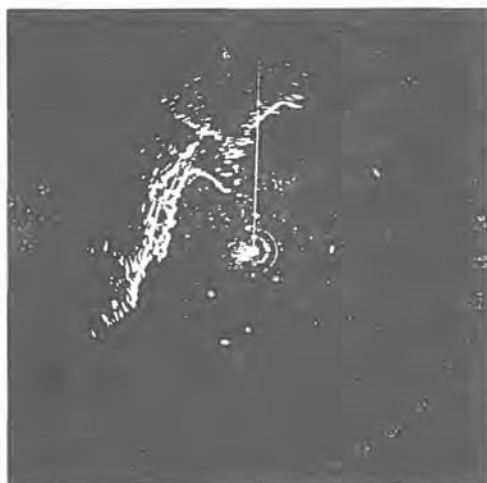
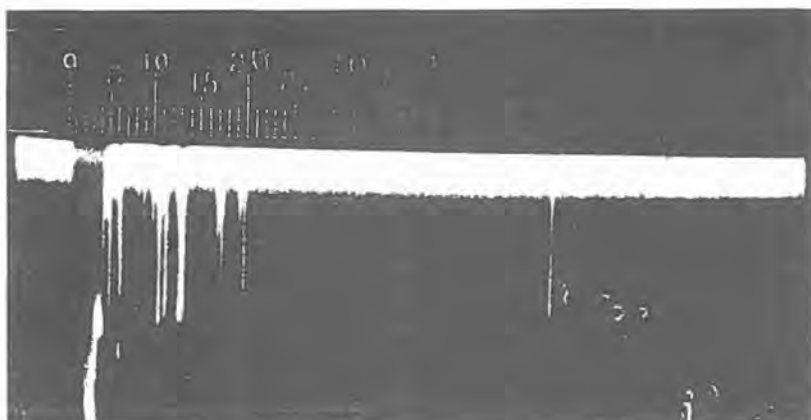
samtidig med, at man kunne holde check på egne enheder og undgå et fejlagtigt engagement af disse. Hvor man tidligere havde været henvist til især om natten at holde ret faste og bastante former for formation i en flådestyrke - f.eks. kølvandslinien - var man nu mere frit stillet. Den såkaldte cirkulære formationstype blev indført af den amerikanske flåde under Stillehavs-krigen.

Et særligt radarudstyr kaldet IFF ("Identification Friend or Foe") blev snart udviklet hos de allierede, og det betød, at blev man tvivl om, hvad man så på sin radarskærm, kunne man aktivere IFF og hurtigt identificere egne enheder.

Radaren fik også stor betydning for sikker navigation i mørke og usigtbart vejr både til søs og i luften. Sikker navigation og afværgelse af kollisioner var altid af stor betydning i såvel en flådestyrke som for det enkelte skib. Dette funktionsområde blev derfor nøje knyttet til kampinformationstjenesten.

Ordet Radar er en forkortelse af begrebet "Radio Detection and Ranging". Opfindelsen i 1920'erne af dette nye sensorsystem - baseret på udsendelse af retningsbestemte højfrekvente radiobølger og modtagelse af ekkoer af det, de stødte på - tilskrives britiske videnskabsmænd med Sir Robert Watson-Watt i spidsen. Men andre store nationer fik også udviklet radar-apparatur før udbruddet af 2. Verdenskrig. Dets anvendelse til militære formål blev dog længe hemmeligholdt for offentligheden.

Radarbølgers frekvens var i starten i meterbåndet og blev først brugt til luftvarsling på store afstande. Meget høje radarantenner opstillet i land fik som bekendt i 1940 afgørende betydning for udfaldet af luftslaget om England ("the Battle of Britain"). Radar ekkoer på disse anlæg blev aflæst på et oscilloskop - et såkaldt "A-scope" -, men pejle nøjagtighed og diskriminationsevne til at skille flere ekkoer fra hinanden var dog ret begrænset. Til varsling af et kommende større luftangreb var anlægget dog fyldestgørende.



Radarekkoer som de ses på hhv. A-skop (ø) og PPI (n).

Den senere britiske opfindelse af magnetronen m.v. muliggjorde konstruktion af radarer i centimeterbåndet, hvilket sammen med opfindelsen af et PPI skop (PPI står for "Plan Position Indicator"), hvor de enkelte radarekkoer sås som prikker fordelt hele kompasset rundt som på et luftfoto-grafi, betød, at radarobservationer blev mere tydeliggjorte og dermed mere anvendelige til søs og i luften i taktisk henseende. Radarer i centimeterbåndet forblev en allieret hemmelighed, som aksemagterne ikke formåede at afsløre eller efterligne, hvorfor deres radaranlæg i den senere og afgørende fase af 2. Verdenskrig ikke var på højde med de allieredes.

I starten af krigen var kun de færreste skibe og fly hos begge de krigsførende parter forsynet med radarudstyr. I de større krigsskibe var radaren i første omgang et hjælpemiddel til bedre artilleriskydning. Radarens nøjagtige afstandsmåling og evnen til at "se" gennem mørke og ringe sigtbarhed var af stor værdi for artilleriets træffeevne under alle forhold, og radarantennen blev derfor et naturligt supplement til hovedartilleriets central-sigter.

Først senere - og især efter udviklingen af radarer i centimeterbåndet - blev radar den vigtigste sensor for de allierede søstridskræfter og deres kampinformationstjeneste. Her udvikledes efterhånden udover artilleri-radarer specielle radarer og antenner til henholdsvis luft- og overfladevarsling samt desuden til navigationsbrug og "stationkeeping". Senere også specifikke antenner og skop til højdebestemmelse af fly. PPI præsentationen krævede en roterende antenne.³⁾

Afstanden, hvorpå et radarekko kunne opfanges og radarekkoets størrelse på skopet, var bl.a. afhængig af målets fysiske størrelse. Et periskop fra en neddykket ubåd kunne f.eks. kun ses på ganske kort afstand og kun i roligt vejr, fordi søgang forstyrrede radarbilledet på kort hold (såkaldt "seaclutter"). Størrelsen af et radarekko af et skib - og dermed afstanden på hvilken det kunne opdages - afhang også af størrelsen af den radarreflekterende flade skibe på forskellig kurs viste. Skibe set ret for- og agterind gav mindre ekko end skibe set tværs ind.

Varslingsafstanden mod fly afhang bl.a. af flyvehøjden samt flyformationens størrelse. Jo højere flyvehøjde og jo større og tættere flyformation des større varslingsafstand. Radarobservationer af skibsmål fra fly var også afhængig af flyvehøjden; jo højere man fløj, jo længere væk kunne man "se". Det havde betydning for valg af flyvehøjde for reccefly. Men andre faktorer måtte også tages i betragtning, idet f.eks. et anti-ubådskyld måtte kunne identificere sit mål visuelt - om natten ved belysning - for at kunne bruge sine våben effektivt.

Radardetektion var i øvrigt også afhængig af varierende atmosfæriske og geografiske forhold. Ekkoer af landkonturer og af regnbyger kunne f.eks. "skjule" ekkoer af skibe og fly. Men alle de nævnte faktorer kunne udnyttes af den veluddannede og erfarne taktiker, hvad enten det drejede sig om angreb eller forsvar eller begge dele i forskellige faser af en operation. Grundlæggende uddannelse af radaroperatører skete ved hjælp af syntetiske trænere på skoler i land, men korrekt evaluering af, hvad man så på sit radarbillede, krævede praktisk erfaring til søs og i luften.



Radaranterner på britisk krydser, 1942 og på amerikansk hangarskib, 1945. På den britiske krydser "Kent" ses luftvarslingsantennener for hhv. sending og modtagning på mastetoppene. Over centralsigtet på broopbygningen ses artilleriradarantenne og antenne til overfladevarsling i lanternehuset på opbygningen foran agterste mast. På det amerikanske hangarskib "Yorktown" ses de store luftvarslingsantennener på master på hver side af skorstenen. På trefodsmasten foran skorstenen antenner til højdefinder og "fighter direction" radarer samt øverst på særlig mast antenner til overfladevarslingsradarer. De to centralsigter er begge forsynet med artilleriradarantennener til "dual purpose" skyts. Øvrige mindre antenner er til IFF, ESM og diverse radiofrekvenser.

OM KAMPINFORMATION

Som det var muligt at opfange og pejle radiobølger, blev der i krigens indledende faser udviklet modtagere, der kunne opfange og pejle radar-bølger. Dette er i efterkrigstiden blevet kaldt ESM apparatur - en forkortelse af "Electronic Support Measures". Det lykkedes dog ikke for aksemagterne at udvikle udstyr, som kunne opfange radarbølger i centimeterbåndet, og det fik betydning for de allieredes ubådsbekæmpelse, fordi deres antiubådsfly benyttede søgeradarer i dette bånd til at lokalisere ubåde, der bevægede sig i uddykket tilstand. Ubådene opdagede ikke altid flyene i tide til at nå at dykke og unddrage sig angreb. Og selv om de nåede det, blev de straks udsat for dydbombangreb fra det fly, der havde opdaget en ubåd i overfladen.

Også de allieredes ubåde havde gavn af, at modstanderne ikke kunne opfange deres radarsignaler i centimeterbåndet, når de brugte sådanne radarer på deres patruljer; thi de kunne selv nå at dykke, inden de blev observeret. Denne taktik gav især de amerikanske ubåde stor succes i Stillehavskrigen.



ESM/ECM operatører i arbejde. For at kunne bruge "jamming" udstyr var det nødvendigt at have kendskab til de data, der karakteriserede modstandernes radio- og radar apparatur. Sådanne oplysninger blev indhentet gennem ESM apparatur og blev katalogiseret, så operatørerne ombord hurtigt kunne identificere, fra hvilket apparatur de modtagne signaldata stammede, og derved fastlægge, hvordan evt. "jamming" kunne udføres.

En god positionsbestemmelse ved brug af ESM udstyr krævede, at to eller flere stationer modtog en fjendtlig radio- eller radarudsendelse samtidig og meddelte udsendelsens pejling til hinanden. Med passende stor afstand mellem modtagestationerne - en såkaldt basislinie - var det muligt at afsætte en krydspjeling og stadfæste senderens position. Denne fremgangsmåde blev ikke blot udnyttet af landbaserede ESM stationer, men kunne også bruges i en større flådestyrke eller konvojeskorte, hvor skibe, der var stationeret i god afstand fra hinanden, blev udstykket til at holde ESM lyttevagt.

Det gamle ord om, at ethvert nyt våben skaber et modvåben gælder også radaropfindelsen. Som mange blev klar over under de store allierede luftangreb på mål i det af aksemagterne besatte Europa, anvendte de allierede luftstyrker udkastning af store bundter af aluminiumsstrimler - benævnt "Window" - for at forstyrre og vildlede aksemagternes luftvarslings radarer. Sådanne strimler blev ofte fundet på jorden efter de store luftangreb. "Window" - senere blev kendt som "Chaff" - bevirkede at radarbilledet blev så forstyrret, at det var vanskeligt for radaroperatørerne at afgøre, hvad der var fly, og hvad der var "falske ekkoer". Og det vanskeliggjorde så aksemagternes jager- og antiluftskys forsvar. Metoden var dog ikke "full proof", da de udkastede strimler kun var virksomme i det relativt korte tidsrum, det tog dem at dale ned til jorden.

En anden og mere virksom metode var "Jamming". Det var retningsbestemte udsendelser af radarbølger i det frekvensbånd, som modstanderens radarer anvendte. Det medførte en interferens, der gjorde vedkommende radarer ineffektive, så længe "jammingen" stod på. Effektiv "jamming" var dog kun mulig på relativt korte afstande. Der blev anvendt "jamming" af britiske radarer under den flådeoperation, der i eftertiden er blevet kendt som "The Channel Dash", hvor en tysk flådestyrke bestående af slagkrydserne "Scharnhorst" og "Gneisenau" samt den svære krydser "Prinz Eugen" - under kommando af admiral Ciliax - i februar 1942 gennem Doverstrædet søgte hurtig passage fra base i Frankrig til tyske hjemmebaser. Den tyske "jamming" generede både de britiske reccefly og kystradarstationer, hvilket bevirkede, at en tidlig og effektiv britisk indsats for at forhindre det tyske gennembrud mislykkedes. "Jamming" blev også anvendt mod tyskernes kystradarer før invasionen i Normandiet i juni 1944. For ikke at give tyskerne noget forvarsel om, hvor og hvornår landsætningerne ville finde sted, blev den allierede "jamming" først brugt til at vildlede og vænne tyskerne til, at sådanne forstyrrelser kunne finde sted, uden at det betød starten på en invasion. Men "jamming" var et "tveægget sværd", fordi den kunne umuliggøre egne radarobservationer.

"Window" og "Jamming" er i dag kaldt ECM, som står for "Electronic Counter Measures". ECM omfatter også den "støjsending", man kan foretage for at forstyrre modstanderens radioudsendelser, sådan som det blev gjort under 2. Verdenskrig af tyskerne overfor de britiske BBC udsendelser til de besatte lande i Europa. Taktisk har "støjsending" været benyttet til at forhindre modtagelse af radiosignaler fra modstanderens recce enheder, som f.eks. en hastende fjendemelding.

ANTIUBÅDS SENSORER OG -TAKTIK

På grund af de store handelsskibstab under 1. Verdenskrig, da Tyskland i 1917 indførte uindskrænket ubådskrig, satte "Royal Navy" i mellemkrigsårene mange kræfter i gang for at udvikle apparatur, som kunne lokalisere og bekæmpe neddykkede ubåde. Under den foregående krig havde man mest været henvist til den optiske udkigstjeneste, der kunne observere et periskop, når en neddykket ubåd gik til angreb. I sådanne situationer søgte man at vædre ubåden, men alt for ofte lykkedes det ubåden at undgå en vædring ved at dykke.

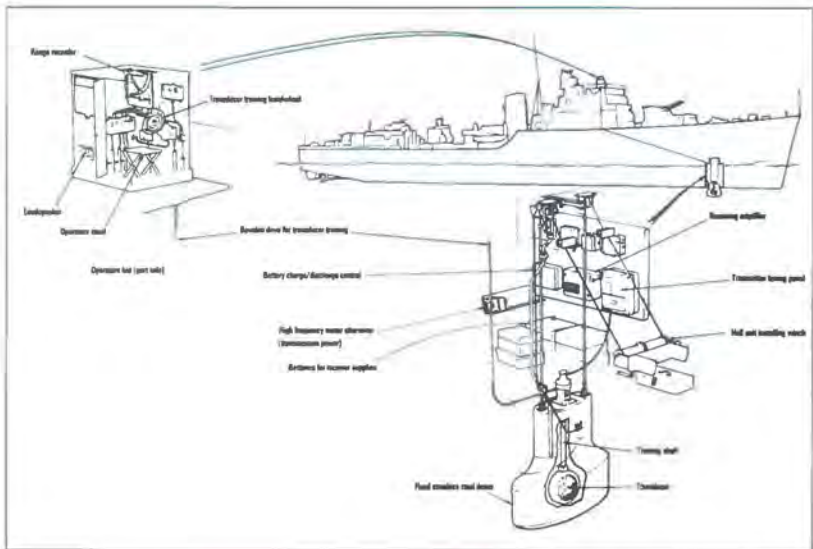
Som et angrebsvåben udvikledes derfor dybdebomber. De blev udkastet fra overfladeskibets agterende, og da man i en sådan situation ikke rådede over egentlige sigtemidler, som for kanoners og torpedoers vedkommende, måtte man kaste et antal bomber i håb om, en af bomberne i et sådant diagram ville detonere så tæt på ubåden, at den kunne slå hul på ubådens trykscrog og derved bringe den til at synke. Der var altså tale om en ret primitiv form for antiubådstaktik, fordi man ikke med nøjagtighed kunne lokalisere ubåden, når den var fuldt neddykket.

Det lykkedes på slutningen af 1. Verdenskrig at udvikle et undervands-lytteapparat i form af hydrofoner placeret under overfladeskibets vandlinie. Sådanne hydrofoner kunne på nært hold opfange en ubåds eller torpedoers skrue- og maskinstøj og derved give en indikation af, hvor en neddykket ubåd befandt sig i forhold til eget skib. Men noget egentligt sigtemiddel var der ikke tale om, så hydrofonen blev fortrinsvis anvendt som et varslingsmiddel, der kunne muliggøre manøvrer for at unddrage sig et torpedoangreb fra en ubåd. Hydrofonen, der var baseret på lydølgers gode udbredelse i vand, blev inden 2. Verdenskrig perfektioneret og fandt anvendelse i både overfladeskibe og i ubåde. Ved at placere en række mikrofoner på skibsskrogens forreste del, var det muligt løbende at få retningsbestemmelser og derved også et skøn over afstanden til lyd giveren. Det var især den tyske marine, som var fremme med denne udvikling og her primært til ubådsbrug.

OM KAMPINFORMATION

På britisk side arbejdede man videre på effekten af lydølgers udbredelse i vand og sådanne bølgers evne til at give ekko fra det, de stødte på, efter samme princip som et ekkolod. Radiobølger, bortset fra de langfrekvente, evnede ikke at trænge frem under havets overflade. Men man fandt ud af, at kraftige højfrekvente og retningsudsendte lydølger kunne bruges til at give ekko fra et ubådsskrog, så både retning og afstand til ubåden kunne konstateres.

Med henblik på at udvikle et egnet apparatur, som kunne positionsbestemme en neddykket ubåd efter ovennævnte princip, nedsatte det Britiske Admiralitet en komite af videnskabsmænd og søofficerer, og det gav resultat i slutningen af 20-erne. Ved anbringelse - under boven - af en retningsstyret lyd giver, der kunne drejes hele kompasset rundt opnåede man at kunne registrere en neddykket ubåd og bestemme dens position i forhold til lyd giveren ud til et par tusind meters afstand under gunstige forhold.⁴⁾



Strømliniet "Asdic dome og dens placering ombord, 1939". På skitsen ses den optrækkelige asdic domes placering under en destroyers forskib, samt asdic operatørens "hytte" på broopbygningen. Konstruktion og materialevalg til "domen" var et større og langvarigt udviklingsarbejde, der skulle sikre bedst mulig lydtransmission og reception samt robusthed overfor vandmodstand og tæring.

Apparatet blev kaldt "Asdic" af admiralitetets "Anti Submarine Division", der ønskede dets funktion hemmeligholdt. Asdic kunne også benyttes i en passiv funktion som lytteapparat. I sin aktive funktion, når asdicens havde opfanget og fastholdt et ubådsekkø, kunne man udnytte den såkaldte "doppler effect" til at fastslå, om ubåden nærmede eller fjernede sig. Asdicens lyttefunktion kunne benyttes til at identificere om den modtagne støj stammede fra en ubåd eller en anden kilde. I den aktive funktion var der tit i praksis mange "falske ekkoer", som kunne stamme fra havets dyreliv eller fra strømhvirvler eller andre forstyrrelser i vandmassen.

Lagdeling i vandet forårsaget af møde mellem salt- og ferskvand kunne afbøje asdicens lydudsendelser, så de ikke kunne trænge igennem laget, og det kunne en ubåd benytte sig af til at "skjule" sig. Og så vandtemperaturen i forskellig dybde, havde indflydelse på lyd udbredelsen, og man indførte derfor "Bathytermografer" til at registrere forholdene i forskellige dybder. Identifikation af modtagne signaler var meget afhængig af asdicoperatørens dygtighed og erfaring. Ikke mindst af denne grund var uddannelse og udvælgelse af egnede asdicoperatører mere krævende, end hvad angik radaroperatører. Begge disse operatør kategorier fik deres grunduddannelse i "syntetiske trænere" i land, men udvælgelsen af egnede asdicoperatører var den skrappeste.

Hvad angår angrebsvåben mod ubåde, var man i den første del af 2. Verdenskrig henvist til brugen af dybdebomber fra overfladeskibe og antiubådsvåben mod neddykkede ubåde. Artilleribeskydning benyttedes naturligvis, når muligheden forelå, men det var sjældent. Den til asdicens knyttede angrebstaktik var udviklet før krigsudbruddet, og i de to første år af krigen blev der sænket over 70 af aksemagternes ubåde af britiske og canadiske skibe udrustet med asdic. Hovedparten af disse sænkninger skyldtes anvendelsen af asdic. Men asdicens havde også sine begrænsninger. Dels var rækkevidden så kort, at der måtte mange asdicudrustede eskorte-skibe til at sikre en konvoj eller flådestyrkes større enheder mod ubådsangreb, dels kunne asdic ikke anvendes, når man gik høj fart på grund af skruestøj m.v. Når asdicoperatøren i et eskortefartøj havde fået et ekko, der var en sandsynlig ubåd, gik skibschefen til angreb på grundlag af de pejlinger, som asdicoperatøren løbende rapporterede til kommandobroen, idet skibschefen søgte at tage højde for ubådens konstaterede undvigemanøvrer, indtil skibet nåede den position, hvor dybdebomberne skulle kastes. Men asdicoperatøren mistedes normalt, når man nærmede sig ubåden, og der måtte altid kastes og mortaraffyres et større diagram af dybdebomber med forskellig indstillet detonationsdybde, for at tage højde for ubådens sidste undvigemanøvrer i alle tre dimensioner. Når man genvandt kontakten med ubåden, foretoges

indtil flere genangreb, indtil man enten tabte kontakten for godt eller fik klare indikationer på, at ubåden var truffet og synkende.

Nogle dygtige eskortechefer udviklede senere en taktik, hvor et asdicfartøj holdt løbende kontakt med ubåden ved at holde sig på en vis afstand, mens det dirigerede andre antiubådsfartøjer i angreb, uden at disse behøvede selv at bruge deres asdic aktivt. Ubåden havde som oftest hele sin opmærksomhed henledt på det skib, som holdt asdickontakten, og blev for sent klar over, at den var under angreb fra andre skibe. Ubåden kunne derfor ikke nå at foretage effektive undvigemanøvrer eller affyre torpedoer mod det skib, som gik i angreb. Kun meget drevne og erfarne ubådschefer stand til at imødegå denne form for taktik.

I løbet af krigen forbedredes asdic apparaturet, især efter at USA kom med i krigen på allieret side. Amerikanerne havde udviklet tilsvarende apparatur, men kaldte det Sonar, en forkortelse af "Sound Navigation and Ranging".⁵⁾ Denne betegnelse er nu den eneste anvendte i NATO alliancens flåder. Af forbedringer, af dette udstyr under krigen kan nævnes, at man fik sonar-typer, der kunne fastslå en ubåds dybde under havoverfladen, hvad der havde stor betydning for indstilling af dybdebombers detonationsdybde. Der blev også fremstillet skop, som viste undervandsbilledet i "fugleperspektiv" i lighed med et radar PPI billede.

På våbensiden blev der indført forudkastede våbentyper, benævnt "Hedgehog", "Mousetrap" og i slutningen af krigen "Squid". Sidstnævnte var et morterbatteri for en salve af kraftige dybdebomber, hvis detonationsdybde kunne indstilles automatisk under et antiubådsangreb. De forudkastede våben betød, at man ikke behøvede at sejle hen over en ubådskontakt for at angribe, og at man derfor kunne holde sin sonarkontakt under hele opløbet til et angreb.



"Hedgehog" udskydningsapparat og nedslagssalve. Billedet øverst viser en "hedgehog" mortar til 24 projektiler. Nederst ses nedslagene fra en "hedgehog" salve foran for det affyrende skib.

Amerikanerne udviklede endnu en ny sensortype, som kunne lokalisere en neddykket ubåd. Den var baseret på sporing af det magnetfelt, som ethvert skib af jern eller stål skaber. Ved anbringelse af en "Magnetic Anomaly. Detector" (MAD) i antiubådsfly var det muligt at stadfæste en neddykket ubåd, der ikke gik for dybt. Når der var et antiubådsfartøj, der havde opnået en mulig sonarkontakt, var det ofte muligt for et MAD udstyret fly at få bekræftet, at en sådan kontakt stammede fra en ubåd. Det var også muligt for antiubådsflyet at kaste dydbomber på grundlag af en MAD kontakt, men da ubådens magnetfelt kun kunne spores på relativt kort hold, var det ikke hensigtsmæssigt at benytte MAD til en systematisk søgning efter ubåde over et større havområde. MAD udstyr kunne ikke anvendes i skibe, der selv havde et kraftigt magnetfelt, som det var vanskeligt at ophæve helt, selvom de fleste krigsskibe under 2. Verdenskrig var forsynet med strømførende sløjfer, der skulle beskytte skibet mod miner og torpedoer med magnetisk tændsystem. Men et eksempel på, at MAD udstyr kom til god nytte, var i 1942/43 efter de allieredes invasion af fransk Nordafrika. Da tyskerne erfarede om denne invasion, blev et større antal ubåde omdirigeret fra Atlanterhavet til Middelhavet gennem Gibraltarstrædet. Her kunne de allierede nu etablere en permanent patruljering med såvel antiubådsfartøjer som MAD udstyrede antiubådsfly, og det blev derfor næsten umuligt for tyske og italienske ubåde at passere strædet såvel neddykket som i overfladen uden at blive opdaget og angrebet, som oftest med sænkning til følge.

Endelig havde de allierede udviklet nogle forankrede bøjler med sonar udstyr, som med kabelforbindelse til land gjorde det muligt at konstatere tilstedeværelse af ubåde i vedkommende farvand. Der blev også udlagt undersøiske kabler, som kunne opfange en passerende ubåds magnetfelt og stadfæste dens passagedsted og bevægelsesretning. Disse sidstnævnte stationære sensorer kunne kun anvendes lokalt til havneforsvar eller i snævre stræder i tilknytning til et "Seaward Defence Center" i land.⁶¹ Alle disse forbedringer sammen med bygning og indsættelse af flere antiubådsfartøjer og -fly øgede mulighederne for ubådsbekæmpelse, og var i krigens sidste år så effektive, at aksemagterne tabte "Slaget om Atlanten".

For ubådenes vedkommende var deres hydrofoner det vigtigste udstyr til både at anlægge den bedst mulige angrebstaktik og til at unddrage sig et angreb i neddykket tilstand. På hydrofonen kunne ubåden konstatere, om den var "fanget" af modstanderens sonar og var ved at blive angrebet. Dette gav ubådschefen mulighed for at foretage de bedst mulige undvigemanøvrer. Hån kunne også på det grundlag lade udskyde noget materiel, der fremkaldte luftbobler i vandet, der kunne gøre modstanderens sonar ineffektiv.

Et særligt træk ved ubådskrigsførelsen i Atlanten må omtales. Chefen for det tyske ubådsvåben - admiral Dönitz - indførte en taktik, hvor grupper af ubåde pr. radio dirigeredes i angreb på allierede konvojer, hvis sejlroute man på tysk side havde fået indikation af. I uddykket tilstand kunne de tyske ubåde skyde højere fart end de allieredes konvojer, hvis fart af hensyn til de langsomste skibe ikke var over 9-12 knob. Hurtigsejlende handelsskibe blev ikke konvojeret, men sejlede som såkaldte "independents". Når en konvoj nærmede sig ubådenes patruljefelter, blev en eller to ubåde dirigeret til at holde føling med konvojen, normalt ved at følge agten for konvojen i så god afstand, at de ikke selv blev opdaget. Gennem deres hydrofonanlæg kunne de holde god føling med konvojens bevægelser og pr. radio underrette øvrige ubåde i gruppen herom. Ved mørkets frembrud nærmede ubådene sig konvojen og overhalede den, hvorefter de enkelte ubåde gik til angreb på konvojens handelsskibe individuelt, idet de forblev i overfladen og afskød deres torpedoer fra gunstige angrebspositioner udenfor eskortefartøjernes synsvidde. Først når de blev opdaget, dykkede de og søgte at unddrage sig forfølgelse. En sådan taktik var mulig i krigens første år, hvor kun de færreste eskortefartøjer var blevet udstyret med radar. Eskortefartøjernes asdic var ikke i stand til at lokalisere ubåde, som sejlede uddykket. Men taktikken var kun anvendelig, indtil de allierede eskortefartøjer i løbet af 1942 var blevet udstyret med radar i centimeterbåndet, som ubådene ikke var i stand til at opfange.

Efterhånden som antiubådsfartøjerne fik mere erfaring, blev de mere aggressive og den omhandlede taktik fra tysk side måtte opgives på grund af store ubådstab i 1943 og derefter. Som et nyt våben mod eskortefartøjer udviklede tyskerne akustiske torpedoer, der kunne "høre" på modstandernes skruestøj. Som modvåben herimod benyttede de allierede særlige støj frembringende slæbte bøger, som de akustiske torpedoer så "hørede" på i stedet for skibets skruestøj.

Antiubådskrigsførelse var den vanskeligste og teknisk mest komplicerede form for taktik under 2. Verdenskrig; en taktik som krævede den fulde medvirken af den nye kampinformationstjeneste. Den japanske marine fik aldrig godt tag på dette område, og mistede derfor hovedparten af sin handelsskibsflåde. Allierede antiubådsjagtgrupper blev i krigens sidste fase særdeles effektive og nedlagde et stort antal af aksemagternes ubåde i Atlanten, Det Indiske Ocean og Stillehavet. Trods den store strategiske satsning på ubådskrigsførelse som krigsafgørende, måtte Tyskland og dets allierede til slut erkende deres nederlag til søs.

KOMMUNIKATIONEN

Som de britiske instruktører på "Royal Navy's" kampinformations-skole "HMS Dryad" docerede: Ingen kampinformation uden god og hurtig kommunikation. Det gjaldt både den interne kommunikation i de enkelte enheder og den eksterne kommunikation i en flådestyrke. Også - og ikke mindst - kommunikation fra og til recce enheder og kommandocentraler i land.

Fra gammel tid har signalofficeren - i dag benævnt kommunikationsofficeren - været en vigtig specialist i enhver flådestyrke og ethvert større krigsskib. I flagskibene var det oprindeligt den kommanderende admirals adjutant, der indtog denne stilling. Den nære kontakt mellem denne og operationsofficeren har efter oprettelsen af den nye tjenestegren, kampinformationstjenesten, været meget vigtig for denne tjenestes virke. I en flådestyrke var kommunikationsofficeren ansvarlig for styrkens samlede kommunikation, og han måtte derfor udarbejde planer for denne tjeneste svarende til de aktuelle operationers behov. I det enkelte krigsskib var han endvidere ansvarlig for den interne kommunikations effektivitet samt signalbehandlingen og den hertil hørende kodetjeneste.

Internt i skibene var der behov for hurtig kommunikation mellem kommandobro, operationsrum, radiostation, radar-, sonar- og ESM rum, udkigs- og signalstationer samt de centraler, hvorfra de forskellige våben dirigeredes. Hertil benyttedes et internt telefonsystem samt et "Intercom" med mikrofoner og højtalere ved de vigtigste positioner. Det gamle messing talerør bibeholdtes som reserve, hvor det var teknisk muligt. Man erindrer beretningen om det nyudrustede britiske slagskib "Prince of Wales" artilleri duel med det tyske slagskib "Bismarck" ved Island i maj 1941. "Prince of Wales" fik en fuldræffer i overbygningen. I operations-rummet nedenunder, blev man først klar over, hvad der var sket, da der begyndte at dryppe blod ned på plottet gennem talerøret fra broen.

I kampsituationer var der behov for en høj grad af intern kommunikationsdisciplin, og for at holde støjniveauet i operationsrum m.m. nede, var radar-, sonar- og plottergaster forsynet med hovedtelefoner for deres indbyrdes udveksling af informationer. Det samme var tilfældet mellem besætningen på fly, om end her var det især for at muliggøre samtale ugenert af motorstøjen, samt ugenert radiokontakt med skibe og landstationer.

I større skibe og ved kommandocentraler i land benyttede man "pneumatiske tubes" til hurtig transport af skriftlige signalblanketter. Det reducerede behovet for ordonnanser og sikrede en hurtig distribution.

For den eksterne kommunikation over længere afstande benyttede man sig af radiotelegrafi efter morsesystemet, som man havde gjort under og efter 1. Verdenskrig i radioens barndom. Uddannelsen af radiotelegrafister var fortsat meget vigtig. I de senere faser af 2. Verdenskrig udviklede

blandt andre tyskerne et telegrafisystem med automatiske sendere og modtagere, hvorved signalhastigheden kunne sættes meget højt op, så højt, at det blev vanskeligt for modstanderne at nå at pejle og tyde sådanne signaler. Det tyske system blev især anvendt i tilknytning til ubådskrigsførelsen.

Indenfor en flådestyrke benyttede man sig desuden af radiotelefoni i HF og VHF frekvensbåndene og senere også i UHF båndet. HF telefoni var forholdsvis langtrækkende og kunne bl.a. anvendes til kontakt med udsendte fly. VHF telefoni var mere afstandsbegrænset nogenlunde svarende til synsvidden til horisonten i klart vejr. I "US Navy" blev VHF telefoni kaldt TBS, som en forkortelse af "Talk between Ships". UHF telefoni kunne oprindelig kun anvendes af skibe i relativ tæt formation. Fordelene ved brug af VHF og UHF var, at udsendelserne ikke kunne aflyttes af modstanderne udenfor senderens rækkevidde, og senderens styrke kunne tilpasses de taktiske krav. Det løste også et behov for flere kommunikationskanaler.

Visuel kommunikation med signalflag, semafor og signallamper var fortsat af vigtighed, især til manøvre beordring, men også når det var taktisk vigtigt at undgå eller spare på radiotrafikken. Der er flere eksempler fra 2. Verdenskrig på, at disse gamle signalmidler var uundværlige både før, under og efter en træfning. Før, for ikke at røbe sin tilstedeværelse ved brug af radio; under og efter, når radiomateriellet var blevet ødelagt eller gjort ineffektivt på grund af strømsvigt efter fjendtlig beskydning. Lyssignaler af forskellig art var også hensigtsmæssige til identifikationsformål. Det såkaldte "challenge and reply" system ved brug af signallamper var helt uundværligt, når man mødte et ukendt skib. Men til brug for kampinformationstjenestens udveksling af informationer mellem de enkelte skibes plot samt dirigering af fly fra hangarskibe krævedes radiotelefoni mellem vedkommende operatører. Procedurer med anvendelse af et særligt kortfattet kodesprog blev udformet til disse formål i løbet af 2. Verdenskrig af de allierede på grundlag af erfaringer gjort under kamphandlinger. At en sådan informationsudveksling og ordregivning gik udenom skibscheferne var også noget nyt. Men det var nødvendigt, især efter flyets indtog i søkrigsførelsen.

For at fjenden ikke skulle kunne tyde signalers indhold, blev det som regel nødvendigt at kode dem. Der var forskellige former for simple koder, som kunne anvendes afhængig af, hvor længe signalindholdet behøvede at være hemmeligholdt. Og så var der de kryptograferede signaler. Chifreringsmaskiner til dette formål var før krigens start udviklet på national basis af hver af de krigsførende nationer. Her håbede man, at ens system kunne hemmeligholdes for fjenden og i øvrigt var så sikkert og kompliceret, at modstanderen var ude af stand til at bryde koder og chifrerings, selvom han kunne aflytte signaltrafikken. Det lykkedes som bekendt sjældent. Tyskerne var i stand til at bryde de britiske koder, og det lykkedes efter en stor indsats

for briterne at bryde det famøse tyske "Enigma" system. Amerikanerne havde allerede før deres indtræden i krigen brudt de japanske diplomatkoder, og det lykkedes også i de tidlige faser af Stillehavskrigen at bryde de japanske militære kodesystemer. Selvom det kunne tage tid at blive klar over, at ens system var blevet brudt, var det nødvendigt for alle de krigsførende parter flere gange under krigen at ændre deres kode- og ciffersystemer.

De forskellige nationale kode- og ciffersystemer kunne gøre kommunikationen mellem allierede vanskelig, og der er eksempler på, at sådanne problemer hjalp modparten til at bryde visse kodesystemer. Det var i øvrigt stående ordre, at egne systemer aldrig måtte falde i fjendehånd, hvilket betød, at sådant materiale skulle tilintetgøres eller sænkes i havet, før et synkende eller ødelagt skib eller fly blev forladt af de overlevende.

Der er eksempler på, at kodetydning har været kampafgørende. Det var f.eks. tilfældet før det store sø/luftslag ved Midway i juni 1942, hvor Chefen for den amerikanske Stillehavsflåde, admiral Nimitz, gennem sine kodetydere og ved aflytning den japanske flådes radiotrafik blev i stand til at forudsige sted og tid for det forestående japanske angreb og disponere sine egne styrker derefter.⁷¹

Fjendens muligheder for at aflytte og pejle modstanderens radioudsendelser medførte, at flådechefer under opmarch til en større operation beordrede "radiotavshed". (Dette begreb er efter radarens tilkomst omdøbt til "elektronisk tavshed"). Handelsskibe i en konvoj var altid påbudt "radiotavshed" for ikke at røbe konvojen bevægelser. Men der er flere eksempler på, at en sådan tavshed gav bagslag, fordi nogle enheder kunne blive forholdt vigtige oplysninger, som ikke måtte videregives under radiotavshed. Var man først i nærkontakt med fjenden, blev en evt. påbudt radiotavshed automatisk ophævet.

Af særlig vigtighed for kampinformationstjenesten var fjendemeldinger. Det var meldinger, der skulle sendes omgående ved første og efterfølgende kontakt med fjendtlige enheder. Der var faste regler for, hvordan disse meldinger skulle udformes, så modtageren - ofte den kommanderende for en flådestyrke - fik en klar oplysning om, hvad man stod overfor. Signalet skulle angive fjendens art og position, hvordan han bevægede sig, eller hvad han foretog sig. Det kunne være nødvendigt at hemmeligholde, at man havde observeret fjenden, og hertil var forskrevet såkaldte hemmelige fjendemeldinger. Hvor fjenden var blevet opdaget af en recce enhed, kunne det blive nødvendigt for denne enhed at fjerne sig geografisk fra fjenden, før den sendte sin melding, for ikke selv at blive opdaget og skudt ned eller sænket, eller for ikke at røbe egne styrkers nærhed.

Radiotelegrafi kaldesignaler måtte skiftes dagligt efter en speciel liste kendt af alle samarbejdende enheder, for at fjenden ved aflytning af sig-

OM KAMPINFORMATION

nalerne ikke umiddelbart kunne identificere hverken afsender eller modtager af signalerne.

Indenfor en flådestyrke brugte man på VHF/UHF radiofoni særlige jørefaldende kaldesignaler for de enkelte enheder, som antydet i følgende signal eksempel: "TIGER this is PUMA - Close me to hailing distance", hvilket besvaredes med: "PUMA this is TIGER - Roger - Wilco", som betød: signalet forstået - vil udføre ordren. Som det fremgår af eksemplet, kunne man også kommunikere med en råber eller megafon. Forskellige lyd-signaler - både eksternt og internt - har fra gammel tid været anvendt som manøvre- og advarsels signaler, og de var stadigvæk vigtige ikke mindst under forhold, hvor der var påbudt radiotavshed.

Endelig må det nævnes, at det var nødvendigt for de krigsførende at indføre regler for at prioritere signaler, så de blev ekspederet og behandlet i en rækkefølge, der var betinget af signalindholdets vigtighed og hastende karakter. Dette var især vigtigt, når signaltrafikken var særlig intens f.eks. under kampfasen af en større operation såsom et sø/luftslag eller et landgangsforetagende. Fjendemeldinger havde altid fortrinsret over andre signaler, som angivet i følgende eksempel på en første fjendemelding fra et recce fly, til et flådehovedkvarter, som straks ville genudsende signalet til alle berørte:

From Catalina 27 (callsign)

To Naval HQ 1 (callsign) URGENT

"2 CC 3 DD - 025 PP 25 - 130 - 12 - escorting enemy convoy",

som betød: 2 krydsere og 3 destroyere i kompasretning 250

25 sømils afstand fra reference position PP, på kurs 130,

fart 12 knob, etc.

Som det fremgår af foranstående vedrørende kommunikationstjenestens organisation fortrinsvis indenfor de allierede styrker, var anskaffelse af det nødvendige kommunikationsudstyr i skibe, fly og i tilslutning til kommandocentraler i land, samt en formålsbestemt udnyttelse af dette materiel af afgørende betydning for en effektiv kampinformation og dermed for kampens gennemførelse og udfald.

PRÆSENTATION AF SITUATIONSBILLEDET

En speciel præsentationsform var fremskaffelse af fotografier af målobjekter i forbindelse med planlægningen af større angrebsoperationer såsom luftbombardementer og amfibieangreb. Den japanske flåde havde f.eks. ladet fremstille en stor model af de amerikanske flåde- og militæranlæg på Hawaii før det bekendte overraskelsesangreb på Pearl Harbor i dec. 1941. De japanske piloter fik herved god mulighed til at studere denne model og deres udpegede målobjekter, inden angrebet blev sat ind. Sådanne præsentationsformer var afhængige af efterretningsmateriale fremskaffet i god tid før en operation. I allieret regi var denne form for præsentation imidlertid ikke et ansvarsområde for kampinformationstjenesten, hvis primære opgave var at præsentere det løbende og aktuelle situationsbillede.

Det var fra starten et problem, hvordan man bedst kunne præsentere de observationer, man modtog fra de nye sensorer for at hjælpe de kommanderende beslutningstagere. Præsentation af kampinformationens situationsbilleder i form af "plot" og "displays" af forskellig type og til forskellige formål, blev en af de store organisatoriske og udviklingsmæssige opgaver for de allierede under 2. Verdenskrig.

Med de nye sensorer var informationsmængden nu blevet så stor, og de modtagne data så tidsaktuelle, at det ikke blot var nødvendigt at fremstille situationen i billedlig form, men også påkrævet at "filtrere" de modtagne data og simplificere og tydeliggøre situationsbilledet for de beslutningstagende kommanderende. Præsentationsopgaven var derfor ikke blot et spørgsmål, der krævede tekniske løsninger, men i lige så høj grad et krav om, at de førte plot m.v. blev vurderet og forenklet af officerspersonel med den fornødne taktiske uddannelse og baggrund. Betegnelser som operationsrumsofficer, plotofficer og "direction" officer var nye betegnelser for funktioner ombord og i land. Og til varetagelse af disse ansvarsområder krævedes uddannelse på specialskoler med forskellige former for syntetisk trænerapparatur affødt af den løbende udvikling indenfor kampinformationsorganisationen.⁸⁾

Problemet var ikke helt nyt for "Royal Navy", for allerede under 1. Verdenskrigs operationer til søs førte man i flagskibene på søkort over operationsområdet et plot over egne og modstandernes positioner og bevægelser. Oplysningerne fik man fra de udgivne operationsordrer for egne styrkers vedkommende, og for de fjendtlige styrker på basis af efterretninger og rekognoscering. Egne styrkers bevægelser blev løbende plottet frem ved bestikregning på grundlag af de for operationen udgivne planer og de enkelte styrkers positions- og bevægelsesmeldinger PIM, som er en forkortelse af ("Position and intended Movements"). For fjendens vedkommende på grundlag af modtagne fjendemeldinger. Ansvar for denne plotning var

OM KAMPINFORMATION

vedkommende flagskibs navigationsofficers, og det var derfor ikke unaturligt, at den senere britiske kampinformationsorganisation blev lagt i hænderne på navigationsbranchen.



Navigationsofficerens plotningsfaciliteter og præsentationsmuligheder i Royal Navy under 1. verdenskrig.

Med de midler, man havde under 1. Verdenskrig, kunne der ikke blive tale om noget perfekt situationsbillede, hvad der tydeligt fremgår af betretningerne fra Jyllandsslaget. Alene det, at det relative bestik for den britiske slagkrydserstyrke - under admiral Beatty - og hovedstyrken - under admiral Jellicoe - var 11 sømil forskelligt, medførte, at Jellicoe kom i tidsnød med deployering af sin slaglinie for at engagere den tyske hovedstyrke, da han fik kontakt med den fjendtlige Højsøflåde under admiral Scheer. Jellicoe havde indtil da baseret sine manøvrer på fjendemeldinger fra Beatty. Man kan, med dette store søslag i erindring, ikke undlade at fundere over, hvad det ville have betydet, hvis begge parter havde været i besiddelse af radar. Det ville formentlig have gjort det umuligt for Scheer at undslippe fra Jellicoes slagstyrke natten efter slaget, hvad Scheer så dygtigt havde gjort. Englænderne blev herved berøvet den "Trafalgar" lignende sejr, de havde håbet på at få.

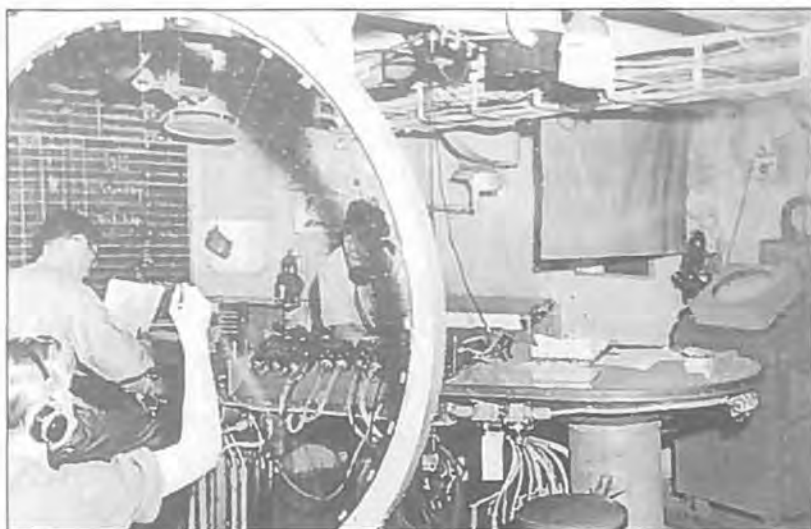
Et plot af den her omtalte art, blev kaldt et GOP ("General Operations Plot") og blev videreført i den britiske kampinformationsorganisation under 2. Verdenskrig. Egne og fjendtlige bevægelser markeredes på dette plot med henholdsvis blå og rød farve, og der anvendtes simple symboler for de forskellige skibstyper. De forskellige styrker på plottet - f.eks. konvojer og separate flådestyrker - tildeltes en kort identitetsbetegnelse, så de var lette at referere til. De midler man havde haft tidligere for at opbygge et GOP, var blevet meget forbedret siden 1. Verdenskrig, bl.a. på grund af brugen af fly til recce.

Et af de første behov for føring af et specielt plot opstod i forbindelse med brugen af asdic under ubådsjagterne. Et "Antisubmarine Plot" måtte være i stor målestok, da både ubåd og de angribende antiubådsfartøjer foretog kraftige og hyppige manøvrer på klods hold, når man fik asdickontakt. Til hjælp for ajourføring af eget skibs position blev der fremstillet et ARL-bord. (ARL står for "Admiralty Research Laboratory").⁹⁾ ARL-bordet var på toppen forsynet med en glasplade, hvorpå gennemsigtig plotterpapir blev fastgjort. I bordets bund var der et apparatur med en vogn, der styredes ved impulser fra skibets gyrokompass og automatiske log. Fra vognen kunne kastes en lysprikk op på plotterpapiret til løbende markering af eget skibs position. Herfra kunne plottterne udlægge de meldinger, der afgaves af asdicoperatøren om ubåden og af radaroperatøren om samarbejdende skibes position. Antiubådsplottet havde særlig betydning for at kunne genfinde ubåden, hvis asdickontakt mistedes momentant, og også for tilrettelæggelse af søgemanøvrer, når det var lykkedes for en ubåd at unddrage sig efter et mislykket angreb, eller hvis et skib var blevet torpederet uden forudgående kontakt med vedkommende ubåd.

ARL-bordet blev på basis af erfaringer gjort i de britiske krigsskibe i krigens første år - også benyttet til at føre et større overfladepplot kaldt LOP ("Local Operations Plot"). Målestokken var mindre end antiubådsplogets for at kunne give et fuldstændigt billede af overfladesituationen under artillerikamp og torpedoangreb, som udførtes på noget større afstande end antiubådsangreb. Plotningen af radardata på et LOP muliggjorde tegning af både egne og fjendtlige skibes bevægelser ("spor"), hvor man hurtigt kunne konstatere skibenes kurs- og fartændringer, angrebsmanøvrer m.v. Gode erfaringer for sådanne plots betydning for taktiske beslutninger, havde "Royal Navy" fået under de indledende søkampe mod den italienske flåde i Middelhavet. LOP var et på plotterpapir groft rekonstrueret merkatorkort over det aktuelle operationsområde med visse geografiske kenderpunkter på nærliggende kyster indtegnet. Et såkaldt "edderkopspind" dvs. en kompasrose med afstandsringe ud fra centrum, ført af ARL-bordets vogn, kunne projiceres op omkring eget skibs position af lysgiveren, og derved lette hurtig plotning af radarmeldinger. I sådanne plot indlagde man ofte såkaldte referencepositioner, med en af fjenden ukendt bogstavbetegnelse. Ved at angive en kompasretning og en afstand fra en referenceposition kunne f.eks. en recce enhed give hurtige oplysninger til LOP. Man kunne også benytte såkaldte "grid", dvs. et kvadratnet over plottet, hvorved man - som på et vejviserkort - kunne angive positioner ved bogstaver og tal. Sådanne positionsangivelser kunne modstanderne ikke umiddelbart tyde.¹⁰⁾

LOP blev et meget benyttet og nødvendigt plot i de eskorteskibe, der beskyttede de britiske kystkonvojer i Kanalen og Nordsøen. Disse konvojer blev ofte om natten angrebet af tyske motortorpedobåde (af briterne kaldt "E-boats"). Et godt LOP baseret primært på radardata var en betingelse for at kunne imødegå disse angreb. En effektiv visuel udkigstjeneste og dennes direkte kontakt med plottet var også meget betydningsfuld.

Situationsbilledet af luftsituationen krævede særlige luftplot. Behovet herfor var størst i hangarskibe, hvor man skulle kontrollere egne fly i luften. Men også andre skibstyper havde behov for luftplot af hensyn til anti-luftskytsets beredskab og anvendelse. Luftplot blev ført på store "edderkopspind" med eget skib eller en flådestyrkes "guide" som centrum. Da radarobservationer af store og højtflyvende flyformationer kunne ske ud til ca. 100 sømil under gode radarforhold, måtte et luftplot være i en lille målestok. Der var i et sådant plot ikke behov for at markere skibenes bevægelser. Egen styrkes formation indtegnedes på et "Disposition Board".



Faciliteter til føring af Luftplo og "Fighter Direction". På øverste billede ses et fir-kantet perspektivplot, hvor der plottes på bagsiden og filtreres på forsiden, mens en plotofficer udfører luftplot "telling" på radio til skibe i flådestyrken. På nederste billede ses bag det cirkulære luftplot en "skiatron" til "fighter direction". I baggrunden et "stateboard".

Det var især briterne med deres tidlige erfaringer fra Middelhavet, hvor deres flådestyrker næsten altid var udsat for luftangreb fra italienske og tyske landbaserede flystyrker, der blev foregangsmænd for udformningen af præsentationen af luftbilledet. Der skulle være dæmpet lys i operationsrum m.v. af hensyn til radaroperatørernes observation af deres radarskærme. Af denne årsag fandt man frem til, at luftbilledet bedst kunne præsenteres på en stor lodret perspeksplade forsynet med "edderkøpspind" og afstandsringe ud til 100 sømil. Perspekspladen var kantbelyst, så man ved hjælp af fedtstifter af forskellig farve kunne markere egne og fjendtlige fly på plottet, uden at denne form for belysning generede radaroperatørerne. Brug af fedtstifter betød, at kantbelysningen fik de forskelligfarvede spor til at skinne tydeligt frem, og denne form for plotning og skrift var let at fjerne med vat eller tvist. Plotterne stod på bagsiden af det gennemsigtige plot og markerede deres radarmeldinger spejlvendt, mens en plotleder på forsiden filtrerede og tydeliggjorde plottet med de farvede fedtstifter.

Hele denne udvikling blev efterprøvet og perfektioneret af "US Navy", hvad der fik stor betydning for håndteringen af sø/luftkampene i Stillehavet mod de japanske styrker. De rum, hvor de forskellige plot blev ført, kaldtes i "Royal Navy" for operationsrum og i "US Navy" for CIC (en forkortelse for "Combat Information Center").¹¹⁾

For at alle enheder i en flådestyrke kunne få det mest fuldkomne billede af situationen, blev der af en plotofficer udgivet situationsrapporter ("sitreps") over VHF radio direkte fra plottene. Det gjaldt både luft- og overfladeplot, og til det formål blev der udstykket kontrolskibe, som var ansvarlige for den samlede informationsformidling, herunder tildeling af sporbetegnelser for nye detektioner, og for udgivelse af "sitreps".

Præsentation efter lignende principper udførtes i kommandocentraler i land. Omkring flådebaser oprettede de allierede "Seaward Defence Centres" med ansvar for det søværts lokalforsvar. I de større hovedkvarterer blev vægten mest lagt på det strategiske billede. Ved alle de krigsførendes øverste flådehovedkvarterer i London, Washington, Berlin, Rom og Tokyo, hvorfra de overordnede ordrer og direktiver for søkrigsførelsen udgik, førtes verdensomspændende plot, der satte de øverste flådechefer i stand til at overskue den daglige situation til søs. Eksempelvis førtes i det Britiske Admiraltets operationscenter i kældrene under Whitehall i London et meget stort vægplot over situationen i Atlanten. På dette vægplot, hvor de kvindelige plottere måtte betjene sig af rullestiger for at nå over hele plottet, fæstedes symboler for egne konvojer, selvstændige flådestyrker og enheder samt for fjendtlige enheder, især informationer, man fik om aksemagternes ubåde. Meget af den information, man fik om ubådenes positioner og bevægelser, stammede fra landbaserede radiopejlestationer, men naturligvis også fra

egne sø- og luftstyrker, der var engageret i konvojeskorte, recce og ubådsjagt. Et modstykke hertil, men organiseret efter samme principper, var chefen for den tyske ubådsflåde admiral Dönitz' atlantplot ført i hans underjordiske bunkerhovedkvarter i Lorient i Frankrig, indtil de allierede befriede Frankrig. Alle landbaserede hovedkvarterer havde tilknyttet signalcenter og radiostationer, nødvendige for ledelse og kontrol. Selv midlertidige hovedkvarterer måtte etablere plot og oversigtstavler ("totes") af forskellig art.

En erindring herom findes på den britiske kampinformationskole H.M.S. Dryad, som under 2. Verdenskrig i 1941 blev etableret ved Southwick House nær Portsmouth. Denne skole og dens faciliteter blev før og under de allieredes invasion af Normandiet i juni 1944 stillet til rådighed for den øverstkommanderende - general Eisenhower - og hans stab. På et stort vægplot er der den dag i dag bevaret situationsbilledet til søs og i land på D-dagen.

TAKTIK OG VÅBENLEDELSE

Under større flådeoperationer, hvor der var en trussel om angreb både fra fly, overfladeskibe og ubåde, kunne aktivitetsniveauet i operationsrummet hurtigt blive hektisk. Behovet for oplysninger og anvisninger fra dette rum var mangeartede, og lederen af operationsrummet blev en central figur, når "hele orkesteret spillede".

Ved operationer i kystområder - f.eks. under landgangsoperationer - var sikker og nøjagtig navigation et ekstra krav, hvor operationsrummet måtte assistere. Sejlads i minestrøgne ruter, zig-zag sejlads i formation med mørklagte skibe og natflyvninger fra hangarskibe var situationer, hvor de vagthavende officerer og flyenes piloter havde behov for al den hjælp, de kunne få fra skibets operationsrum.

Når der blev beordret taktiske evolutioner, hvor skibe i styrken skulle skifte position eller udføre særlige opgaver, var der behov for løsning af relativ bevægelsesopgaver omfattende hvilke kurser og farter, der kunne benyttes, og hvor lang tid det tog. En sådan særlig opgave kunne være udlægning af røgslør eller kunstig tåge for f.eks. at dække en konvojs handelskibe mod fjendtlig observation eller beskydning. Her var der behov for beregning af en udgangsposition og en styret kurs - afhængig af vindretning og styrke, så røgsløret eller tågebanken kom til at ligge korrekt.

Meteorologiske og astronomiske forhold, vind og sø, sigtbarhed, skydække, lysforhold, sol op- og nedgang, måne op- og nedgang og faser har altid været af stor taktisk betydning til søs og alle sådanne data måtte være tilstede i operationsrummet.

Ledelsen af de forskellige våben havde behov for assistance fra operationsrummet. Før et artilleriengagement var der behov for en måludpegning og oplysning om målets art, kurs og fart. I situationer, hvor en flådestyrke skulle engagere flere mål samtidig, var der behov for anbefaling vedrørende ildfordeling.

Under 1. Verdenskrig og i den første del af 2. Verdenskrig benyttede man kraftige projektører til at belyse og identificere modstanderen under kamp i mørke. Da sådanne lyskilder også var gode sigtepunkter for fjendens artilleri, blev man - efter radarens tilkomst - tilbageholdende med at benytte projektørbelysning. Det var dog fortsat under natkamp ønskeligt med en form for belysning af målene og hertil benyttede man sig af lysraketter og lysgranater, som skulle placeres i en vifte bag målet eller målene. Det var her operationsrummets opgave at give anvisninger på, hvordan denne vifte skulle placeres. Et eksempel på den taktiske udnyttelse var ved sænkningen af den tyske slagkrydser "Scharnhorst" ud for Nordkap i december 1943, "Scharnhorst" blev belyst og identificeret med lysgranater, før den blev sænket af den britiske "Home Fleet" under kommando af admiral Fraser.

En særlig krævende opgave for kampinformationstjenesten under de allieredes landgangsoperationer var oplysninger til artilleriet under bombardement af specifikke mål i land; mål, som ofte ikke kunne observeres direkte fra det bombarderende skib. For at kunne udføre sådanne bombardementer var en løbende navigatorisk nøjagtig pladsbestemmelse for det skydende skib og en nøje bestemt geografisk position for målet i land en absolut nødvendighed, medmindre målet var direkte synligt fra det skydende skib. Observation af granatnedslagene og korrektion af disse krævede enten et observationsfly ("spotter plane") eller en "forward observer" placeret i land indenfor synsvidde af målet. Disse fremskudte observationsposter måtte være i direkte radiokontakt med det skydende skibs operationsrum.

Denne taktik og teknik blev i løbet af 2. Verdenskrig perfektioneret, hvorved det blev muligt at ødelægge selv bevægelige mål inde i land - såsom fremrykkende kampvogne - adskillige kilometer fra kysten. Det britiske slagskib "Warspite" udførte sådanne opgaver ved invasionerne på Sicilien og i Italien og Frankrig.

Ved torpedoangreb måtte torpedoledelsen have oplysninger om målets art, kurs og fart for at affyre en torpedo eller en salve af torpedoer med den rette dybdeindstilling således, at der var størst mulig chance for træfning. Og skibschefen havde behov for anbefaling fra operationsrummet for at komme i en gunstig position for torpedoaffyring. Dette problem var ikke mindst, når en flotille af torpedofartøjer skulle udføre et "stjerneangreb" ved at placere sig rundt om målet. Flotillens torpedoer skulle så vidt muligt affy-

res samtidig og på en sådan måde, at målet fik mindst mulig chance for at undvige torpedoerne ved afdrej.¹³⁾

Efter enhver sø/luftkamp, hvor egne og fjendtlige skibe blev sænket, var det af hensyn til senere operationsanalyse og af historiske grunde nødvendigt at bevare fuldstændige plot over kampsituationen med markering af våbenanvendelse samt sænkedes skibes position og bevægelser før sænkningen. Sådanne plot vedlagt udskrift af krigsdagbogen indsendtes til den analyserende myndighed sammen med den kamprapport, som blev afkrævet fra alle enheder, der havde været i kamp. Formålet hermed var at give de operative styrker del i krigserfaringer så hurtigt som muligt.

Taktikken for angreb på ubåde ved brug af asdic eller sonar er omtalt i et foregående afsnit. Behovet for assistance fra operationsrummet under ubådsjagt var særlig stort når dækningsstyrken for en flådestyrke eller konvoj under march skulle samarbejde med selvstændige "anti submarine support groups", og når der var antiubådsfly, som skulle dirigeres i et tæt taktisk samarbejde mellem skibe og fly. Disse grupper, der i krigens senere faser blev tildelt nybyggede eskortehangarskibe, var kampinformationsmæssigt særdeles veludrustede og opøvede i antiubådskrigsførelse. Hvis sonarkontakt under ubådsjagt mistedes, eller når det lykkedes en ubåd at torpedere et skib uden selv at være lokaliseret, var der behov for at udføre særlige søgemanøvrer efter foreskrevne mønstre, der skulle give den størst mulige chance for at genfinde en ubåd, som søgte væk efter et angreb. Sådanne søgemønstre tilrettelagdes bedst på plottet hos den kommanderende. Både skibe og fly måtte være parat til at gå til angreb, hvis et af disse på ny fik kontakt med ubåden.

En særlig krævende opgave var forsvaret af en flådestyrke eller konvoj mod luftangreb. Her var der et stort behov for at dirigere egne jagerfly og undgå, at skibenes antiluftskys beskyd egne fly. Det var en kompliceret opgave, som krævede kampinformationstjenestens fulde støtte. Denne opgave forelå, når der indgik hangarskibe i en flådestyrke, men også når en konvoj eller flådestyrke uden hangarskib fik jagerfly beskyttelse fra land. Emnet uddybes i følgende afsnit.

"AIRCRAFT DIRECTION"

Bestræbelserne på at udnytte fly i søkrigsførelse - også udenfor flyenes aktionsradius fra baser i land - startede lige efter 1. Verdenskrig. Større krigsskibe blev forsynet med et eller to katapultfly, og man gik også i gang med at bygge forsøgsskibe med et flyvedæk. I England, USA og Japan ombyggede man til hangarskibe nogle slagkrydsere, som ellers skulle være ophugget efter flådetraktaten i Washington i 1925. Kunsten at starte og lande fly

på så relativ en lille og bevægelig platform blev udviklet og opøvet i mellemkrigsårene. Konstruktion af egentlige hangarskibe, opbygget og indrettet fra bunden til dette særlige formål, startedes i begyndelsen af 30'erne. Der var behov for at ombordtage både recce og bombefly for at forøge en flådestyrkes virkefelt, og for at medbringe jagerfly til forsvar mod luftangreb og eskortering af udsendte bombe- og torpedofly.

"Royal Navy" var den af de tre nævnte flåder, som først fik brug for at dirigere fly fra hangarskibe i krigsmæssige operationer. Naturligvis har hangarskibsoperationer kunnet indøves under fredstidsøvelser, men det var først på grundlag af krigserfaringer muligt at vurdere og videreudvikle kravene til materiel, personel, procedurer og taktik. Udveksling af observatører mellem "Royal Navy" og "US Navy" lige fra krigens start i 1939 betød, at de britiske erfaringer for flydirigering fra hangarskibe kom amerikanerne til gode ved deres indtræden i krigen i 1941. Amerikanerne bidrog til gengæld meget til den materielmæssige og organisatoriske udvikling indenfor de allierede flåder ved denne nye form for søkrigsførelse.

Massive luftangreb mod flådestyrker og konvojer samt isolerede angreb på enkelt sejlede skibe blev en realitet fra krigens start. Mod sømål benyttede tyske og italienske luftstyrker dels højtflyvende formationer af bombefly, der udløste en regn af bomber, hvoraf de fleste gik i vandet uden at beskadige de skibe, de var kastet imod. Dels anvendtes dykbombefly, hvis træffechancer var større, men sådanne fly kunne lettere engageres og nedskydes af skibenes antiluftskyts, fordi de dykkede lige ned mod skibet i angrebsfasen.

Det britiske flådeluftvåben havde specialiseret sig i torpedoangreb mod skibsmål til søs udført bl.a. med en ret forældet flytype kaldet "Swordfish". Disses piloter kunne alligevel under krigen fremvise flere gode resultater. Det tyske luftvåben fik først udviklet torpedoflytaktikken senere i krigen.

Både den amerikanske og den japanske flåde havde udviklet deres egen taktik for luftangreb til søs fra hangarskibe. Ved større koordinerede angreb på en fjendtlig flådestyrke anvendtes såvel torpedo- som dykbombefly, som af hensyn til modstanderens jagerflyforsvar måtte eskorteres af egne jagerfly. Det var en taktisk balancekunst at vurdere hvor mange jagerfly, der skulle afses til forsvar af egen styrke, og hvor mange, der kunne afses til eskorteopgaver.



Britiske og amerikanske hangarskibsbaseerede flytyper. Øverst det britiske biplan "Swordfish", som afleverer en torpedo. Det var fly af denne type, der blev anvendt i angrebet på den italienske flåde i Taranto og mod det tyske slagskib "Bismarck" i 1941. Nederst amerikanske jagerfly af typen "Wildcat", der anvendtes i søslagene i Korallhavet og ved Midway i 1942. Disse fly var ældre og langsommere end de japanske jagerfly af typen "Zeke", men kunne alligevel gøre sig gældende. De blev senere erstattet af en nyere flytype, som var "Zeke" flyet overlegent bl.a. ved at være "pansret".

Behovet for hangarskibsbaseerede fly blev stort, så både i England og USA byggedes i krigens første faser et større antal både svære og lette hangarskibe og tillige de såkaldte eskortehangarskibe. De sidstnævnte var til støtte for konvojer, antiubåds jagtgrupper og landgangsforetagender med recce-, angrebs- og jagerfly.

Ingen af de ovennævnte former for luftangreb var immune overfor skibenes antiluftskytts, men det var især indsats af jagerfly, som kunne afværge luftangreb på flådestyrker og konvojer. Det blev derfor fra krigens start nødvendigt at lade hangarskibe indgå i alle større flådestyrker og lade alle vigtige konvojer, f.eks. troppetransporter, ledsage af hangarskibe. Som almindelig bekendt havde "Royal Air Force" før krigen ved hjælp af radar og radiotelefoni udviklet metoder til at dirigere sine jagerfly i angreb på formationer af fjendtlige bombefly fra centraler på landjorden, hvad der var en af hovedårsagerne til, at det lykkedes briterne at vinde "The Battle of Britain" i efteråret 1940. "Royal Air Force" brugte også denne metode til at beskytte de livsvigtige kystkonvojer langs Englands kyster. Men jagerflyene havde en ret begrænset aktionsradius, så længere til søs var man afhængig af den jagerflybeskyttelse, man kunne få fra "Royal Navy's" hangarskibe.

Med hensyn til interceptionstaktik måtte "Royal Navy" gå i lære hos "Royal Air Force". Metoderne hertil i de britiske hangarskibe var i krigens første år ret primitive. Der er beretninger fra de første konvojer til Malta, hvor hangarskibe deltog, om hvorledes de navigationsuddannede specialister, som blev udstukket til at udføre "fighter direction", i starten blot sad med et plot bestående af en plade med et "edderkopspind". På grundlag af radarkontakt med fjendtlige og egne fly, som de selv plottede, og med direkte radiokontakt med vedkommende jagerpilot, var de i stand til at dirigere et jagerfly i modangreb på et eller flere fjendtlige fly. Med kendskab til de fjendtlige flys kurs og fart, som man fik fra plottet, og egne jagerflys fart og manøvreer, var en interception et ret simpelt matematisk problem om relativ bevægelse, som kunne løses af erfarne navigatører. Jagerpiloten fik pr. radio en interceptkurs ved starten fra hangarskibet, eller fra den position i luften, hvor han i øjeblikket befandt sig. Piloten modtog løbende justeringer af kursen på vejen ud mod de fjendtlige fly, indtil han fik visuel kontakt med fjenden, meldte "Tally Ho" og derefter selvstændigt udførte sit angreb. Der var også behov for vejledning af alle piloter til efter et engagement at finde hjem og lande sikkert på hangarskibet. Og skulle en pilot blive nødsaget til at nødlande på vandet, skulle hans position noteres og assistence til at samle ham op udsendes.

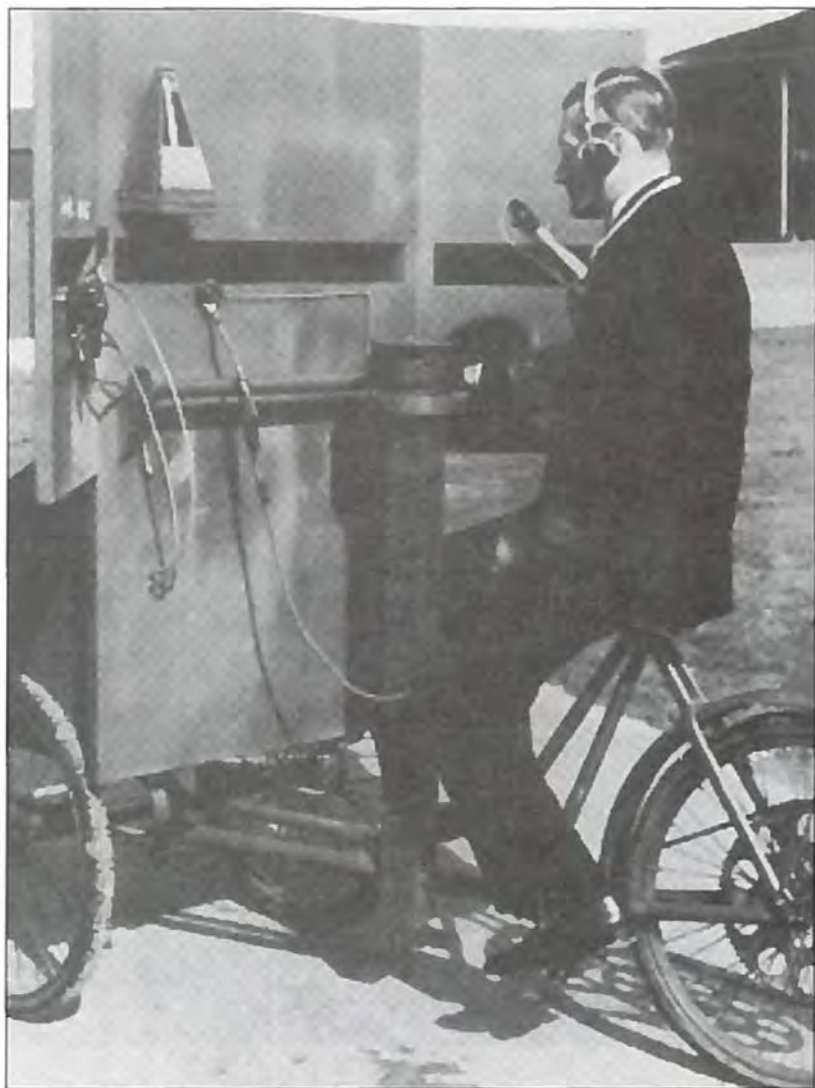
Officerer, der blev uddannet til at dirigere fly, vil herefter blive kaldt "Aircraft Direction Officers" forkortet ADO. Havde man flere ADOer ombord, var det muligt at dirigere adskillige jagerfly i forskellige sektorer om-

kring en flådestyrke og foretage interceptioner helt ud til 60-70 sømil fra hangarskibet.

Denne teknik og taktik var i høj grad et spørgsmål om, at piloten havde fornøden tillid til vedkommende ADO. Og det blev hurtigt nødvendigt at give søofficerer, der skulle varetage ADO funktioner til søs, en specialuddannelse. Dette skete for "Royal Navy's" vedk. ved en særlig "Aircraft Direction School" i Yeovilton i Sydvestengland, hvor det britiske flådeluftvåben havde en base, så ADO eleverne let kunne komme op at flyve og se, hvordan teknikken og taktikken skulle fungere i praksis. Forinden måtte eleverne igennem en del radarteori og praktiske syntetiske øvelser. Disse øvelser afvikledes på en morsom måde, hvor "angrebsfly" og "jagerfly" var repræsenteret ved trehjulede cykler udstyret med et "cockpit" og med radiotelefon, og hvor interceptionsøvelserne foregik på en stor bane, dirigeret af ADO eleverne fra en bygning, der havde udsyn over banen. Som "bombeflyverpiloter" anvendte skolen kvindelige marinere ("Wrens"), mens ADO eleverne på tøm måtte fungere som "jagerpiloter". De fik herved en grundig praktisk oplæring i, hvordan taktikken skulle udføres til søs.

Udstyret til interception ombord i skibene blev efterhånden forbedret bl.a. ved indførelse af specielle radarer til højdebestemmelse af fly. Man havde hidtil været henvist til at bedømme flyenes højde på grundlag af den afstand, på hvilken man fik den første radarkontakt med et angribende fly eller en gruppe af fly. Og det havde derfor ofte været et problem at få jagerflyene op i den rette højde i tide til at udføre en vellykket interception.^[4]

Der blev også udviklet et specielt skop, en "skiatron", til brug for ADO. Det var en stor vandret skærm, hvorpå PPI billedet fra luftvarslingsradaren blev projiceret op nedefra, hvilket muliggjorde den for en interception nødvendige plotning og beregning af interceptionskurs. ADO og hans hjælper var placeret omkring denne "skiatron" og fik derved den fornødne plads og ro til at løse interceptionsopgaverne uforstyrret af al den anden aktivitet, der foregik i rummet. Man fandt i øvrigt ud af, at lavtflyvende fly, som f.eks. torpedofly i angreb, kunne følges bedre på overfladevarslingsradaren end på luftvarslingsradaren. Der kunne være flere "Skiatrons" i hangarskibenes "Aircraft Direction Center".



"The Walls Ice Cream Fleet" ved Royal Navy's Aircraft Direction School Yeovilton 1941. På billedet ses en af de trehjulede cykler, som blev indrettet med et afskærmet "cockpit" udstyret med kompas og radio til indøvning af "Aircraft Direction" på landjorden. På andre cykler agerede "Wrens" "bombeflypiloter", mens søofficerer, som afbilledet, agerede "jagerpiloter".

OM KAMPINFORMATION

Jagerflyforsvaret måtte indsættes udenfor den sfære, hvori flådestyrkens antiluftskys skulle virke under luftangreb på styrken. Der lå derfor et stort ansvar på ADO for, at egne fly ikke blev dirigeret på en måde, så de risikerede at blive skudt ned af eget antiluftskys. Der beordredes "guns tight", når egne fly var under ud- eller indflyvning, indtil man igen kunne give "guns free". For at holde styr på luftbilledet var det nødvendigt at føre nogle tavler med data om egne flys og skibes radio-kaldesignaler, særlige opgaver og beredskab, mens data om fjendtlige enheder påførtes andre tavler ("Stateboards" og "Totes"). Sådanne oplysninger påførtes også med fedtstifter på kantbelyste perspektiplader, hvilket sammen med det svage lys på radarskærme og plot og det travle personels dæmpede tale gav rummet en særlig "atmosfære" så forskellig fra kamplarm og flystøj udenfor rummet.



US Navy "Combat Information Center", 1944". Billedet viser indretning af et "Aircraft Direction Center" i et større amerikansk hangarskib. Udover det centralt placerede luftplot med omkringstående PPI skoper bemærkes de mange "stateboards" og "totes" i baggrunden og forrest til højre et DRT overfladeplot.

Det var ikke kun i hangarskibene, man fik faciliteter til "Aircraft direction". Også i de allierede flåders slagskibe og krydsere blev der opsat det nødvendige udstyr, og de fik deres egne ADO'er til at dirigere jager- og andre flytyper, som blev udsendt fra hangarskibene eller fra land. Især krydsere blev ofte detacheret for løsning af selvstændige opgaver, hvortil et samarbejde med eller assistance til fly var påkrævet.

For at understrege, hvor betydningsfuld en sådan taktik kunne være, må man nævne den Allierede amfibielandsætning på Guadalcanal i august 1942. For at afværge japanske landbaserede luftangreb, på amfibiestyrken, blev den svære amerikanske krydser "Chicago" forsynet med et højt kvalificeret "fighter direction team" og stationeret i nærheden af landgangsstedet. Jagerfly fra 3 amerikanske hangarskibe, som var stationeret noget længere borte udenfor de japanske landbaserede angrebsflys rækkevidde, blev dirigeret med så god effekt, at japanske D-dags luftangreb havde ringe skadevirkning mod såvel styrkerne til søs som i land.

Denne gode start på de Allieredes "Solomon campaign" var et strategisk vendepunkt i Stillehavskrigen ligesom de Allierede landgangsoperationer i Nordafrika nogle få måneder senere var et strategisk vendepunkt i krigen i Europa. I de senere operationer i Stillehavskrigen blev denne taktik videreført ved udstationering af såkaldte "radar pickets". Det var "Fleet Destroyers", som stationeredes i stor afstand fra hovedflåden for at kunne give varsel og opfange angribende fly på vej mod hovedstyrken. Disse "pickets" havde også en ADO til at dirigere jagerfly fra hovedflådens hangarskibe.

Denne taktik blev især benyttet ved invasionen af Okinawa i 1945, hvor de allierede flådestyrker blev udsat for både de kendte former for luftangreb, men også og i stigende grad for de japanske "kamikaze" angreb, hvor piloten styrede sit fly direkte mod målet i et selvmordsangreb. "Picket" opgaven var nødvendig for rettidig varsling, men ikke misundelsesværdig, idet det ofte var "picket" skibene, der blev udsat for kamikaze angreb.

Et af de bedste eksempler på, hvor langt "aircraft direction" teknik og taktik var nået i "US Navy", er søslaget ved Marianerøgruppen i Stillehavet i juni 1944; det sø/luftslag, som siden blev kaldt "The Great Marianas Turkey Shoot". I admiral Spruance flådestyrke, der havde fået ordre til at erobre Marianerne, indgik der 15 hangarskibe med i alt 800 fly af forskellig type. Hangarskibene havde en dækningsstyrke på 7 slagskibe, 20 krydsere og 70 destroyere, engageret i forsvaret af egen styrke og den nærliggende invasionsstyrke. Den japanske flåde under admiral Ozawa gik til angreb med over 500 fly i fire på hinanden følgende bølger fra såvel hangarskibe som fra flyvepladser på de omkringliggende øer, der alle var i japansk besiddelse. Under disse angreb nedskød det amerikanske jagerluftforsvar i alt 250 japanske fly og mistede selv kun 30 jagerfly. Intet skib i den amerikan-

ske styrke blev sænket. Det meget store antiluftskytts på de over 100 amerikanske skibe tog deres andel af nedskudte japanske fly.¹⁵⁾

De allieredes antiluftskyttsprojektiler var på dette tidspunkt af krigen blevet forsynet med en "proximity fuse", der var en lille radar, som fik granaterne til at detonere, når de passerede tæt på et fly og derved beskadigede flyet med sine sprængstykker. Tidligere opnåede granaterne kun effekt ved direkte træffere i flyet.



Det amerikanske hangarskib "Enterprise" med fly parkeret på flydækket. "Enterprise" deltog i slaget ved Midway i 1942. Bemærk i forskibet elevatoren til hangardækket under flydækket.

Dagen efter "The Great Turkey Shoot" var de 15 hangarskibe under kommando af admiral Mitscher blevet beordret frem i et modangreb og var i de næste 24 timer travlt engageret i at dirigere deres forskellige flytyper i koordinerede angreb på den japanske flådestyrke efter forudgående luftreccé. Ozawa trak sig tilbage efter at have mistet tre hangarskibe, fået sine øvrige skibe svært beskadiget og tillige fået de fleste af sine fly skudt ned. Man kan forestille sig, hvor hektiske disse to døgn har været for den amerikanske kampinformationstjeneste, men også hvilken triumf det var, når man

husker på hvor relativt primitivt et niveau, denne organisation var startet før krigens udbrud. Havde japanerne formået at udvikle samme evne til "aircraft direction" og forsvar af skibe mod luftangreb, ville det have taget meget længere tid for de allierede at få overtaget i Stillehavskrigen.



Hangardækket på et britisk eskortehangarskib med "Sea Hurricane" jagerfly, bl.a. anvendt under Ishavskonvojerne.

Det var dog ikke altid, at kampinformationstjenesten i "US Navy's" hangarskibsstyrker fungerede tilfredsstillende. En "Fighter Direction Officer" fra det lette hangarskib "Langley" beretter i sine erindringer om en mislykket imødegåelse af et kamikazeangreb ud for Formosa i januar 1945. En fejlagtig radaridentifikation fra et af Styrkens slagskibe med uerfarent CIC personel var skyld i, at angrebet, som medførte svære skader på to af styrkens hangarskibe og en destroyer, ikke blev imødegået i tide af styrkens jagerfly. De japanske kamikazefly var blevet opdaget i god tid af "Langley", rapporteret og plottet lige til selve angrebet skete, bl.a. med dette hangarskib som mål.

Men alt i alt var en effektiv "Aircraft Direction" fra amerikanske og britiske hangarskibsstyrker en af de væsentligste årsager til, at kamikaze truslen kunne imødegås lige til Japans kapitulation i august 1945 efter næsten 4 års sø/luftkrig i Stillehavet.

Kampinformationsorganisationen under de allieredes store amfibieoperationer var naturligvis særlig kompliceret, fordi der foregik operationer

til søs, i luften og på land samtidig. Det vil føre for vidt med en nærmere redegørelse herfor, og det skal blot nævnes, at det blev nødvendigt at indrette særlige Amfibie Kommando Skibe for koordination af kommando- og kontrolfunktionerne under disse krævende operationer.

AFSLUTNING

Som finale på denne redegørelse for kampinformation under 2. Verdenskrig skal omtales nogle søkrigsbegivenheder, der gjorde det klart for "US Navy", at det var nødvendigt at forbedre den form for kampinformationsorganisation, hvormed man var gået ind i krigen, specielt hvad angår evnen til at føre natkamp mod fjendtlige overfladestyrker.

Under de seks måneders lange kampe om Guadalcanal ved Solomonerne i det sydvestlige Stillehav i 1942/43 udkæmpedes der fire større natkampe mellem japanske og amerikanske overfladeskibe. Amerikanerne havde invaderet og erobret en japansk flyveplads under konstruktion på øen Guadalcanal, og japanerne gjorde store anstrengelser for at tilbageerobre øen bl.a. ved fremførelse af tropper ombord i destroyere under natlige flådefremstød. Årsagen til at japanerne valgte natlige fremstød var, at de allierede luftstyrker i området var de japanske overlegne. Men det var også fordi den japanske flåde havde specialiseret sig i natkamp med svært artilleri og torpedoer. Japanernes radarudstyr var primitivt eller manglede helt, men de havde udviklet en meget effektiv udkigstjeneste med højtudviklede natkikkere til deres artilleri- og torpedosigter. Deres "long lance" torpedoer var våben, der var frygtede af deres modstandere.

De allierede flådestyrker, der skulle imødegå de japanske natlige fremstød, bestod ligesom i de japanske styrker hovedsagelig af krydsere og destroyere. De amerikanske skibe var udstyret med radar, men havde ikke megen erfaring i at udnytte denne nye sensor taktisk. Under disse natlige kampe mistede amerikanerne sammenlagt 5 krydsere og et antal destroyere, mens de japanske tab kun var på 2 krydsere og nogle få destroyere. Det må retfærdigvis anføres, at også et japansk slagskib under en af disse natkampe, blev så svært beskadiget, at det fik reduceret sin fart, så det den følgende dag kunne få nådesstødet af allierede fly.

"US Navy's" erfaringer fra disse kampe var bl.a., at det var svært for de kommanderende og de enkelte skibe at få et klart overblik over den taktiske situation blot på grundlag af mundtlige meldingerne fra radaroperatørerne. Det blev også konstateret, at kommunikationskapaciteten var for lille både internt i skibene og eksternt mellem skibene. Begge dele medførte uacceptable forsinkelser i ordre- og informationsformidling.¹⁶⁾

Som følge heraf blev en amerikansk søofficer, LtCdr. Wylie, der havde været operationsofficer i en af de amerikanske destroyere under de omtalte kampe, sat til at komme med forslag til, hvordan den amerikanske CIC organisation kunne forbedres. Dette gav hurtigt resultater, idet der herefter blev udarbejdet håndbøger for den ønskede organisation i "USN Fleet Destroyers" og efterhånden også for andre skibstyper. Samtidig hermed blev der gjort kæmpeanstrengelser for ombygning og udrustning med det nødvendige apparatur i nybygninger på vej til kampzonen og i skibe, der vendte hjem herfra for reparationer og eftersyn.

Taktisk gav dette initiativ hurtigt resultater under de fortsatte søkampe omkring Solomonøerne, hvor især en destroyer flotille ("The Little Beavers") under den senere admiral Burke tilkæmpede sig en række betydningsfulde sejre. Dette var ikke alene på grund af den forbedrede kampinformationsorganisation; det skyldtes også nye taktiske doktriner indført af Burke. Uden at slippe den overordnede styring af kampen, opfordrede og tillod Burke sine underlagte chefer at udvise selvstændigt initiativ i situationer, hvor der skulle handles resolut for at opnå de fastlagte mål. Her var han på linie med en tradition, som eksisterede i "Royal Navy", og som var blevet praktiseret af flere yngre styrke- og eskorte-chefer underlagt højere kommando til søs eller i land. Eksempler på værdien af en sådan doktrin er der flere af både fra søkampene ved Narvik i 1940 og fra Middelhavet og Ishavet senere under krigen. Det var ofte i situationer, hvor man stod overfor en overlegen modstander, og der er ikke megen tvivl om, at udviklingen på kampinformationens område understøttede en sådan doktrin.

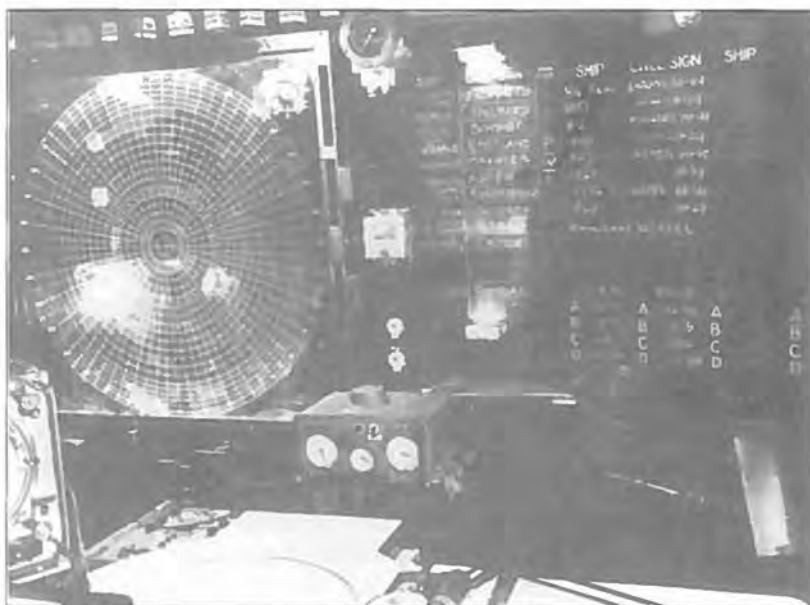
Den store betydning for de allierede af den stedfundne udvikling af kampinformationstjenesten kan bedst belyses af følgende citat fremsat i USA efter krigen:

"The CIC was one of those vital improvements - invisible in photos and scarcely noticed by historians - that enhanced performance through improved command and control as much as, say, doubling of weapons carried, would have done."

Captain Wayne P. Hughes Jr. USN. Dep. of Operations Research, USN. Post Graduate School, Monterey, California. (1986).

Det må i denne sammenhæng bemærkes, at mens det tidligere havde været utænkeligt, at en styrke- eller skibschef under kamp udførte sin kommandofunktion fra andre steder end vedk. skibs kommandobro - evt. en særlig bro for en kommanderende admiral - blev det efterhånden under 2. Ver-

denskrig mere almindeligt for vedk. chefer i mange situationer at udføre kommandofunktionen fra operationsrummet, respektive CIC, fordi de følte, at det var her, de fik det bedste og hurtigste overblik over den taktiske situation.



Luftplot, Skiatron m.v. i et større hangarskib. Bemærk "stateboards" med "Radio callsigns" i baggrunden.



Radaroperatør og Aircraft Direction Room i britisk krigsskib, 1945.

Den effektivisering, som udviklingen på kampinformationens område kom til at betyde for kommando og kontrol funktionerne indenfor en flådestyrke såvel som i det enkelte krigsskib, medførte naturligvis forøgelse og uddannelse af personelkategorier, som der ikke var taget højde for ved krigens begyndelse.

Man må imidlertid konstatere, at disse nye krav var en beskedent pris at betale for øget effektivitet. Klartskibsbesætningen i operationsrummet i en "Fleet Destroyer" var på ca. 15 mand, i større skibe det dobbelte og i hangarskibe det tredobbelte. Men set i relation til skibenes fulde besætning - der blot for destroyernes vedk. var på 250-300 mand, var der tale om et relativt lille ekstra personelkrav. Måske var det største problem at fremskaffe den fornødne kvalificerede officersbesætning til det nye tjenesteområde. Her måtte de allierede flåder i høj grad trække på indkaldt reservepersonel med en akademisk, videregående teknisk eller anden højere civiluddannelse som baggrund. Det er bemærkelsesværdigt, hvor hurtigt og godt dette reservepersonel, som for de flestes vedk. aldrig havde været til søs, løste deres ansvarsfulde opgaver.

Kampinformationstjenesten med dens sensorer og andet specielle materiel, som beskrevet i det foregående, stillede også nye krav til teknisk

personel med en uddannelse, som kunne sikre vedligeholdelse og maksimal ydeevne af det nye komplicerede elektroniske materiel. Hertil kom øgede krav til flådernes forsyningstjeneste, da der var tale om en kategori af ret "sårbar" materiel, som måtte kunne repareres eller udskiftes hurtigt på stedet ved opståede havarier eller kampskader.

Man kan ikke afslutte en redegørelse for kampinformationens udvikling og betydning for de allierede under 2. Verdenskrig uden at nævne de mange frivillige eller indkaldte menige, som - med en almindelig skoleuddannelse og en på grund af krigsforholdene forceret sømilitær specialuddannelse som baggrund - bemandede posterne til søs og i land som radar-, sonar- og ECM-, radiooperatører og plottere. De blev ledet og videreuddannet for det meste "on the spot" af nogle ældre befalingsmænd, som for de flestes vedkommende kom fra andre specialer og måtte igennem en omskoling, fordi det hele var så ukendt og nyt ved krigens start. Uden dette persons pligtfølelse, årvågenhed, omhyggelighed og evne til at "bevare hovedet koldt" i kampsituationer ville alle de materielle og organisatoriske forbedringer af kampinformationen have været spildt.

De britiske og amerikanske erfaringer fra søkrigen under 2. Verdenskrig på kampinformationens område, er lykkeligvis gået videre til deres senere allierede i de mindre NATO flåder. At det blev muligt indenfor NATO-alliancen at integrere og videreudvikle en effektiv kampinformationstjeneste - i dag i høj grad baseret på moderne computer- og informationsteknik - skyldes ikke mindst de tekniske landvindinger og bestræbelser på at forbedre organisationen, som "Royal Navy" og "US Navy" gjorde under denne krig.

Det kostede, som Winston Churchill sagde, både "blod, sved, slid og tårer", men anstrengelserne for at perfektionere kampinformationstjenesten førte til resultater, der var et markant træk ved udviklingen på hele søkrigsførelsens område. Det var resultater som utvivlsomt var medvirkende til de allieredes sejrrige udgang på 2. Verdenskrig.

SLUTNOTER

- 1) Både i "Royal Navy" og "US Navy" valgte man terminologien "kampinformation" for at understrege, at denne nye institution var til støtte for den kommanderende - i det enkelte skib, skibschefen - som var den, der under kampforhold traf de nødvendige beslutninger og udgav sine ordrer. Man erkendte samtidig, at det var lederen af kampinformations-tjenestens naturlige opgave at give anbefalinger om handlemåder i taktiske spørgsmål; handlemåder, som den kommanderende kunne godkende, modificere eller afvise. "Team Work" havde altid været "alfa og omega" såvel i en flådestyrke, som i dennes enkelte enheder.
- 2) Hos de allierede vakte det efter 2. verdenskrig forundring, hvor relativt tilbagestående deres flådemodstandere var på kampinformationsområdet, f.eks. hvad angår udstyret i operationscentraler. En undtagelse herfor var den Tyske Marines tidligt veludtænkte organisation for taktisk udnyttelse af registrering af modstanderens elektroniske udsendelser. I dag er dette område kaldt "Electronic Intelligence" (ELINT). Men dette forspring varede ikke ved jvf. denne artikel p.5.
- 3) I England var admiral Somerville en energisk fortalere for installation af radar til forskellige formål i "Royal Navy's" skibe og fly. Han fulgte personlig den tekniske udvikling og de materieforsøg, der i 30'erne foregik på flådens Signalskole, som var ansvarlig for radio- og radarmateriellet. I USA havde admiral Lee - kendt for sin kommando over de nye slagskibe i Stillehavskrigen - en lignende rolle og indflydelse m.h.t. radarudviklingen i "US Navy".
- 4) "Asdicens" retningsbestemte lydfrembringelse blev opnået ved elektrisk påvirkning af en kvartskrystal, som også var i stand til at opfange og registrere mulige ekkoer fra de lydudsendelser - såkaldte "ping" -, der aktiviseredes med ønskede mellemrum. Lydgiveren var placeret i en strømlinieformet "dome", som kunne sænkes ud fra og trækkes op i skibsbunden. Den var placeret i den forreste del af skibsskroget for at være længst mulig fjernet fra skibets skrue- og maskinstøj. "Asdicdomen" måtte trækkes op, når skibet gjorde høj fart, og når der manøvreredes i lægt farvand.
- 5) Mens de fleste britiske og canadiske antiubådsskibe var udstyret med asdic ved 2. Verdenskrigs udbrud var kun en mindre del af "US Navy's"

OM KAMPINFORMATION

tilsvarende skibe forsynet med sonar i 1939. Men "US Navy" kunne i årene før USA's indtræden i krigen i dec. 1941 nå at forbedre denne situation, samtidig med, at de kunne trække på "Royal Navy's" erfaringer vedr. antiubådsudstyr og -taktik, herunder ikke mindst faciliteter og metoder til at uddanne og optræne sonaroperatører.

- 6) Der blev i krigens senere år også udviklet "flydende" sonarbøjer, som kunne udkastes fra antiubådsfly i åbne havområder, hvor der var konstateret ubådsaktivitet. Disse bøjer kunne ved en indbygget radiosender med antenne, som stak op over vandet, meddele opfangede data fra ubåde til nærliggende skibe og fly. Denne teknik og taktik blev dog først perfektioneret efter 2. verdenskrig.
- 7) En nærmere omtale af de forskellige ciffer- og kodesystemer anvendt under 2. Verdenskrig falder udenfor denne artikels rammer. Læsere, som er interesseret i dette specielle område og specielt de resultater, man opnåede ved brydningen af sådanne kodesystemer, kan bl.a. henvises til R. Lewins bog "The Other Ultra" udgivet i 1982 af "The Anchor Press. Ltd.", Essex, U.K.
- 8) I "US Navy" blev lederen af skibets "Combat Information Center" (CIC) kaldt "Evaluator". Mens det i "Royal Navy" normalt var skibets navigationsofficer, der var operationsrumsleder under klart skib, blev det i "US Navy" efterhånden skik at lade skibets næstkommanderende ("Executive Officer") besætte den tilsvarende post i CIC, idet denne antoges at være den - efter skibschefen - taktisk mest erfarne officer. Tidligere havde "Executive Officer" under klart skib haft post i den agter kommandocentral, hvorfra han skulle overtage kommandoen, hvis skibschefen og kommandobroen blev sat ud af spillet under kamphandlinger.
- 9) I "US Navy" havde man konstrueret et tilsvarende apparatur kaldet "Dead Reckoning Tracer" (DRT). Det var udstyret med en parallelforskydelig gradinddelt kompasskive forsynet med en drejelig afstandslinje, hvilket gjorde det nemt at afsætte både geografiske positioner og data fra radar, sonar og ESM nøjagtigt.
- 10) Den tyske marine anvendte et hemmeligt "gridnet" over Atlanterhavet til brug for ubådsoperationerne. Tildelte patruljefelter og positionsmeldinger fra ubådene meddeltes i denne kode. Det lykkedes dog briterne at få kendskab til denne gridkode efter erobringen af en beskædi-

get tysk ubåd i maj 1941, og det gav en vis mulighed for at følge med i tyske ubådsbevægelser. For at sikre, at tyskerne ikke fik kendskab til denne "erobring" blev den hemmeligholdt. (Ubåden sank under forsøg på bjergning, og dens bjergede besætning kom i krigsfangelejr i Canada). En lignende erobring af en tysk ubåd på åbent hav blev udført af en amerikansk ubådsjagtgruppe med eskortehangarskibet "Guadalcanal" i juni 1944. Også her fik man fat i forskellige hemmelige kodesystemer og kort. Det var i øvrigt ikke muligt for den Tyske Marine at ændre sin gridkode med kort varsel af hensyn til ubåde som var på længere tids patrulje.

- 11) Oprindelig var der i "US Navy" tvivl om, hvor et CIC burde placeres. Visse chefer ønskede det umiddelbart agten for kommandobroen og i plan hermed, så der var hurtig adgang til rummet fra kommandobroen - chefens normale plads under klart skib. Skibskonstruktionen i eksisterende skibe gjorde dette vanskeligt. I stedet valgtes en placering i rummet umiddelbart under kommandobroen med fornødent internt kommunikationsudstyr samt placering af en PPI på kommandobroen. Fornøden plads til CIC blev fundet i rum, der oprindelig var tildelt en ombordværende divisions- eller flotillechef. I "Royal" Navy" havde man fundet frem til en lignende placering af operationsrummet, som den bedst mulige. Her søgte man at muliggøre observation af plottet fra kommandobroen gennem et særligt "Viewing Device". Den ideelle løsning på placering af operationsrum/ CIC var kun mulig i nybyggede skibe.
- 12) Målupegning til artilleriledelse blev hurtigere efter opfindelsen af en "elektronisk pegepind" ("Cursor") på PPIer. Denne muliggjorde hurtig og nøjagtig dataoverførsel til artillericentraler. Ikke alt sekundært skyts - f.eks. det meget anvendte 40 mm Bofors antiluftskyts - kunne dirigeres centralt. Først på et sent tidspunkt af krigen fik man målfølgningsradarer hertil.
- 13) Oprindelig anvendtes optiske sigtemidler på kommandobroen til torpedoiledelse. I de allierede flåder blev man efter radarens perfektionering klar over, at torpedoiledelsesinstrumenterne burde placeres i operationsrummet, hvilket muliggjorde torpedoskydning også i mørke og ringe sigtbarhed. Ikke mindst i ubåde og motortorpedobåde var dette et stort fremskridt

- 14) Måling af et flys højde vha. radar var et vanskeligt problem, men af stor vigtighed for udførelse af en vellykket interception med egne jagerfly. Ved installation af flere varslingsradarer af forskellig bølgelængde, fik man fremkaldt forskellige søgefelter (såkaldte "lobes"), der overlappede hinanden og gav en mulighed for en omtrentlig bedømmelse af fjendtlige flys højde. Det var først i krigens sidste del, at amerikanerne fik udviklet en speciel "height finding radar", som med en smal roterende radarstråle og en stabiliseret antenne kunne måle højdevinkel og afstand til et fly, og derved bestemme dets højde.
- 15) Antallet af fly, der blev indsat og tabt på begge sider, varierer noget i beretninger om sø/luftslaget ved Marianerne. De her anførte tal er omtrentlige, men giver et realistisk billede af de relative styrkeforhold og opnåede resultater. En yderligere grund til, at Ozawa trak sig tilbage var, at han allerede under opmarchen havde mistet to af sine ni hangarskibe, som følge af amerikanske ubådsangreb.
- 16) Operationerne omkring Solomon øerne var, i hovedsagen et amerikansk foretagende med støtte af lokale britiske, australske og newzealandske styrker. De kampinformationsmæssige bemærkninger, der er anført i denne artikels afslutning har hovedsagelig relation til "US Navy".

LITTERATUR

- The War at Sea 1939-45 *Captain S.W. Roskill. D.S.O. R.N. H.M. Stationary Office, London. 1954.*
- History of USN Operations WW II *S.E. Morison. Little Brown & Comp. Boston 1954.*
- Der Seekrieg 1939-45 *Viceadmiral F. Ruge, German Navy. K.F. Koehler Verlag. Stuttgart 1962.*
- History of the Second World War *B.H. Liddell Hart. G.P. Putmann's Son. New York 1970.*
- The Story of H.M.S. Dryad *Viceadmiral B.B. Schofield. C.B.E. Kenneth Mason Publications, Ltd. U.K. 1977.*
- Naval Radar *N. Friedman. Naval Institute Press. Annapolis 1981.*
- The Other Ultra *R. Lewin. Hutchinson & Co. Ltd. London 1982.*
- Seek & Strike *W. Hackmann. H.M. Stationary Office. London 1984.*
- Angel on the Yardarm *Lt.Cdr. J. Monsarrat. USNR. Naval War College Press. Newport 1985.*
- Radar at Sea *D. Howse. The Mac Millan Press. Houndsmill 1993.*
- Brassey's Sea Power *Edited by G. Till. Brassey's London 1994.*
- The Winning Edge *K. Poolman. Naval Institute Press. Annapolis 1997.*
- The Naval Battle of Guadalcanal *J.W. Grace. Naval Institute Press. Annapolis 1999.*
- Guadalcanal, at Reevaluation *Captain W.P. Hughes Jr. USN. Naval War College Review. Spring 2000. (Book review of "The Naval Battle of Guadalcanal" by J.W. Grace)*
- Guadalcanal, The Carrier Battles *E. Hammel. Crown Publishers Inc. New York 1987.*

NY ARTIKEL OM POLSKE MILITÆRE PLANER

Forfatteren er seniorforsker ved Dansk Udenrigspolitisk Institut (DUPI) og medvirker til DUPI's udredning om Danmarks sikkerhedspolitiske situation under den kolde krig, som er en flerårig udredningsopgave efter anmodning fra regeringen, der skal omfatte perioden fra 1945 til 1991. Det daglige projektarbejde foregår i DUPI's udredningsafdeling, lejlighedsvis suppleret af eksterne eksperter. DUPI deltager med henblik på dette udredningsarbejde som associeret medlem i et omfattende internationalt forskningsnetværk "Parallel History Project on NATO and the Warsaw Pact" (<http://www.isn.ethz.ch/php>). Denne og følgende artikel kan findes på DUPI's hjemmeside <http://www.dupi.dk>.

NY ARTIKEL OM POLSKE MILITÆRE PLANER

af

seniorforsker, dr.phil. Frede P. Jensen

Det har længe været kendt, at Polen under den kolde krig forberedte sig på at foretage militære operationer mod Danmark i tilfælde af en konfrontation mellem Øst og Vest. Polske officerer har efter den kolde krigs afslutning bekræftet dette forhold. Wrocław-historikeren Pawel Piotrowski har samlet oplysningerne i den polske litteratur om dette emne og suppleret dem med nye detaljer i artiklerne "Den polske front (Kystfronten) efter 2. Verdenskrig". Polsk titel: "Front Polski (Nadmorski) po II Wojnie Swiatowej" og den mindre "Landgang i Danmark". Polsk titel: "Desant na Danie" (i tidsskriftet "Wprost" den 23. juni 2002). Den sidste artikel, der specifikt handler om angrebsoperationer mod Danmark, bringes her i dansk oversættelse. Udgivelsen sker i samarbejde mellem Dansk Udenrigspolitisk Institut (DUPI) og Parallel History Project on NATO and the Warsaw Pact (PHP), der løbende udsender nye kilder til den kolde krigs historie og selv publicerer en engelsksproget version af artiklen på sit website. PHP er en af DUPI's samarbejdspartnere under løsningen af den af den danske regering stillede opgave om udarbejdelse af en udredning om Danmarks sikkerhedspo-

litiske situation under den kolde krig. Artiklen afspejler, at der på det seneste er blevet bedre adgang til oplysninger om Polens militære rolle under den kolde krig, om end adgangen til de polske militærarkiver stadig er væsentlig dårligere end i andre tidligere Warszawapagtlande. Det omfattende østtyske militære kildemateriale til belysning af Warszawapagtens aktiviteter – som DUPI er i gang med at bearbejde – kan således i øjeblikket kun i et vist omfang suppleres med polsk materiale.

Artiklen handler primært om perioden fra 1956 og frem til ca. 1970. Som påpeget af Piotrowski i den førstnævnte artikel blev der allerede i 1950 gennemført en polsk stabsøvelse, der opererede med en såkaldt befrielse af Danmark. Interessant i Piotrowskis artikel er skildringen af, at kredse omkring partisekretær Gomulka af suverænitetsmæssige grunde udviklede ideen om en særlig polsk front, som fik russisk accept i 1961, og fra dette tidspunkt indgik som en fast bestanddel i Warszawapagtens operative planlægning som "Kystfronten". Den udbygning og konsolidering af det militære samarbejde, der fandt sted inden for Warszawapagten efter 1960 viser, at Sovjetunionen var kommet over den mistillid til Gomulka, som havde været tæt på at resultere i en sovjetisk invasion af Polen i 1956.

I artiklen skelner forfatteren mellem "operationsplaner"/"planer" og "øvelser", hvor de sidstnævnte inddrages for at illustrere "planerne". Der fokuseres på operationsplanen for den polske front (med dæksnavnet OP-61), der blev udarbejdet af polakkerne i 1961-63 efter aftale med den sovjetiske militære ledelse, og hvis indhold gengives ganske udførligt med angivelse af angrebsretninger, angrebsfaser samt fordeling af de polske styrkers opgaver. Det er første gang, at der meddeles mere præcise oplysninger om denne operationsplans indhold. Piotrowskis oplysninger om planen underbygges i øvrigt af oplysninger i den polske militærlitteratur og af de forskellige oplysninger, han har fremdraget i polske militære arkiver. Selve planens tekst hemmeligholdes stadig af de polske myndigheder, og de polske officerer, der har kendskab til den, har indtil videre følt sig bundet af det løfte, de gav ved Warszawapagtens opløsning, om ikke at stå frem og afsløre dens indhold. I de af PHP publicerede samtaler med fremtrædende polske officerer fra den kolde krig (Warsaw Pact Generals in Polish Uniforms på <http://www.isn.ethz.ch/ph>) refereres heller ingen detaljer om operationsplanen, men det bekræftes, at der eksisterede en konkret plan, hvis operative sigte ikke blev ændret under den kolde krig. Selv om de pågældende officerer er tavse med hensyn til konkrete detaljer, lægger de på den anden side ikke skjul på, at et angreb på Danmark indgik som en hovedopgave for de polske militære styrker i tilfælde af krig.

Tankevækkende er endelig den fremtrædende polske general Zygmunt Duszynskis overvejelser over muligheden af at indsætte kernevåben

mod danske byer, bl.a. med det formål at skabe panik i Danmark og derved gennemtvinge en hurtig dansk udtræden af en international konflikt.

I sidste ende må det ikke glemmes, at der var tale om militær planlægning, dvs. om mulig optræden. Det fremlagte materiale fortæller os en del om polske militære forestillinger, men meget lidt om planernes forhold til virkeligheden eller deres mulighed for succes. At planerne skulle bidrage til at fastholde en vis polsk suverænitet i forhold til Sovjetunionen er også tydeligt. De giver visse spor med hensyn til, hvorledes visse Warszawa-pagtlande forestillede sig deres styrker indsat i tilfælde af krig. Men ikke OM eller HVORNÅR eller HVORFOR et angreb ville blive startet. Afgørelser på dette niveau ville i øvrigt udelukkende blive truffet af Sovjetledelsen. Det polske materiale siger derfor i sig selv næsten intet omrisikoen for et angreb på Danmark. (3. okt. 2002)

Forfatteren er historiker ved Wrocław-afdelingen af det Nationale Erindringsinstitut og beskæftiger sig med den Polske Folkerepubliks militærhistorie. Denne artikel er en oversættelse af en artikel i Wprost, 23. juni 2002, oversat af Martin Kierulff-Jørgensen.

LANDGANG I DANMARK

Af

Pawel Piotrowski

INDLEDNING

Angreb med atomvåben mod den nordvestlige del af Vesttyskland samt luftlandsætning på den danske og norske kyst var, hvad den polske folkehærs hemmelige planer gik ud på i tilfælde af Tredje Verdenskrigs udbrud. Planerne blev udarbejdet i særlige lokaler ved Generalstaben på Rakowieckagaden i Warszawa. Kun ganske få personer havde adgang hertil.

Efter vendepunktet i oktober 1956, hvor polakker erstattede sovjetiske officerer i de ledende stillinger i Generalstaben, fødtes tanken om dannelsen af en ny front inden for rammerne af Warszawapagten. Fronten skulle operere på det nordlige afsnit af den vestlige krigsskueplads. Oprettelsen af denne nationale front blev af Gomulka-administrationen betragtet som et udtryk for den polske suverænitæt. Men Moskva så med mistro på de polske aspirationer. Selvom politbureauet (det polske) godkendte beslutningen allerede i 1958, så godkendte Kreml først i 1961 den polske deltagelse i denne form inden for rammerne af Warszawapagten. På det tidspunkt rejste en polsk delegation til Moskva. Der fik den af den sovjetiske forsvarsminister marskal Rodion Malinovskij et håndskrevet direktiv, i hvilket var udstukket opgaverne for den polske front. På dette grundlag blev oprettet en frontoperationsplan for den polske hær. Frontens operative retning og grundlæggende parametre blev fastsat fra sovjetisk side.

ANGREBSPLANEN

RHIN-LINJEN

Ifølge operationsplanen for den polske front, der fik dæknævnet OP-61, skulle 1. og 2. armé opstillet af hhv. schlesiske og pommerske militærdistrikt angribe i fase 1. Man gik ud fra, at de sovjetiske enheder i DDR ved krigens udbrud ville bremse NATOs indledende angreb (det var nemlig altid imperialisterne, der begyndte krigen). I samme periode skulle den polske fronts styrker nå koncentrationsområderne i den nordlige del af Polen og DDR, hvor der var en udbygget militær infrastruktur, ammunitionsdepoter, drivmidler og udrustning. Det polske angreb skulle starte fra det vestlige Mecklenburg i retning mod Hamburg og Slesvig-Holsten. I løbet af 2-3 dage skulle styrkerne have nedkæmpet NATOs Jyske Korps og nå frem til Elben-linien og til den dansk-tyske grænse.

I offensivens fase 2 skulle styrkerne på den polske front forcere Elben og via den nedresachsiske slette og Holland nå frem til Rhinen og Mosel. Planlægningsarbejdet i Generalstaben gik aldrig ud over denne linje. Nye mål for fronten ville blive bestemt af Warszawapagtens ledelse.

Andre opgaver var forudset for 4. armé opstillet af Warszawas militærdistrikt. I fredstid var dennes enheder kraftigt reducerede og overskred aldrig 30% af krigsstyrken. Deres udrustning afveg også betydeligt fra den, som enhederne fra pommerske og schlesiske militærdistrikt rådede over. Denne svaghed skulle kompenseres gennem anvendelsen af kernevåben og en efterfølgende massiv propaganda- og undergravelsesvirksomhed. Opgaven for 4. armé var hurtig mobilisering, forskydning af tropperne på over 1000 km fra det nordlige Mazurien til området ved Hamburg, overgang "fra march" til kamp og besættelse af den jyske halvø, de danske øer og derefter okkupation af Danmark.

DE DANSKE STRÆDER

Flåden havde til opgave at støtte den fløj af fronten, der angreb langs kysten. I 1954 gennemførte man den første øvelse i rammen "samarbejde mellem flåde og landstyrker". Flådens styrke oversteg på det tidspunkt det niveau, der var forudset i mobiliseringsplanerne. I de følgende år ændrede situationen sig, og der blev investeret mindre i flåden end i noget andet værn. Efter oprettelsen i 1955 af Warszawapagten udviklede man samarbejdsformerne mellem den sovjetiske østersøflåde og den polske flåde. Disse styrker dannede fra begyndelsen af 1960'erne Den Forenede Flåde. Denne flådes hovedopgave var at erobre herredømmet over Østersøen, medvirke i land-

gangsoperationer på de danske øer samt at tilkæmpe sig fri adgang til Nord-søen.

I de operationsplaner, som blev udarbejdet i årene 1961-63, spillede landgang på de danske kyster en vigtig rolle. Denne opgave var tildelt 7. landgangsdivision ("blå baretter") og 6. luftlandedivision ("røde baretter"). Disse enheder forberedte sig på at foretage landgangs- og luftlandeoperationer mod de danske øer mellem stræderne Storebælt og Øresund, herunder Sjælland. De polske divisioner skulle støttes af Østersøflåden, sovjetiske luftlandeenheder og marineinfanteri samt et landgangsregiment fra DDR's folkehær.

I perioden 1962-1973 byggede de polske værfter op til 23 fartøjer, der tilsammen udgjorde 2. landgangsskibsbrigade, stationeret i Swinoujcie. Man planlagde også supplering af landgangsfartøjerne med mobiliserede civile skibe. Når Sjælland var erobret, skulle landgangsstyrkerne anvendes til at gennemføre landgang i det sydlige Norge, i Osloområdet.

DET NUKLEARE SVÆRD

Fra begyndelsen af 1960'erne lagde Warszawapagtens ledelse uhyre stor vægt på at udruste enhederne med raketter, da man anså raketter for at være det bedste fremføringsmiddel for kernevåben. I årene 1961-68 oprettede man i de polske væbnede styrker 4 artilleribrigader med operativt-taktiske raketter samt fjorten artilleridivisioner med taktiske raketter. Praktisk taget enhver stabsøvelse blev afgjort gennem massiv brug af kernevåben. Under offensive operationer forudsatte man anvendelse af kernevåbenangreb af forskellig styrke – alene over Vesttyskland skulle der anvendes i alt ca. 100 kernevåbenladninger. Enhver angribende enhed skulle anvende 30-40 operativt-taktiske raketter med en rækkevidde på op til 300 km, 50-60 taktiske raketter med en rækkevidde op til 65 km samt gennemføre 6-15 luftbomberdementer med kernevåben.

I operationsplanerne var beregnet store tab blandt egne styrker i tilfælde af anvendelse af kernevåben mod fjenden. I beregninger udarbejdet i 70'erne kom man frem til, at de operative enheder i løbet af første frontoperation kunne miste 48-53% af deres styrker.

Man arbejdede med at videreudvikle planerne for den polske front helt frem til opløsningen af Warszawapagten. Heldigvis undgik vi, at vores soldater kom til at marchere igennem gaderne i København og Hamburg, der ville være blevet forvandlet til radioaktive ørkenlandskaber. Gaderne i Warszawa, Kraków og andre byer ville formodentlig have set ud på samme måde.

POLSK ATOMANGREB

Det er tilrådeligt at overveje atomangreb mod centre som Hannover, Braunschweig, Kiel og Bremen. Ødelæggelsen af disse byer vil medføre en fuldstændig destabilisering af det politiske og økonomiske liv osv. Det vil i høj grad være medvirkende til at fremkalde panik i de angrebne områder. Hvis vores propaganda udnytter virkningerne af disse slag, kan det bidrage til sprede yderligere panik blandt fjendens tropper og befolkning. For hurtigst muligt at trække Danmark ud af krigen skulle man gennemføre atomangreb mod Esbjerg (et vigtigt strategisk punkt i NATO-systemet) og Roskilde (Sjælland), og derefter iværksætte en bred propagandainsats, der havde til formål at øge panikken, advare militæret og den danske civilbefolkning mod følgerne af yderligere modstand samt true med, at yderligere atomangreb vil følge, hvis krigen fortsættes.

Uddrag af referat fra chefen for den polske front, general Zygmunt Duszynski, fra 1961. (Kilde: www.dupi.dk og Wprost.)



Kort over de polske angrebsplaner mod bl.a. Danmark. (Kilde: www.dupi.dk).

POLITIINSPEKTØRENS DELFIN PÅ MUSEUM

På Orlogsmuseet på Christianshavn kan man nu se en helt usædvanligt detaljeret model af ubåden Delfinen. Den er lavet af politiinspektør Poul H. Beck. Poul Beck arbejdede selv på Orlogsværftet under bygningen i 1:1 af den "originale", ubåd, Delfinen, der løb af stabelen i 1956.



Modellen af DELFINEN er i størrelsesforholdet 1:50.

Ubåden blev hugget op i 1983. Den midterste sektion af søsterskibet Spækhuggeren er opstillet på Orlogsmuseet, hvor man kan gå ind og mærke den klaustrofobiske stemning (det er muligvis det eneste sted i verden, hvor man kan opleve en ubåd på 2. sal).

Den smukke og særdeles nøjagtige model af Delfinen har Poul Beck lavet i sin fritid. Han er nu 58 og har for længst forladt skibsbyggeriet til fordel for et job i Rigspolitiets Afdeling A i København. Men de ledige stunder bruger Poul Beck stadig på skibene og marinehistorien, der har fascineret ham siden drengene. Han er medlem af Orlogsmuseets Modelbyggerlaug, som hjælper museet med at restaurere dets unikke historiske modeller, og også gerne bygger nye modeller af fartøjer, som ikke er repræ-

FRA ORLOGSMUSEET

senteret i museets samlinger. På den måde er laugget og Orlogsmuseet fælles om at holde liv i et ædelt gammelt håndværk.

Find også info og billeder på Orlogsmuseets hjemmeside www.orlogsmuseet.dk.



Den rigtige DELFINEN i overfladesejlads ca. 1960.

SKÆBNE FOR FLÅDENS ENHEDER EFTER SÆNKNINGEN DEN 29. AUGUST 1943

Af

stud. mag Søren Nørby

BILLEDPROJEKT FRA ORLOGSMUSEETS OG FRIHEDSMUSEETS SAMLINGER

I dagene og ugerne efter flådens sænkning den 29. august 1943 tog bl.a. Orlogsværftets ansatte en stor mængde billeder af de sænkede danske skibe. Fotografier, der både viser de sænkede skibe, og tyskernes bestræbelser på at hæve dem. Samtidig nedskrev en af orlogsværftets ansatte, Anton Jacobsen, en kort beskrivelse af de tyske bestræbelser med at hæve og reparere skibene. Tyskerne kastede sig med stor energi over arbejdet, og allerede to måneder efter flådens sænkning var hovedparten af de 32 sænkede skibe blevet hævet. Femten af skibene endte i en eller anden form for tjeneste i den tyske flåde.

Via Walter Hagenau-Poulsen, Søværnets Fototjeneste, fik jeg i sommeren 2002 en kopi af Anton Jacobsens liste, og efter gennemlæsning fik jeg den idé, at sammenkøre listen med Orlogsmuseets og Frihedsmuseets samling af fotografier fra 29. august og tiden derefter. Det var et stort projekt, med mange billeder, og af rent tekniske årsager lod det sig bedst og lettest gøre som en hjemmeside på Internettet. Her kan de mange billeder for første gang ses sammen, og man kan nu se en række af de sænkede skibe fra næsten enhver vinkel.

Orlogsmuseet indbyder derfor, i samarbejde med Johnny Balsved og www.navalhistory.dk, alle interesserede til, på Internetadressen www.navalhistory.dk/29august.htm, at kigge på de over et hundrede billeder. Som en lille ekstra finesse ligger billederne også som et slideshow, hvor man uden at røre en finger får billederne serveret et efter et. Dette kræver dog enten en hurtig internetforbindelse eller en smule tålmodighed før showet starter.

På grund af de mange billeder, kan det indebære en smule ventetid for folk, der går på Internettet via et modem at besøge siden. Dette vil givet generere nogle af brugerne, men vi har valgt at være ambitiøse. Vores klare ønske er, at lave en løsning, hvor billederne var af et antal og en kvalitet, så brugerne får et godt indblik i, hvordan de sænkede skibe så ud efter den 29. august og de bestræbelser, som tyskerne gjorde for at hæve dem.

MARINENS HÅNDVÅBEN

**Udstilling om marinens håndvåben
5. oktober 2002 til 23. februar 2003**

Efterårets særudstilling handler om Marinens drabelige værktøj - håndvåbnene. Når skibene kom i kamp, var matroser og officerer udstyret med våben, så de kunne angribe og forsvare sig i nærkamp. Rigtige søslag kunne være en drabelig affære!

Våben blev også brugt (og bruges stadig) som værdighedstegn i Søværnet. Smukke sabler blev skænket af Kongen som gave til fortjenstfulde officerer. Dolke og sabler var ofte af høj kunstnerisk og håndværksmæssig kvalitet.

MARINEHISTORIE PÅ INTERNETTET

Af

*overarkivar Hans Christian Bjerg
Søværnets historiske Konsulent*

Marinehistorisk interesserede vil kunne finde meget materiale vedrørende marinehistorie på Internettet. Der skal imidlertid her gøres opmærksom på et initiativ, som kan tænkes at have dette tidsskrifts læsers interesse. Med U.S. Naval Historical Center, Washington, som udgangspunkt og sponsor er der blevet etableret verdens første digitale online tidsskrift for marinehistorie. Det drejer sig om "International Journal of Naval History. A Global Forum for Naval Historical Scholarship", hvis web-adresse er "<http://www.ijnhonline.org>".

Efter et prøvenummer er der nu på nettet lagt det første egentlige nummer ud. Det er tanken, at der skal udsendes et nummer hvert kvartal. Det er værd at understrege, at access og downloading fra IJNH er gratis. Der er en redaktion, samt en internationalt sammensat redaktionskomité, som undertegnede er medlem af. Første nummer er et udvidet nummer, fordi man her publicerer 40% af de papers, der skulle have været fremført på en marinehistorisk konference i Annapolis, Maryland, USA i dagene 11.-13. september 2001. Af forståelige grunde blev denne konference ikke til noget. Nu publiceres en del af papirerne altså i IJNH. Tidsskriftet vil i øvrigt ud over større og mindre artikler komme til at indeholde boganmeldelser, en nyheds- og annonceringsrubrik, "New items", hvor konferencer og andre lignende begivenheder vil kunne annonceres, samt en rubrik betegnet "Works-in-Progress Abstracts", hvor igangværende arbejder og forskning kan præsenteres for at få input eller relevante kontakter i internationalt sammenhæng. Sproget i IJNH er engelsk, men artikler, der er skrevet af ikke-engelsksprogede, vil kunne klikkes frem på original-sproget.

Det er mit håb, at dette tidsskrifts læsere vil gøre brug af de muligheder, der ligger i dette nye online tidsskrift. Der er kun få klik fra tidsskriftets første nummer. God fornøjelse!

BOGANMELDELSE

MARINEHJEMMEVÆRNET I 50 ÅR 1952-2002

FLERE FORFATTERE.

REDAKTION: JACOB WISBY OG HELLE KOLDING

**302 SIDER; ILLUSTRERET, DELVIST I FARVER; INDBUNDET
ISBN 87-89191-37-4 PRIS: 298 KR.**

**Et antal sælges gennem Hjemmeværnsmuseet i Frøslevlejren og gennem boghandlerne/forlaget.
Forlaget Wisby & Wilkens 2002**



I 2002 har Danmark haft et Marinehjemmeværn i et halvt århundrede. Det runde jubilæum vil blive markeret med kongelig deltagelse og i øvrigt fejret, som det fortjener.

I anledning af fødselsdagen og med støtte fra flere fonde og legater har Marinehjemmeværnet ladet udgive en bog om sig selv med titlen "Marinehjemmeværnet 50 år 1952-2002". Både den begivenhed, den markerer, og bogen i sig selv er usædvanlig.

De læsere, der søger en systematisk, udtømmende og stramt struktureret gennemgang af Marinehjemmeværnets historie, dets folkelige og politiske rationale og dets organisatoriske, operative og økonomiske vilkår med tilhørende statistisk materiale vil formentligt næppe få deres lyst helt stillet ved læsning af denne bog. Det har helt klart ikke været bogens primære sigte, og for dem vil det måske hjælpe at læse den sammen med "Marinehjemmeværnet 1952 – 1992", der blev udgivet til fødselsdagen for 10 år siden.

Snarere er det derimod hensigten med "Marinehjemmeværnet 50 år" at give læserne en beretning om markante begivenheder og træk i udviklingen, der sammen med den mentale bagage, der udgør Marinehjemmeværnets tankegods, danner baggrund for dets første 50 år.

Efter forord af Forsvarsministeren, af Hjemmeværnsledelsen og af Marinehjemmeværnsinspektøren er stoffet disponeret med bogens første fjerdedel forbeholdt konkrete tildragelser og tematiske beskrivelser af Marinehjemmeværnets forhold til omverdenen og dets distriktsstruktur. Her findes også en oversigt over Marinehjemmeværnets forskellige fartøjstyper gennem tiderne. Bogens resterende og største del er helliget beskrivelser af Marinehjemmeværnets lokale enheders - Flotillernes - oprindelse, historie og nuværende situation. Med få undtagelser er de enkelte afsnits forfattere ikke navngivet.

I et halvt århundrede kan man komme vidt omkring. Det gør man også i "Marinehjemmeværnet 50 år". Tildragelser til søs beskrives ganske levende og inkluderer bl.a. "Slaget ved Gedser" i 1980 som, om end ubehageligt for de involverede, heldigvis alene syntes at være en østtysk minestrygers chikane af MHV 94. Her fortælles også om undsætning af et nødstedt vikingskib i 1998 og om hjælp til to heste, der ufrivilligt var stukket til søs i 1977. Måske mindre opsigtsvækkende, men for Marinehjemmeværnets raison d'être ikke mindre vigtige, er beskrivelserne af relationerne til og samarbejdet med Søværnet, Marinehjemmeværnets uddannelser og dets plads i totalforsvars ramme. Selv om det medvirker til at understrege dansk forsvars naturlige plads i alliance ramme, virker det ejendommeligt, at man har valgt at bringe Marinehjemmeværnets operative rolle på engelsk i denne meget danske bog om denne meget danske fødselar.

De mange beretninger om marinehjemmeværnsflotillernes oprindelse, omorganisering, smertelige nedlæggelse og i enkelte tilfælde glædelige genopstandelse er ganske ujævn læsning, utvivlsomt præget af mange forskellige forfattere med hver sin stil og med rod i hvert sit lokale samfund og miljø. Det kan måske siges at være en stilistisk ufuldkommenhed, men i denne sammenhæng synes den ikke at skade, for fremstillingen spejler netop Marinehjemmeværnet i dets sammensætning af mennesker fra alle hjørner af det danske samfund, med mange forskellige uddannelser og professioner og med mange forskellige opfattelser af dette og hint. På mindst et punkt falder opfattelserne imidlertid sammen. Det gælder en stærk vilje til ved personlig indsats at medvirke til bevarelse af og om fornødent i en maritim ramme at være med til at værne det land og de værdier, vi som danske betragter som vores. Det gjaldt de første gaster med rødder i dansk søfart i allieret krigstjeneste og i modstandsbevægelsen herhjemme. Af disse første pionerer er kun få tilbage. Men det gælder også dagens marinehjemmeværnsmand og -kvinde, der helt tydeligt har både modtaget og forstået overleveringen fra deres forgængere. Det skinner klart igennem de forskellige tekstbidrag og fremstår som Marinehjemmeværnets fornemste bannermærke.

Gennem læsning af de mange flotille beretninger, der i sagens natur må rumme en del fælles træk og derfor også gentagelser, føres læseren ved hånden fra den meget spæde idemæssige begyndelse endnu før 2. verdenskrig, hvor der var tanker om at etablere et frivilligt motorbådskorps, der kunne samarbejde med et efter tredivernes forsvarsordninger meget beskedent Søværn; herfra til forholdene efter krigen præget af generel knaphed, hvor man måtte låne sig frem til fartøjsmateriel, hvor faciliteterne i land var få og ofte ringe, og hvor de blåfarvede uniformer, når de blev våde, smittede af på folkene og hvad de havde på inden under; man måtte tåle skepsis fra Søværnets officerer og "moderværnets" generelle uvished om, hvortil man overhovedet ville bruge Marinehjemmeværnet. Der var i udpræget grad brug for pionerånd og for den såkaldte AKA metode - alle kan alt - både for at holde Marinehjemmeværnet i funktion og beredskab her og nu og for at bringe det videre ind i fremtiden. Det er der også i dag. Men nu nyder man generel anerkendelse både inden for og uden for Søværnet.

Flotillernes beretninger strejfer også besætningernes med tiden stedse mere systematiske og bedre uddannelser sammen med de "syvmileskridt", der er taget med hensyn til skibsmateriel. Selv om man oprindeligt var utilbøjelig til at anerkende operative opgaver i land som relevante for Marinehjemmeværnet, er også denne bastion faldet, og til bevogtning og nærforsvar af enheder i Søværnet er nu udstukket flotillepersonel. Man læser om et kammeratskab og sammenhold, der spiller en vigtig rolle, men

også om enkelte interne spændinger mellem markante og stærke personligheder. Spændingerne var ikke altid konstruktive og befordrede ikke altid enighed og samarbejde.

Også flotillernes beretninger omtaler særlige aktiviteter. Stærkt deriblandt står flere omtaler af togterne i 1995 og -97 til de baltiske lande. Besøgene gjorde øjensynligt et stærkt indtryk på mange deltagende marinehjemmeværnsfolk.

Adskillige steder nævnes Marinehjemmeværnet som barn af modstandsbevægelsen. Selv om personificeret kontakt dertil af naturlige årsager efterhånden må være ganske sparsom, er modstandsbevægelsens paternitet stadig nærværende. Anvendte skibsnavne i Marinehjemmeværnet – f. eks. HOLGER DANSKE, BOPA og HVIDSTEN –, kontakt til nulevende medlemmer af modstandsbevægelsen og deltagelse i vagten og nedlæggelse af kranser i Mindelunden juleaften er tilbagevendende påmindelser om den alvor, der ligger bag tjenesten i Marinehjemmeværnet.

Måske har man villet gemme det bedste til sidst, for bagest i bogen finder man en kort beretning om Foreningen Kvindelige Marinere, senere Kvindeligt Marinekorps. Kronologisk mening giver placeringen imidlertid ikke, al den stund den nævnte forening har en lidt længere historie end Marinehjemmeværnet.

Bogens billedmateriale er af varierende, men gennemgående god fotografisk kvalitet med en ikke overraskende forkærlighed for motiver med Marinehjemmeværnets sejlene enheder. Kun få fejl er sluppet gennem en åbenbart prisværdig og grundig korrektur.

"Marinehjemmeværnet 50 år" er en nydelig beretning om en livskraftig fødsel med en god historie. Nedskevne beretninger om Marinehjemmeværnets lokale enheder er utvivlsomt vigtige at fastholde, ikke alene på fødselsdagen, men også for eftertiden. Dertil medvirker denne bog. Den vil interessere mange i Marinehjemmeværnet, hvor den sikkert vil udløse genkendelsens glæde. Andre vil kunne læse den med udbytte som vidnesbyrd om en enestående organisation bemandet med velmotiverede og kompetente mennesker.

Fødselaren klarer pynten i fineste form med god tilslutning og godt og moderne materiel. Danskerne kan være taknemmelige for og stolte af, at der imellem os fremdeles er et stort antal medborgere, der af egen drift ofrer engagement, tid og umage på at medvirke konstruktivt til løsning af vigtige samfundsmæssige opgaver. Nu har vi også en bog om dem gennem 50 år.

(Viceadmiral Knud E.J. Borck)

NEKROLOG

ORLOGSKAPTAJN
FLEMMING VALDEMAR CARL AXEL,
GREVE AF ROSENBORG

9.marts 1922 fødtes Grev Flemming, den gang Prins Flemming, i Stockholm som yngste søn af Prins Axel og Prinsesse Margaretha. Prins Axel var fætter til vor daværende Kong Christian X, og Prins Flemming var således halvfætter til vor tidligere Kong Frederik IX. I øvrigt var Prins Flemming også i nær familie med det norske kongehus, både på den fædrene og den mødrene side. Hans mor, Prinsesse Margaretha, datter af Christian X's søster Prinsesse Ingeborg og svenske Prins Carl, var søster til Prinsesse Märtha, gift med Kronprins, senere Kong Olav af Norge.

Prins Flemming havde arvet sin fars og farfaderen Prins Valdemars interesse for flåden, og i sommeren 1941 blev han sammen med 38 andre studenter fra det meste af landet antaget som søkadetlærling. Det skal bemærkes, at han fra sin start i søværnet ikke på nogen måde fik særbehandling, ligesom han ej heller selv på noget tidspunkt gav udtryk for, at han forventede en sådan.

Efter en måneds indledede eksercerskole med underbringelse på det gamle kaserneskip FYEN fulgte et togt med inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, indskrænket til Smålandsfarvandet og Isefjorden grundet den tyske besættelsesmagts restriktioner og den tiltagende minefare. Samme efterår var Prins Flemming blandt de 24 lærlinge, der som søkadetaspiranter blev optaget til videreuddannelse på Søofficersskolen. Efter en vinters skolegang og et nyt sommertogt var han i efteråret 1942 blandt de nu 15 af holdet, der blev udnævnt til kadetter og dermed kunne fortsætte uddannelsen.

Det følgende sommertogt i 1943, med kadetter og aspiranter fordelt på inspektionsskibene HVIDBJØRNEN og INGOLF fik en brat ende den 29. august. Da chefen for søværnets befaling om at søge til neutral (svensk) havn eller sænke skibene tidligt om morgenen blev modtaget af skoledelingen, lå denne i det sydfynske øhav. I forsøg på at nå Sverige blev skibene stoppet af tyske marineskibe i Storebælt, og tysk prisemandskab kom ombord. På trods af dette lykkedes det at få sænket HVIDBJØRNEN, hvorimod det tilsvarende forsøg i INGOLF mislykkedes, da den tyske priseficer anede uråd og udtog et antal gidsler, heriblandt Prins Flemming, og

truede med at skyde dem, hvis ikke forsøget på at sænke skibet blev standset.

Som alle andre i det danske forsvar var Prins Flemming derpå interneret af tyskerne og blev, sammen med kadetterne, først frigivet medio oktober 1943.

Efter frigivelsen deltog Prins Flemming derpå i det af Marineministeriet for kadetter og aspiranter oprettede "Civile Navigationskursus", der grundet situationens udvikling måtte indstilles i September 1944. Dette kursus fik lokaler på Handelshøjskolen i København, og her mødtes Prins Flemming atter med sin tidligere skoleveninde, datter af direktør Kai Nielsen og hustru Edith, født Fischer, Alice Ruth Nielsen, der senere skulle blive hans hustru.

Oplevelserne den 29. august 1943 havde tilskyndet kadetkorpset til aktiv indsats mod besættelsesmagten. Enkelte havde allerede under interneeringen og umiddelbart efter dennes ophør skaffet sig kontakt med den civile modstandsbevægelse, og da der blandt de øvrige var et udbredt ønske om at slutte sig til disse, tog Marinens illegale ledelse allerede i efteråret 1943 initiativ til at få de øvrige, her iblandt Prins Flemming, engageret i Søværnets del af modstandsbevægelsen.

Selv om Kongehusets medlemmer i det illegale arbejde måtte optræde med ganske særlig varsomhed, var det dog 19. September 1944 nær gået galt for Prins Flemming. Efter en advarsel var han og en kadetkammerat denne dag i færd med på cykel at transportere en del våben fra sit hjem på Bernstorffhøj i Gentofte til et mere ukendt sted. På vej ad Bernstorffsvej opdager de en tysk vejspærring etableret i forbindelse med besættelsesmagtens aktion denne dag mod det danske politi. Kun ved snarrådighed lykkedes det dem at undgå visitation og arrestation, så de kunne bringe sig selv og våbenlasten i sikkerhed.

Natten mellem den 4. og 5. maj 1945 fik Prins Flemming en af fade-rens to opklodsede biler, en Ford V8 ned af klodserne, fik malet store kadetankre på siderne, og kørte derpå ud i Nordsjælland for at samle sine gruppekammerater op til planlagt vagttjeneste ved Frihavnen.

Efter afsluttende officersuddannelse udnævntes Prins Flemming til søløjtnant II i juni 1946 med tilbagevirkende kraft fra 1/12 1945 og gjorde kortvarigt tjeneste som næstkommanderende i en ministryger. 1/11 1946 udnævntes han til søløjtnant I og kom derpå til Ubådseskadren, i hvilken forbindelse han bl.a. gennemgik kursus i England. I 1950 blev han tilkommanderet fregatten GALATHEA på den første del af dennes jordomspændende dybhavsekspedition. Efter hjemkomst og udnævnelse til kaptajnløjtnant gjorde han derpå tjeneste ved uddannelse til lands og til søs af vorden-

de søofficerer, indtil han medio 1952 efter ansøgning afgik af Søværnets linie og blev ansat som kaptajnløjtnant af reserven.

Da Prins Flemming i 1949 giftede sig med Alice Ruth Nielsen frasagde han sig prædiketet af Højhed og Prins til Danmark, og han og hustruens titel blev Greve og Grevinde af Rosenborg.

Som søofficer af reserven, i hvilken han i 1958 udnævntes til orlogskaptajn, blev han i kortere perioder indtil 1960 indkaldt til tjeneste i forbindelse med større øvelser.

Efter sin afgang fra Søværnets linie tiltrådte Grev Flemming tjeneste i sin svigerfars virksomhed A/S Carl Nielsen, Sten og Grus, et større firma, som med specialfartøjer udnyttede havbundens ressourcer til gavn for dansk industri og byggevirksomhed. Sideløbende fik han i årenes løb en række bestyrelses- og formandsposter i virksomheder inden for dansk søfart, luftfart og skibsbygning.

Grev Flemming og Grevinde Ruth fik fire børn og var ejer af Trane-mosegaard i Kongsted ved Faxe. I de senere år tilbragte de en stor del af tiden i udlandet, først i England, senere i Portugal og sidst i Frankrig, hvor Grev Flemming efter kort tids sygdom afgik ved døden 19. juni 2002. Han bisattes 3. juli fra Holmens Kirke med fuld marinehonnør og med deltagelse af Dronning Margrethe og Kong Harald af Norge i spidsen for de to kongehuse. Talrige venner og bekendte var ligeledes mødt op for at vise Grev Flemming den sidste ære.

Alle de mange, som Grev Flemming kom i kontakt med gennem sit lange og begivenhedsrige liv, har kun haft lovord til overs for hans venlige og naturlige væsen og for den indsigt han udviste i forbindelse med sine mangeårige engagementer i aktiviteter med tilknytning til dansk søfart.

Tilsvarende faldt han fra starten af sin karriere i flåden ganske ind på linie med sine kammerater fra årgangen. I forsommeren 1942, mens skoleskibet en lørdag-søndag lå i Holbæk, så man således søkadet aspirant Prins Flemming sammen med tre andre aspiranter fra landlovskvarteret køre til København og retur på en lejet firdobbelt tandem.

Kun én eneste gang mindes kammeraterne fra hans årgang, at han et øjeblik glemte, at han i søværnssammenhæng skulle se bort fra sin kongelige herkomst. I hine tider modtog søofficerer allerede fra graden søløjtnant I kongelig udnævnelse. Da Prins Flemming med sin årgang per 1. November 1946 blev udnævnt til denne grad, var han med holdet af Kong Christian X tilsagt til samlet takkeaudiens på Fredensborg slot. Monarken, der vel var fysisk svækket men mentalt i fuld vigør, sad i stol, og en efter en kom holdet frem, præsenterede sig og takkede for udnævnelsen. Da det blev Prins Flemmings tur følte han naturligt nok, at præsentation var overflødig, så han nøjedes med at takke for udnævnelsen. Majestæten så da tilsyneladende

NEKROLOG

hvast på søløjtnant I Flemming og spurgte: "Har De ikke noget navn?", hvorpå svaret hurtigt fulgte: "Flemming Valdemar Carl Axel, Prins til Danmark". De nærmeststående anede et glimt af humor i den gamle Konges øjne.

(1617 og 1619)

MARINENS BIBLIOTEK

ERHVERVELSER MAJ/JUNI 2002

BIBLIOGRAFI & BIBLIOTEKSVÆSEN

Aalborg Søfarts- og
Marinemuseum : 1992-24.maj-
2002
Aalborg : Aalborg Søfarts- og
Marinemuseum, 2002. - 19 s. : ill.
Opstilling: Museer

ADMINISTRATION & UNDERVISNING

Das rote Schloss am Meer : Die
Marineschule Mürwik seit ihrer
Gründung
Jörg Hillmann
Hamburg : Convent Verlag, 2002. -
138 s. : ill.
Opstilling:
Undervisningsvæsen.A.I.b.

Skyteskolen for Kystartilleriet
1901-2001
Arne Ness
Bergen : Skyteskolen for
Kystartilleriet, 2001. - 131 s. : ill.
Opstilling:
Undervisningsvæsen.A.I.b.

Søværnets Havaritjeneste : 50 års
jubilæum 15. maj 2002
u.st. [København] : Søværnets
Teknikskole, 2002. - 8 s. : ill.
Opstilling: Undervisning.A.I.a.

Forsvarskommandoen :
Virksomhedsregnskab 2001
Vedbæk : Forsvarskommandoen,
2002. - : ill.
Opstilling: Adm. & Org.A.
Tekst.: - 100 s.
Bilag.: - 44 s.

HISTORIE

English Civil War Travellers and
the Origins of the Western
European Grand Tour
Michael G. Brennan
London : The Hakluyt Society,
2002. - 32 s. : ill.
(Hakluyt Society Annual Lecture ;
2001)
Opstilling: Historie.B.2.

The Royal Marines : 1664 to the
present
Richard Brooks
London : Constable, 2002. - 340 s.
: ill.kort
Opstilling: Historie.C.2.

Napoleon's Lost Fleet : Bonaparte,
Nelson, and the Battle of the Nile
Laura Foreman, Ellen Blue
Phillips
London : Discovery Books, 1999. -
215 s. : ill.

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

An Illustrated History of the
United States Navy
Chester G Hearn
London : Salamander Books
Limited, 2002. - 224 s. : ill.
Opstilling: Historie.C.3.

Rule Britannia : The Victorian and
Edwardian Navy
Peter Padfield
London : Routledge & Kegan Paul,
1981. - 246 s. : ill.
Opstilling: Historie.C.2.

SVN Plan for Udflytning til
Nyholm, Bygn. 37 (MAB)
København, 1994-95. - Forsk.pag. :
ill.
Opstilling: Historie.C.1.a.1.BOKS-
IKKE TIL UDLÅN

Hilsen fra søens folk : Festskrift til
Anders Monrad Møller 2. maj
2002
København : Kontaktudvalget for
dansk maritim- og
samfundshistorie, 2002. - 237 s. :
ill.
(Maritim Kontakt ;
24)(Søhistoriske Skrifter ; XXII)
Opstilling: Persh.b.MØLLER,
ANDERS MONRAD

KRIGSHISTORIE

The Long Arm of Empire : Naval
Brigades from the Crimea to the
Boxer Rebellion
Richard Brooks

London : Constable, 1999. - 330 s.
: Ill. kort
Opstilling: Historie.C.2.

Der U-Boot-Krieg 1939-1945
Vol. 3: Deutsche U-Boot-Erfolge
von September 1939 bis Mai 1945
Hamburg E.S. Mittler & Sohn
GmbH, 2001 - 483 s. Ill.
Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

Afternoon of the Rising Sun : The
Battle of Leyte Gulf
Kennet I. Friedman
Novato, CA. : Presido Press, 2001.
- 414 s. : ill. kort
Opstilling:
Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet.

The Battle of the Atlantic 1939-
1945 : The 50th Anniversary
International Naval Conference
Stephen Howarth, ed., Derek Law,
ed.
London : Greenhill Books, 1994. -
639 s.
Opstilling:
Krh.A.II.d.2.B.Atlanterhavet.

Disaster at Bari
Glenn B. Infield
London : Robert Hale, 1974. - 301
s. : ill. kort
Opstilling:
Krh.A.II.d.2.B.Middelhavet

The Naval History of Great Britain
: During the French Revolutionary
and Napoleonic Wars
W.M. James, Andrew Lambert

New ed. with new introductions-
London : Conway Maritime Press,
2002. -: ill.
Opstilling: Krh.A.II.a.1793-1815.
I: 1793-1796 .- 420 s.
II: 1797-1799 .- 411 s.

The Tsar's Last Armada : The Epic
Journey to the Battle of Tsushima
Konstantin Pleshakov
New York : Basic Books, 2002. -
396 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.II.a.1904-05.

PERSONALHISTORIE

Charles Elliot R.N. 1801-1875 : A
Servant of Britain Overseas
Clagette Blake
London : Cleaver-Hume Press Ltd.,
1960. - 130 s. : ill. kort
Opstilling: Persh.b.ELLIOT, C.

Nicholas Pocock 1740-1821
David Cordingly
London : Conway Maritime Press,
1986. - 120 s. : ill.
(Conway's Marine Artists ; 1)
Opstilling: Persh.b.POCOCK, N.

Catalina Mot Ubåt : Flukt fra
Norge - Little Norway -
Krigsinnsats
Harald Hartmann
Oslo : Wings Forlag, 1998. - 176 s.
: ill. kort
Opstilling: Persh.b.HARTMANN,
HARALD

The Princely Sailor Mountbatten of
Burma

Ian McGeoch
London : Brassys's, 1996. - 285 s. :
ill. kort
Opstilling:
Persh.b.MOUNTBATTEN, L.

Commander of the Armada : The
Sevent Duke of Medina Sidonia
Peter Pierson
New Haven : Yale University
Press, 1989. - 304 s. : ill. kort
Opstilling: Persh.b.MEDINA
SIDONIA

A Thirst For Glory : The Life of
Admiral Sir Sidney Smith
Tom Pocock
London : Aurum Press, 1996. - 261
s. : ill.
Opstilling: Persh.b.SMITH,
SIDNEY

Lord Nelson : Ein Triumphzug
durch Europa
Frederich-Wilhelm Pohl
Hamburg : Koehlers
Verlagsgesellschaft, u.är. - 115 s. :
ill. kort
Opstilling: Persh.b.NELSON.

"Knights of the Sea" : A Viking
Family : The Voyages and
Adventures of Admiral Sir John
Hawkins Maker of History, and his
Kin
C.R. Prance
London : Quality Press, 1938. -
313 s.
Opstilling: Persh.b.HAWKINS,
JOHN

POLITIK OG

**EFTERRETNINGSVÆSEN
(FORSVARSPROBLEMET)**

Stealthily By Night : The
COPPists : Clandestine beach
reconnaissance and operations in
World War II
Ian Trenowden
u.st. : Crécy Books Limited, 1995.
- 250 s. : ill.
Opstilling: Efterretningsvæsen.B.

SKIBE, SKIBBYGNING m.m.

Flush Deck Destroyers in World
War Two
Glenn R. Arnold
New York : WR Press, 2001. - 80
s. + 1 tegning : Ill.
(Warship Perspectives)
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Warship Boneyards
Kit Bonner, Carolyn Bonner
Osceola, WI : MBI Publishing
Company, 2001. - 128 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

To Sail No More
Part Seven
Steve Bush,
Liskeard : Maritime Books. 2002 -:
96 s. Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
Opstillet efter titel

Scharnhorst and Gneisenau : The
elusive sisters
Richard Garrett

Newton Abbot : David & Charles,
1978. - 175 s. : ill. kort
Opstilling: Krh.A.I.a.5.

Run Silent
Philip Kaplan
London : Aurum Press, 2002. - 240
s. : ill.
Opstilling: Ubådsvæsen.A.I.

Mississippi River Gunboats of the
American Civil War 1861-65
Angus Konstam
1. udg.- Oxford : Osprey
Publishing, 2002. - 48 s. : ill.
(Osprey New Vanguard Series ;
49)
Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.

The Kelly's : British J, K and N
Class Destroyers of World War II
Christopher Langtree
London : Chatham Publishing,
2002. - 224 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Carrier Air War in Original WWII
Color
Robert Lawson, Barrett Tillman
Osceola, WI : Motorbooks, 1996.
176 s.
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

To Sail No more : Part 6 - United
States Navy
Daniel Madsen
Liskeard : Maritime Books, 2002. -
96 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.3
Opstillet efter titel

- Risunki Sudov ; Voennyich Flotov
Aleksandra Mjchajlovjca, Red.
S.-Peterburg, 1897. - 54 s. : Ill,
Opstilling: Krh.A.I.b.- EJ TIL
UDLÅN
- Kreuzer und Kreuzerprojekte der
k.u.k. Kriegsmarine : 1889-1918
Erwin Sieche
Hamburg : E.S. Mittler & Sohn,
2002. - 210 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.10
- H.M.S. Victory and Admiral Lord
Nelson
Peter Whitlock, William Pearce
Portsmouth : Royal Naval Museum
Trading Company Limited, u.år. -
23 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- U-boats of the Kaiser's Navy
Gordon Williamson
1. udg.- Oxford : Osprey
Publishing, 2002. - 48 s. : ill.
(Osprey New Vanguard Series ;
50)
Opstilling: Ubådsvæsen.A.III.
- Royal Fleet Auxiliary in Focus
Jon Wise
Liskeard : Maritime Books, 2002. -
128 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- SØMANDSKAB,
NAVIGATION m.m.**
The Riddle of the Compass : The
Invention That Changed the World
- Amir D. Aczel
1. ed.- New York : Harcourt, 2001.
- 177 s. : ill, kort
Opstilling: Navigation.C.III.b.
- The Malaspina Expedition 1789-
1794
Andrev David, ed., Felipe
Fernandez-Armesto, ed., Carloc
Novi, ed., Glyndwr
Williams, ed.
London : The Hakluyt Society,
2001. - : ill. kort
(Haklyut Society. Third Series ; 8)
Opstilling: Hakluyt
I: Cadiz to Panama .- 2001 .- 338 s.
.- 8; Haklyut Society. Third Series
- Lærebog i Navigationen : Første og
Anden Deel
C.T.H. Geelmuyden
1. udg. 9. opl.- Christiania : Jacob
Dybwad, 1875. - 201 s. + 5 løse
tavler : Ill. kort
Opstilling: Navigation.B.I.- KUN
TIL BRUG PÅ LÆSESAL
- Return to Tahiti : Bligh's Second
Breadfruit Voyage
Douglas Oliver
Honolulu : University of Hawaii
Press, 1988. - 281 s. : ill. kort
Opstilling: Sørjser.b.1791-93
- Havaritjenestens 50 års jubilæum
Hvims : Søværnets Teknikskole,
Havarikursus, 2002. - 1 DVD: 40
min

Opstilling: Loft IKKE TIL
UDLÅN

St. Lawrence-Søvejen : Den nye
sejlrute for Atlanterhavsskibsfarten
ind til

Nordamerikas hjerte

København : De Forenede Staters
Informationstjeneste, u.år. - 16 s. :
ill. kort

Opstilling: Handel & Søfart.B.

STRATEGI & TAKTIK

Camouflage

Alan Raven

New York: WR Press Inc

Vol. III Royal Navy 1943-1944,
2001, 56 s.

GRØNLAND

Et andet Sirius

Ove Sørensen, red.

København: Aschehough, 2002. -
196 s. : ill.

Opstilling: Grønland.V.

DIVERSE

Forest Ranger, Ahoy! : The Men -
The Ships - The Job

Michael Coney

Sidney B.C. : Porthole Press, 1983.
- 232 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.C.10.

Messenger Gods of Battle : Radio,
Radar, Sonar: The Story of
Electronics in War

Tony Devereux

London : Brssey's, 1991. - 322 s. :
ill. kort

Opstilling: Radiovæsen.D.

Da danskerne fik vinger

Torben Mygdal-Meyer

København : Gyldendal, 2002. -
325 s. : ill.

Opstilling: Flyvevæsen.

Submarine Badges and Insignia of
the World : An Illustrations

Reference for

Collectors

Pete Prichard

Atglen, PA : Schiffer Publishing
Ltd., 1997. - 136 s. : ill.

Opstilling: Uniformsvæsen.B.

VÅBENTEKNISKE- o.a. HÅNDBØGER m.v.

Danske Marineblankvåben II

Kurt Bang Petersen

Næstved : Devantier, 2002. - 232 s.
: ill.

(Vaabenhistoriske Aarbøger ; 47)

Opstilling: Artilleri.E.

Illustrierter Deutscher Flotten-
Kalender für 1915

Minden : Wilhelm Köhler Verlag,
1915. - 312 s. : ill. kort

Opstilling: Historie.C.5.

TIDSSKRIFTER & PERIODICA

Danish Foreign Policy Yearbook,
2002

DUPI

København: Dansk

Udenrigspolitisk Institut

Søredningstjenesten: Årsrapport
Århus. Søværnets operative
Kommando, 2001
KUN TIL LÆSESAL

Warship 2001-2002
Antony Preston, ed.
London : Conway Maritime Press,
2001. - 208 s. : ill.

MARINENS BIBLIOTEK

ERHVERVELSER JULI/AUGUST 2002

RETSVÆSEN

The Royal Oak Courts Martial
Leslie Gardiner
Edinburgh : William Blackwood &
Sons Ltd., 1965. - 258 s. : ill.
Opstilling: Historie.C.2.

The Royal Oak Affair : The Saga
of Admiral Collard and
Bandmaster Barnacle
Robert Glenton
London : Leo Cooper, 1991. - 190
s. : ill.Kort.
Opstilling: Historie.C.2

HISTORIE

Vor Kongelige Fæstning Nyborg
Bjørn Westerbeek Dahl
Nyborg : Nyborg Lokalhistorisk
Forlag, 1995. - 191 s. : Ill. Kort.
Index
Opstilling: Kystforsvar.A.

The Royal Navy and the Slave
Trade
Raymond Howell
London : Croom Helm, 1987. - 246
s.
Opstilling: Historie.C.2.

The Men with Wooden Feet : The
Spanish Exploration of the Pacific
Northwest

John Kendrick
Toronto : NC Press Limited, 1985.
- 168 s. : Index. Ill. Bibl. Kort
Opstilling: Sørjser.A.

Sober Men and True : Sailor Lives
in the Royal Navy, 1900-1945
Christopher McKee
Cambridge, MA : Harvard
University Press, 2002. - 285 s. Ill
Index
Opstilling: Historie.C.2.

Slaves, Sailors, Citizens : African
Americans in the Union Navy
Steven J. Ramold
DeKalb : Northern Illinois
University Press, 2002. - 253 s. :
ill.
Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.

Portsmouth : In Defence of the
Realm
John Sadden
Chichester, West Sussex :
Phillimore & Co., 2001. - 152 s. :
Ill. kort
Opstilling: Kystforsvar.B.

A Short History of the Civil War at
Sea
Spencer C. Tucker

Wilmington : Scholarly Resources Inc, 2002. - 188 s. : Kort. Ill.
(The American Crisis Series ; 5)
Opstilling:
Krigshistorie.A.II.a.1861-65

Stockholm : 750 år som handels-,
sjöfarts- och örlogsstad
Stockholm : Kungl.
Örlogsmannasällskapet, 2002. - 16
s.
Opstilling: Historie.B.1.c.

KRIGSHISTORIE

The Destruction of the Bismarck
David J. Bercuson, Holger H.
Herwig
1. ed.- Wodstock : Overlook Press,
2001. - 385 s. : ill. kort
Opstilling:
Krh.A.II.d.2.B.Atlanterhavet.

Waves of Hate : Naval Atrocities
of the Second World War
Tony Bridgland
Barnsley, South Yorkshire :
Cooper/Pen & Sword Books, 2002.
- 243 s. : ill. kort
Opstilling: Krh.A.II.d.2.A.

Naval Campaigns of the Civil War
Paul Calore
Jefferson, N.C. : McFarland & Co,
2002. - 232 s. : Kort.
Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65

Gunsmoke over the Atlantic : First
Naval Actions of the Civil War
Jack D Coombe

New York : Bantam Books, 2002. -
268 s. Ill. kort. Index/bibl.
Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.

The Glorious First of June 1794 : A
Naval Battle and its Aftermath
Michale Duffy, ed., Roger Morriss,
ed.
Exeter, Devon : University of
Exeter Press. - 179 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.II.a.1793-1815

Attack & Sink : The Battle of the
Atlantic Summer 1941
Bernards Edwards
Barnsley, South Yorkshire : Leo
Cooper, 2002. - 225 s. : ill.Kort.
Opstilling:
Krh.A.II.d.2.B.Atlanterhavet.

Warships & Sea Battles of World
War I
Bernard Fitzsimons, Ed.
New York : Beekman House, 1973.
- 160 s. : Ill. Index
(Beekman History of the World
Wars)
Opstilling: Krh.A.II.b.2.A.

The Pearl Harbor Papers : Inside the
Japanese Plans
Donald M. Goldstein, ed.,
Katherine V. Dillon, ed.
Dulles, VA : Brassey's, 2000. - 384
s. : Kort. Index
Opstilling:
Krh.A.II.d.B.Stillehavet

HMAS Sydney II : The cruiser and the controversy in the archives of the United Kingdom

Eric Grove, ed.

Canberra : RAN Sea Power Centre, 2001. - 311 s. : Ill. Kort. Index.

Noter.

(Papers in Australian Maritime Affairs ; 9)

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

The Hunt for the Albemarle :

Anatomy of a Gunboat War

John W. Hinds

Shippensburg : Burd Street Press, 2001. - 250 s. ; ill. kort

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

Imperialism at Sea : Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power and the Tirpitz plan, 1875-1914

Rolf Hobson

Boston : Brill Academic Publishers, 2002. - 358 s. : Index.

Bibl

Opstilling: Krigskunst.C.

Mineskibene Elsass og Ostmark :

Fra færge til forlis

Henrik Holleufer, Peter Holberg

u.st. : HHH Neptun forlag, 2002. - 254 s. : Ill. Kort. Bibl

Opstilling: Krh.A.I.a.5.

The Enemy we Killed, my Friend

David C. Jones

1. udg.- Llandysul : Gomer Press, 1999. - 136 s. : Ill. kort

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

The Illustrated Guide to the World's Top Naval Special Warfare Units

Samuel M. Katz

Hong Kong : Concord Publications Co., 2000. - 136 s. : Ill. Index

Opstilling: Krh.A.I.b.

Der Untergang der "Gustloff" :

Wie es wirklich war

Guido Knopp

München : Econ Taschenbuch, 2002. - 143 s. : Ill. Kort. Index.

Bibl

Opstilling:

Krh.A.II.d.2.B.Østersøen

Bombs, Torpedoes and Kamikazes

John W. Lambert

North Branch, MN : Specialty Press Publishers and Wholesalers, 1997. - 112 s. : Ill. Index

(Air Combat Photo History Series ; Volume 2)

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

Schiffssterben vor Algier :

Kampfschwimmer, Torpedoreiter

und Marine-Einsatzkommandos im Mittelmeer 1942-1945

Manfred Lau

Stuttgart : Motorbuch Verlag, 2001. - 176 s. : Ill. kort

Opstilling: Dykning.B.

Jutlandia-ekspeditionen :

Tilblivelse og virke 1950-53

Kristine K.N. Midtgaard

København : Dansk
Udenrigspolitisk Institut, 2001. -
166 s. : Index. Ill. Kort.
Opstilling: Politik.F.2.

Medieval Naval Warfare 1000-
1500
Susan Rose
London Routledge. - 155 s. : ill.
kort
(Warfare and History)
Opstilling: Krh.A.II.a.indtil 1500.

Deutsche Küstenbefestigungen in
Frankreich Lorient-Biarritz :
Waffen und Fahrzeuge der Heere
und Luftstreitkräfte
Michael Schmeelke
Special Band 29- Wölfersheim-
Berstadt : Podzun-Passas-Verlag
GmbH, 2001. - 50 s. : Ill. Kort.
Opstilling: Kystforsvar.B.

Hitler's U-Boat Bases
Jak P. Mallmann Showell
Stroud : Sutton, 2002. - 198 s. : ill.
kort
Opstilling: Kystforsvar.B.

Post "Post Mortem" : Die
Luftnachrichten Dienst in Denmark
9 april 1940 - 7 july
1945
M. Svejgaard
Karup, DK : Gyges publishing,
2002. - 20 + 134 s. : Ill. Kort.
Index. Bibl
Opstilling: Kystforsvar.A.

Kanoner, Krudt og Kugler og
mange andre forhold ved Læsø
Forsvarsvæsen 1807-1814
Arnt Jerup Wiis
Østerby Havn : Læsø Museum,
1998. - 125 s. : Ill. Kort
Opstilling: Krh.A.II.a.1807-14.

Destination Dardanelles
David Wilson
London : Leo Cooper Ltd, 1988. -
193 s. : Index. Kort. Bibl. Ill
Opstilling:
Krigshistorie.A.II.b.2.G.

PERSONALHISTORIE

Deadly Winter : The Life of Sir
John Franklin
Martin Beardsley
Duckworth : Chatham, 2002. - 272
s. : Index. Ill. Kort. Bibl
Opstilling: Persh.b.FRANKLIN,
JOHN

Krudt & Kugler i den kongelige
Marine : Grønlandshistorier samt
andre episoder fra Søværnet i
halvtredserne
Mogens Hovmand
1. udg. 1. oplag- Roskilde :
Forlaget Howmany, 2002. - 157 s.
Opstilling: Pershist.b.HOVMAND

Iskolde Flammer : Episoder fra
Thulebasen i 70'erne
Mogens Hovmand
1. udg. 2. oplag- Roskilde :
Forlaget Howmany, 2001. - 193 s.
Opstilling: Pershist.b.HOVMAND

- Letters and Papers of Professor Sir
John Knox Laughton, 1830-1915
Andrew Lambert, ed.
Aldershot : Ashgate for The Navy
Records Society. - 340 s. : ill.
(Publications of the Navy Records
Society ; 143)
Opstilling: Persh.b.LAUGHTON,
J. KNOX-
- Farragut : America's First Admiral
Robert J Schneller
Washington : Brassy's, 2002. - 116
s. : Index.
Opstilling: Persh.b.FARRAGUT
- The Naval VCs
Stephen Snelling
Stroud : Sutton, 2002. - 280 s. : Ill.
Index. Ill
(VCs of the First World War)
Opstilling: Personalhist.a.3.
- "af tilbøielighed er jeg grønlandsk"
: Om Samuel Kleinschmidts liv og
værk
Henrik Wilhjelm
København : Det grønlandske
Selskab, 2001. - 528 s. : Ill. kort
(Det Grønlandske Selskabs Skrifter
; XXXIV)
Opstilling:
Persh.b.KLEINSCHMIDT, S.
- POLITIK OG
EFTERRETNINGSVÆSEN
(FORSVARSPROBLEMET)**
På Skansen : Dansk forsvarspolitik
fra Murens fald til Kosovo
Hans Hækkerup
- u.st. : Lindhardt & Ringhof, 2002. -
237 s. : Ill. Kort
Opstilling: Persh.b.HÆKKERUP,
H.
- Cloak and Dollar : A History of
American Secret Intelligence
Rhodri Jeffreys-Jones
New Haven : Yale University
Press, 2002. - 357 s.
Opstilling: Efterretningsvæsen.A
- Sjøkrig : Perspektiver på historie
og samtid
Lars Chr. Jenssen, ed.
Oslo : Institutt for Forsvarsstudier,
1998. - 104 s.
(Forsvarsstudier ; 3/1998)
Opstilling: Politik.B.1.
- The Pueblo Incident : A Spy Ship
and the Failure of American
Foreign Policy
Mitchell B. Lerner
Lawrence. Kansas : University
press of Kansas, 2002. - 320 s. :
Kort. Index./bibl.
Opstilling: Efterretningsvæsen.C.
- The Royal Navy and the Capital
Ship in the Interwar Period : An
Operational Perspective
Joseph Moretz
London : Frank Cass, 2002. - 292
s. : Ill.
(Cass Series: Naval Policy and
History ; 15)
Opstilling: PolitikB..2.
- Årlig redegørelse 2001

- Kbh. : Forsvarsministeren, 2002. - 83 s : ill.
Opstilling: Forsvarsproblemet.B.8.
- High Readiness Forces (Air) Handbook
4th. ed.- Kalkar, Tyskland : Reaction Force Air Staff, u.år. - forsk.pag. : ill.
Opstilling: Politik.K.
- SKIBE, SKIBBYGNING m.m.**
On Deck : USS Alabama
Al Adcock
Carrollton, Texas : Squadron/signal publications, 1999. - 79 s. : Ill. (On deck ; 1)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- Destroyer Escorts in Action
Al Adcock
Carrollton, Texas : Squadron/signal publications, u.år. - 50 s. : Ill. (Warships ; 11)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- Hood : Life and Death of a Battlecruiser
Roger Chesneau
London : Cassell, 2002. - 192 s. ; ill.Kort
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- USS New Jersey : World War II to the Persian Gulf
Robert F Dorr
St. Paul, MN : MBI PublishingCompany, 2002. - 128 s. : ill.
- Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- Flugzeugträger "Akagi" : Von Pearl Harbor bis Midway
Uwe Greve, ed.
Kiel : Rudolf Stade, U.år. - 86 s. : ill. kort
(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 92/93)
Opstilling: Krh.A.I.a.7.
- Flottentorpedoboot "T 27" : Vom Seekrieg vor Frankreichs Küste 1943/44
Uwe Greve, ed.
Kiel : Rudolf Stade, U.år. - 58 s. : ill. kort
(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 101)
Opstilling: Krh.A.I.a.5.
- Dampfkorvette "Gazelle" : Eine Forschungsfahrt 1874/76
Uwe Greve, ed.
Kiel : Rudolf Stade, U.år. - 46 s. : ill. kort
(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 102)
Opstilling: Krh.A.I.a.5.
- Galleons and Galleys
John F. Guilmartin, jr., John Keegan, ed.
London : Cassell & Co., 2002. - 224 s. : ill. kort
(Cassell History of Warfare)
Opstilling: Skibbygning.A.VI.

Jane's Submarines : War Beneath
the Waves ; From 1776 to the
Present Day
Robert Hutchinson
London : HarperCollinsPublishers,
2001. - 223 s. : Ill.
Opstilling: Ubådsvæsen.A.X.

Ships for a Nation : John Brown &
Company, Clydebank
Ian Johnston
West Dunbartonshire : West
Dunbartonshire Libraries &
Museums, 2001. - 368 s. : Ill.
Opstilling: Skibbygning.F.II.

Trincomalee : The Last of Nelson's
Frigates
Andrew Lambert
London : Chatham Publishing,
2002. - 160 s. : Ill. Index
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Three Ark Royals 1938-1999
Neil McCart
Cheltenham : Fan Publication,
1999. - 208 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

HMS Eagle 1942-1978
Neil McCart
Cheltenham : Fan Publications,
1996. - 158 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

HMS Hermes 1923 & 1959
Neil McCart
Cheltenham : Fan Publication,
2001. - 192 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

HMS Centaur 1943-1972
Neil McCart
Cheltenham : Fan Publication,
1997. - 120 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

The Illustrated Directory of
Submarines of the world
David Miller
London : Salamander Books, 2002.
- 480 s. : Ill. Index
Opstilling: Ubådsvæsen.X

In Peace and War : The Story of
HMS Glasgow 1937-1958
G.D. Oliver
Woodbridge, Suffolk : Forfatterens
Forlag, 2001. - 337 s. : Ill. kort
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

HMS Gloucester : The Untold
Story
Ken Otter
2nd updated ed.- Durham : G.A.M.
Books, 0-9522194-2-5. - 204 s. :
Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Graf Luckners "Seeadler" : Das
Kriegstagebuch einer berühmten
Kaperfahrtr
Hans D. Schenk
Hamburg : Die Hanse, 1999. - 167
s. : Ill. Kort.
Opstilling: Krh.A.II.b.2.K.

Essex Class Carriers in Action
Michael C. Smith

Carrollton, Texas : Squadron/signal publications, 1997. - 48 s. : Ill.
(Warships ; 10)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

Hood's Legacy
Nixie Taverner
Bramber, West Sussex : Bernard
Durnford Publ., 2001. - 286 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Jane's Fighting Ships 2002-2003
Coulson : Jane's Info Group,
2002. - 917 s. : ill.
Opstilling: Periodika- LOKAL
HÅNDBOG

BJÆRGNINGSVÆSEN OG DYKNING

Riders of the Storm : The Story of
the Royal National Lifeboat
Institution
Ian Cameron
London : Weidenfeld, 2002. - 256
s. : ill.
Opstilling: Bjærgningsvæsen.A.2.

Submarine Researches on the
wrecks of His Majesty's late ships
Royal George, Boyne, and others,
by Mr. C.A. Deane in his improved
diving apparatus
C.A. Deane, John Bevan
Reigate, Surrey : The Historical
Diving Society, 2001. - forsk. pag..
: Ill.
Opstilling: Dykning.A.
No. 290 of 750 copies

A Demonstration of the Diving
Engine; Its Invention and Various
Uses

Michael Fardell, Nigel Phillips,
Jacob Rowe
1. ed. (Facsimile)- Reigate, Surrey
: The Historical Diving Society,
2000. - 39 s. : Ill.
Opstilling: Dykning.A.
No. 144 of 750 copies

I de bedste hænder : Historien om
M/S Hans Hedtofts forlis
Thomas Rockwell
København : Aschehoug, 2002. -
253 s. : Ill. Kort. Index. Bibl
Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

Wartime Disasters at Sea : Every
passenger ship loss in World Wars
I and II
David Williams
u.st. : Patrick Stephens Limited,
1997. - 248 s. : Index. Bibl. Ill
Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

Civil and Merchant Vessel
Encounters with the United States
Navy Ships, 1800-2000
Greg H. Williams
Jefferson, NC : McFarland, 2002. -
307 s.
Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

NORDPOLAROMRÅDET
Eisbrecher "Labrador II" : Die
Bezwingung der Nordwest-Passage
1957
Uwe Greve, ed.

Kiel : Rudolf Stade, U.år. - 46 s. :
ill. kort
(SMS - Schiffe, Menschen,
Schicksale ; 103)
Opstilling: Nordpol.B.b.1957.

Was Robert Peary at the North
Pole?
u.st., u.år. - u.pag. løbsblade : ill.
kort
Opstilling:
Nordpol.B.b.1909.UDKLIP- IKKE
TIL UDLÅN

GRØNLAND

Yorkshire's Whaling Days
Jack Dykes
Clapham, North Yorkshire : The
Dalesman Publishing Company
Ltd., 1980. - 64 s.: ill.Kort.
Opstilling: Hval- & Sælfangst.

Archeology of the Frobisher
Voyages
William W. Fitzhugh, ed.,
Jacqueline S. Olin, ed.
Washington : Smithsonian
Institution Press, 1993. - 271 s. :
ill. kort
Opstilling: Nordpolarområdet.C.

Arteries of War : Military
Transportation from Alexander the
Great to the Falklands - and
beyond
Joseph Sinclair
Shrewsbury : Airlife Publishing
Ltd., 1992. - 184 s. : ill.
Opstilling: Søtransportvæsen

STRATEGI & TAKTIK

Dimensions of Sea Power :
Strategic Choice in the Modern
World
Eric Grove, Ed.
Hull : University of Hull Press,
1998. - 182 s. : Index
Opstilling: Krigskunst.A.2.

Brown-, Green-, and Blue-Water
Fleets : The Influence of
Geography on Naval Warfare,
18161 to the Present
Michael Lindberg, Daniel Tood
I. udg.- Westport, Conn. : Praeger,
2002. - 242 s.
Opstilling: Krigskunst.C.

VÅBENTEKNISKE- o.a. HÅNDBØGER

Carrier Aviation. Air Power
Directory : The World's Carriers
and Their Aircraft 1950 - Present
David Donald, Daniel J. March
Norwalk : AIRtime Publishing
Inc., 2001. - 196 s. : Ill. Index
Opstilling: Flygevæsen

Radiotelegrafiens udvikling i den
danske marine : Noter udarbejdet
af Underskibsminør L.E. Larsen
L.E. Larsen
Statens Teletjeneste :
Radioområdet, 1989. - 35 s. : Ill
Opstilling: Radiovæsen.A.

ROMANER

SSN : Strategies of Submarine
Warfare
Tom Clancy

New York : Berkley Books, 1996. -
336 s. : Ill.
Opstilling: Krigshist.B.II.e.

H.M.S. Unseen
Patrick Robinson
New York : HarperCollins, 1999. -
440 s.
Opstilling: Krigshist.B.II.e.

**TIDSSKRIFTER &
PERIODICA**

FBT info : Forsvarets
Bygningstjeneste
København : Forsvarets
Bygningstjeneste

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. 5
December 2002
173. ÅRGANG



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

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

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

Trykkeri:

Nørrebro Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 35 39 61 33
E-mail nbb@nbb.dk
Hjemmeside www.nbb.dk

Forsidebillede: Ubåd af TUMLEREN-klassen "går højt".

Eftertryk: Tilladt med kildeangivelse, når redaktøren orienteres. Redaktionen afsluttet den 6. december.

INDHOLD

LEDER.....	188
FRA FOLKETINGET – UBÅDEN SÆLEN	
Folketingets forhandlinger om udsendelse af ubåden SÆLEN.....	189
SÆLENS DELTAGELSE I OPERATION ACTIVE ENDEAVOUR I 2002	
Kaptajnløjtnant Jan Olav Skogøy.....	210
ANVENDELSE AF FLEX-SUB I SØVÆRNET	
Direktør, orlogskaptajn Jesper Glahn.....	217
MATAPAN, DEN BRISTEDE DRØM OM "MARE NOSTRUM"	
Lektor, lic. jur. Per Jacobsen.....	225
ERHVERVELSER SEPTEMBER/OKTOBER	
Marinens Bibliotek.....	241

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



I maj traf Folketinget en historisk beslutning om at udsende ubåden SÆLEN til internationale operationer i Middelhavet. De taktiske og operative omstændigheder omkring udsendelsen af SÆLEN faldt i naturlig forlængelse af de danske ubådes lange tradition for at gøre sig gældende på den internationale scene – ofte i internationale flådeoperationer- og øvelser tæt på eller langt fra Danmarks kyster. Beslutningen krævede derfor ikke megen forberedelsestid eller doktrinmæssig omstilling for SÆLEN.

Dansk deltagelse i internationale operationer i nyere tid blev grundlagt, da korvetten OLFERT FISCHER i 1990-91 blev udsendt til Den Persiske Golf. Siden hen er en række milesten blev sat i forbindelse med udsendelser af især landmilitære enheder til fredsstøttende operationer på Balkan. Danmark har på denne baggrund i det seneste tiår formået at oparbejde en international profilering på baggrund af en helt ny militær tradition for danske landstyrker – en profilering, som kommer alle i Forsvaret til gode. Fx har Danmark således i en årrække været kendt for at være det land, der udsender flest soldater pr. indbygger.

Det historiske i SÆLEN's udsendelse er ikke udsendelsen i sig selv, men det faktum at det danske ubådsvåben for første gang har fået mulighed for at vise det internationale samfund, at Danmark kan gøre en forskel ved at være det land, der bliver kendt for at udsende flest ubåde pr. indbygger. Oven i købet i en situation, hvor kun få flådenationer overhovedet er i stand til bidrage med kystubåde til internationale operationer.

Med SÆLEN's udsendelse har Forsvaret og Flåden vist, at international profilering og politisk respekt ikke nødvendigvis betinger udsendelse af store personelmæssige styrketal. I SÆLEN's tilfælde er det den blot 24 mand store besætning, som gør den store forskel for det lille land.

I det følgende beskrives udvalgte dele af den politiske beslutningsproces, som førte til SÆLEN udsendelse til deltagelse i den globale kamp mod terror.

FRA FOLKETINGET – UBÅDEN SÆLEN

FORSLAG (B 109) TIL FOLKETINGSBESLUTNING OM ET UDVIDET DANSK MARITIMT BIDRAG TIL NATO'S FLÅDEOPERATIONER I DEN ØSTLIGE DEL AF MIDDELHAVET

"Folketinget meddeler sit samtykke til, at et udvidet dansk maritimt bidrag stilles til rådighed for NATO's flådeoperationer i den østlige del af Middelhavet. Det danske bidrag udsendes som led i NATO's deltagelse i indsatsen mod den internationale terrorisme."

(Fremsat den 8. maj 2002 af udenrigsministeren (Per Stig Møller))

BEMÆRKNINGER TIL FORSLAGET

I. NATO-rådet fandt det den 2. oktober 2001 godtgjort, at terrorangrebene mod USA den 11. september 2001 var af udenlandsk oprindelse. I overensstemmelse med NATO's erklæring af 12. september 2001 anså man derfor terrorangrebet som omfattet af Washington-traktatens artikel 5. Dette betyder, at øvrige allierede, herunder Danmark, under udøvelsen af retten til individuelt eller kollektivt selvforsvar skal bistå USA med at tage de skridt, der er nødvendige til at genoprette og bevare sikkerheden i det nordatlantiske område.

NATO-rådet besluttede den 4. oktober 2001 otte tiltag, der skulle understøtte indsatsen mod den internationale terrorisme. Et af disse tiltag var indsættelse af dele af NATO's stående flådestyrker i den østlige del af Middelhavet med det formål at udvise tilstedeværelse og generelt forøge Alliancens beredskab. I forlængelse heraf iværksattes en operation, hvor tilstedeværelsen skulle varetages på skift af henholdsvis Den Stående Middelhavsstyrke (Standing Naval Force Mediterranean (STANAVFORMED)) og Den Stående Atlanterhavsstyrke (Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT)). STANAVFORMED og STANAVFORLANT roterer nu hver tredje måned.

In Space



In the Air



On the Ground



At Sea



Under Water



Entrepreneurs in technology

TERMA[®]

www.terma.com

Members of Naval Team Denmark:



Naval Team Denmark

DANYARD Aalborg A/S

Terma A/S

Mærsk Data Defence AS

MT HØJGAARD a/s

DESMI A/S

LOGIMATIC A/S

Lyngsø Marine A/S

CUBIC-Tavleproduktion A/S

RESON A/S

Nordic Defence Industries A/S

ETVA A/S

FORCE Technology

MARIDAN AS

HMK-Gruppen

VIKING Life-Saving Equipment A/S

SYSTEMATIC Software Engineering A/S

Odense Stålskibsværft A/S



FRA FOLKETINGET – UBÅDEN SÆLEN

Folketinget gav den 25. oktober 2001 i medfør af folketingsbeslutning B 65 sit samtykke til, at et dansk maritimt bidrag stilles til rådighed for NATO's flådeoperation i den østlige del af Middelhavet. I medfør af B 65 deltog korvetten NIELS JUEL i operationen i perioden 7. december 2001 – 14. januar 2002, og for indeværende deltager korvetten OLFERT FISCHER i operationen i perioden 14. april – 9. juli 2002.

II. NATO finder det fortsat nødvendigt med en maritim tilstedeværelse i den østlige del af Middelhavet. Hensigten er at demonstrere NATO-alliancens fortsatte vilje til at bidrage til indsatsen mod den internationale terrorisme.

For at opretholde det nuværende niveau er der behov for en ubåd. Ubåden vil i perioden 9. juli – 8. december 2002 skulle erstatte en norsk ubåd, der for indeværende bidrager til operationen. Ubåden vil skulle deltage i styrkens opgaveløsning, og den primære rolle er overvågning og varslung samt efterretningsindhentning.

Som afløsning for den norske ubåd vil forsvaret være i stand til at bidrage til operationen med ubåden SÆLEN, suppleret med et nationalt logistisk støtteelement, som forventes etableret på Kreta. Ubåden vil kunne afsejle medio juni 2002. Det værnepligtige personel, der normalt indgår i ubådens besætning, vil blive erstattet af kontraktansat personel.

III. Flådestyrken opererer under et robust mandat for magtanvendelse, der udover adgang til at anvende magt i selvforsvar også omfatter muligheden for at anvende magt til at gennemføre de pålagte opgaver.

Truslen mod NATO's flådestyrke og et eventuelt udvidet dansk bidrag i den østlige del af Middelhavet vurderes som værende lav. På trods af den israelsk - palæstinensiske konflikt vurderes det mindre sandsynligt, at der i perioden vil opstå væbnede sømilitære konflikter mellem stater i den østlige del af Middelhavet, hvorfor risikoen for utilsigtet involvering i kamphandlinger vurderes at være lav. Trusselvurderingen kan ændre sig afhængig af operationens karakter.

IV. Muligheden for magtanvendelse for et dansk maritimt bidrag til NATO's flådeoperationer i den østlige del af Middelhavet foreligger i medfør af FN-pagtens artikel 51 om selvforsvar. En sådan mulighed for magtanvendelse er bekræftet af FN's Sikkerhedsråd i resolutionerne 1368 af 12. september 2001 og 1373 af 28. september 2001.

V. Regeringen finder, at et dansk styrkebidrag i form af en ubåd til NATO's flådeoperationer i den østlige del af Middelhavet vil være et klart signal om, at man fra dansk side vedkender sig forpligtelserne i

Washington-traktatens artikel 5 og på solidarisk vis er indstillet på fortsat at yde et konkret bidrag til indsatsen mod den internationale terrorisme.

VI. Operationens karakter, herunder opgaver, geografisk operationsområde og regler for magtanvendelse er i overensstemmelse med det i folketingsbeslutning B 65 anførte. Der er dog tale om en væsentlig udvidelse af det danske bidrag, hvorfor Folketinget, jf. Grundlovens § 19, stk. 2., anmodes om at meddele sit samtykke til, at et dansk styrkebidrag i form af en ubåd stilles til rådighed for NATO's flådeoperationer i den østlige del af Middelhavet. Det danske bidrag udsendes som led i NATO's deltagelse i indsatsen mod den internationale terrorisme.

Regeringen vil løbende vurdere det danske bidrags sammensætning med henblik på at sikre en effektiv opgaveløsning. Såfremt det skulle vise sig hensigtsmæssigt at forlænge eller justere bidraget, eller såfremt der skulle ske en væsentlig ændring i operationens karakter, vil regeringen rådføre sig med Det Udenrigspolitiske Nævn eller om nødvendigt på ny forelægge sagen for Folketinget.

Styrkebidraget kan opstilles i en periode på ca. fem måneder, idet den samlede udsendelsesperiode inklusiv deployering derved bliver ca. syv måneder. Afgivelsen af en ubåd til NATO's flådeoperationer i den østlige del af Middelhavet og etableringen af et nationalt logistisk element forventes at indebære en merudgift på ca. 10 mio. kr. for indsættelse i perioden medio juni 2002 – primo januar 2003 (inklusive den nødvendige forlægningssejlads). Udgifterne afholdes inden for den ramme, der er afsat til forsvarrets deltagelse i internationale operationer.

FØRSTE BEHANDLING AF BESLUTNINGSFORSLAGET

ULRIK KRAGH (V):

Danske soldater og dansk forsvar gør igen gavn. Krigen mod terror er gået fra den første indledende og hektiske fase ind i en forudselig og langstrakt fase, hvor vilje til fastholdelse af presset på terrorens bagmænd skal stå sin prøve. Vi har ikke glemt den 11. september 2001, og vi vil bakke vores allierede op, til terrorens uvæsen er rykket op med rode. NATO understøtter indsatsen mod den internationale terrorisme ved indsættelse af dele af NATO's stående flådestyrke i den østlige del af Middelhavet. Formålet er at udvise tilstedeværelse og generelt forøge alliansens beredskab. Denne indsats fandtes nødvendig umiddelbart efter den 11. september 2001, og den vurderes stadig at være gældende. Til denne

indsats er der brug for hjælp med en ubåd og et logistisk støtteelement, som forventes placeret på Kreta.

I dette arbejde har danske soldater og dansk forsvar mulighed for at stille med et ubådsbidrag i stil med det tidligere besluttede bidrag, der var en dansk korvet. Ubådens arbejdsopgaver bliver at deltage i hele styrkens samlede opgaveløsning, og den primære rolle er overvågning og varsling samt efterretningsindhentning. Som Danmark har gjort sig til en god vane, udstyres bidraget med et robust mandat for magtanvendelse, således at ubåden kan bruges og deltage fuldt og helt i opgaveløsningen sammen med den øvrige styrke. Det skal dog bemærkes, at truslen imod styrken for nuværende vurderes som lav. Retsgrundlaget for dette robuste mandat til bidraget foreligger i medfør af FN-pagtens artikel 51 om selvforsvar, hvilket er bekræftet i FN's sikkerhedsrådsresolutioner 1368 og 1373 fra september 2001.

Ubåden forventes at kunne sendes af sted medio juni og udsendelsesperioden inklusive deployering forventes at være ca. 7 måneder.

Ekstraomkostningen ved udsendelse af ubåden inklusive nationalt logistisk støtteelement forventes at være på ca. 10 mio. kr. for perioden frem til primo januar 2003. Omkostningerne finansieres inden for de allerede udmeldte rammer til internationale operationer.

Venstre skal varmt anbefale forslaget, og med anbefalingen følger en klar tilkendegivelse af, at Danmark naturligvis fortsat tager aktivt del i bekæmpelsen af terror. Danmark regner med NATO, og NATO kan vide, at de kan regne med os.

PER KAALUND (S):

Kampen mod international terrorisme fortsætter, og på NATO's forespørgsel om, hvorvidt Danmark kan bidrage med en ubåd til det østlige Middelhav, vil Socialdemokratiet svare bekræftende. Vi er enige i formålet, altså at det fortsat er nødvendigt at vise tilstedeværelse i området og at øge NATO-alliancens beredskab også i bemeldte område, nemlig i det østlige Middelhav.

Vi har med succes haft korvetter i det østlige Middelhav, og nu er det altså en ubåd, vi skal have ned til afløsning af den norske ubåd. Vi mener, at formålet også er klart, nemlig overvågning og varsling samt efterretningsindsamling, og der vil det givet vise sig, at en ubåd er et væsentlig element i dette, og vi kan givet dér få erfaringer, som vi også kan bruge fremover i det danske forsvar.

Vi er enige i det vigtige signal om, at vi stadig væk står bag bekæmpelsen af terrorismen og stadig væk vedkender os § 5-beslutningen i relation til NATO om solidaritet på området, og vi kan således anbefale, at samtykke gives.

Double Eagle
Mk III



BMP 202



TORPEDO 2000



Maintain the advantage

Securing the safety of your shores against a well-equipped enemy force is no easy matter. But with the right systems and equipment you can maintain the advantage. When he attacks you'll have already gathered and processed vital data, detected and neutralised his mines and ready to destroy his vessels on or under the surface.

Saab Bofors Dynamics – engaged in precision

SaabTech Danmark A/S
Hvidsværmervej 127
2610 Rødovre
Telefon 44 54 06 00 • Fax 44 92 35 01
etmann@saabtech-danmark.dk



SAAB

JESPER LANGBALLE (DF):

Det var virkelig statsmandskab, præsident Bush udviste, da han den 12. september i fjor gik på tv og udtalte, at den foregående dags terrorhandling var en krigshandling.

Udtalelsen havde sine klare formål. Samme aften meddelte han de lidt desorienterede europæiske regeringschefer, at dermed måtte NATO-traktatens artikel 5 være aktiveret, den såkaldte musketered. Han fik tøvende, men fuld opbakning.

Det virkede, som om europæerne endnu ikke rigtig havde forstået perspektivet. Det fremgik bl.a. af en sympatierklæring, som EU allerede havde sendt præsidenten, hvor man udtrykte chok over dette angreb på de demokratiske, tolerante og multietniske stater, som om det ikke netop var visionen om det multietniske paradis, hvor alle lever i harmoni, der var bombet i grus.

Men skridtet var taget af præsidenten og af NATO. Krigen mod den internationale terror forstås i dag som den hovedopgave, NATO har fået efter kommunismens fald. Ikke en krig mod islam, men en krig mod den terror, som udklækkes i den islamiske fundamentalismes lovreligiøse drivhus.

Tilmed var fortolkningen af artikel 5 og dermed NATO-engagementet helt legitimt i modsætning til NATO's skændige bombardement af Serbien i 1999, som var et rent røvertogt i strid med al folkeret og i strid med NATO's eget traktatgrundlag.

NATO og Danmark står ved en skillevej mellem to visioner vedrørende organisationens opgaver. Er NATO en traktat til forsvar af medlemsstaterne, først og fremmest mod terror, eller er den i henhold til det tidligere fodnotefolks, bl.a. De Radikales, urealistiske vision et idealistisk flyvende korps til iværksættelse af det, man kalder verdenssamfundets missioner for opnåelse af verdensfred med krudt og kugler? I parentes bemærket er jo de, som støtter NATO-rollen som verdensfredsskabende politibetjent, selvfølgelig tilhængere af værnepligtens afskaffelse, som f.eks. generalsekretær Robertson slog til lyd for forleden, mens de, der som Dansk Folkeparti mener, at det danske forsvar først og fremmest skal forsvare Danmark, selvfølgelig holder på værnepligten, som ministeren også gav udtryk for at han gjorde.

Lad det også være nævnt, at den senere tids udvikling, hvor Rusland drages mere og mere ind i samarbejdet, er løfterig for det militære samarbejdes fremtid.

Dansk Folkeparti støtter helhjertet NATO-rådets beslutning af 4. oktober 2001 om en flådestyrke i det østlige Middelhav og den følgende danske folketingsbeslutning om et dansk bidrag hertil, ligesom vi står bag NATO's vurdering af den fortsatte nødvendighed af denne tilstedeværelse i

kampen mod terrorisme, fra dansk side jo med ubåden »Sælen« med et nationalt logistisk støtteelement.

Vi støtter også det robuste mandat for magtanvendelse i medfør af FN-pagtens artikel 51 om selvforsvar. Vi støtter det af fuldt hjerte, og vi håber på, at dette bidrag bliver betegnende for fremtidens NATO-kurs.

(KORT BEMÆRKNING). PER KAALUND (S):

Jeg har bedt om en kort bemærkning, fordi jeg gerne vil bede hr. Jesper Langballe fra Dansk Folkeparti uddybe, om det, der er sagt i indlæg og ordførertale fra Dansk Folkeparti, skal forstås således, at når NATO anvendes i f.eks. Afghanistan, som der her er tale om, er det så målet at bekæmpe islam, eller er det at bekæmpe terrorisme?

Skal det forstås sådan, at når NATO agerede i forhold til Serbien, var Dansk Folkeparti ikke med og gik ikke ind for denne aktion, fordi der ikke var tale om noget med islam og lignende?

(KORT BEMÆRKNING). JESPER LANGBALLE (DF):

Nej, sådan skal det ikke forstås. Det skal forstås sådan, at det klart fremgår af NATO's traktatgrundlag, at NATO er en forsvarstraktat og ikke en angrebstraktat, og derfor var engagementet mod serberne både folkeretsstridigt og klart traktatstridigt, og det er slået fast uden nogen tvivl af bl.a. skiftende statsministre og sikkerhedspolitisk rådgiver Henning Gottlieb.

Nej, det er ikke et spørgsmål om, hvorvidt vi er i krig med islam eller ej, og jeg sagde udtrykkeligt i min ordførertale, at der ikke er tale om en krig mod islam, men der er tale om en krig mod den terrorisme, der udklækkes i islams lovreligiøse drivhus.

Når jeg inddrager Serbienspørgsmålet, har det ikke spor at gøre med, om vi dér var på kristen side eller på muslimsk side, men det har noget at gøre med folkeret og med NATO's traktatgrundlag.

(KORT BEMÆRKNING). VILLY SØVNDAL (SF):

Det er et forsøg på at få svar på et spørgsmål, som jeg synes hr. Jesper Langballes ideologi ikke er i stand til at opfange.

Hvis man kigger på den store terrorisme i Europa, Irland og Spanien er aktuelle, er den så udført af mennesker, der er opfostret i islamiske drivhuse? Er den ikke udført af kristne europæere, som altså bare har en overbevisning, som gør, at de er militante?

Hvordan kan hr. Jesper Langballe overhovedet begribe serbernes fremturen over for de muslimske bosniakker i sin tid? Det var kristne fascister, som ikke er opfostret i noget som helst islamisk drivhus. De har lyttet til prædikener fra ganske vist lidt andre kristne retninger end hr.

Jesper Langballes. Men hvordan kan hr. Jesper Langballe overhovedet begribe det inden for så afstumpet en forståelse af omverdenen? Det er mit spørgsmål.

(KORT BEMÆRKNING). PER KAALUND (S):

Skal jeg forstå hr. Jesper Langballes svar til mig på mit spørgsmål før sådan, at Dansk Folkeparti godtager Milosevicstyret og alt, hvad det stod for, og alt, hvad det udførte på Balkan? Er det ud fra menneskerettighedssynspunkter og en lang række andre synspunkter acceptabelt, og burde det internationale samfund ikke ved den lejlighed have grebet ind? Er det Dansk Folkepartis opfattelse?

(KORT BEMÆRKNING). JESPER LANGBALLE (DF):

Det er jo en meget stor principiel debat at skulle klare i korte bemærkninger, men hvis jeg nu må begynde bagfra, så vil jeg sige igen til hr. Per Kaalund: Nej, sådan skal det ikke forstås.

Dansk Folkeparti har intet som helst tilovers for en gammel kommunistisk pamper og tyran som Milosevic. Men husk på, at det ikke var Milosevic, der blev ramt. Det var det serbiske folk, deres broer og hele deres infrastruktur, deres gamle kirker og klostre, som blev sønderbombet på et grundlag, som var fuldstændig meningsløst. Et ultimatum blev de stillet, som enhver fri, suveræn nation havde måttet sige nej til.

Så vil jeg sige om den terror, vi kender fra Europa, Irland, Baskerlandet, Balkan, at det er jo rigtigt, at der kender vi terror. Men der må man jo sige, at det er en terror af en mere lokal art, og der er jo ingen, der forestiller sig, at vi kan sætte NATO-styrker ind hverken i Irland eller Baskerlandet eller på Balkan. Det kan simpelt hen ikke lade sig gøre.

Jeg frikender ikke de kristne, tværtimod er det vel egentlig kristendommen, der ved lidt om arvesynden og ved, at retfærdigheden findes ikke her på Jorden. Men jeg siger, at det, man kalder den internationale terrorisme, er jo stort set og vel nok egentlig uden undtagelser muslimsk, islamisk terrorisme.

(KORT BEMÆRKNING). VILLY SØVNDAL (SF):

Jeg er enig i, at det er en svær debat på korte bemærkninger, men det er dog en fantastisk primitivitet, det er dog utrolig primitivt.

Må jeg bare erindre hr. Jesper Langballe om, at den 11. september ud over at være dagen for det ulyksalige, der skete i USA, som ikke kan fordømmes nok, også er dagen for det militære kup i Chile? Det var jo kristne amerikanere, det var jo fundamentalistiske højreorienterede amerikanere, der 28 år tidligere satte en demokratisk valgt præsident fra magten. Det har intet at gøre med kristendom eller islam. Det har noget at gøre med fanatisme. Det har noget at gøre med en afskyelig fanatisme,

som eksisterer både i nogle kristne fundamentalistiske lejre, som eksisterer i nogle islamiske fundamentalistiske lejre, og som eksisterer i nogle fundamentalistiske ideologier. Det er dem, man skal bekæmpe, og ikke imaginære fjender og ikke med det fuldstændig falske billede, som hr. Jesper Langballe har, bl.a. også af, at etniske forskelligheder ikke kan leve sammen. Det er intet sted på denne Jord, hvor de lever så flot sammen som netop i New York i USA.

(KORT BEMÆRKNING). JESPER LANGBALLE (DF):

Jeg må sige, at med hensyn til primitivitet og afstumpethed og med hensyn til viden om den religiøse baggrund, der ligger bag de sikkerhedsmæssige spørgsmål, vi her diskuterer, er jeg jo ude af stand til at hamle op med hr. Villy Søvndal.

Når militærkuppet i Chile bliver draget ind, hvad har det så med sagen at gøre? Har jeg påstået, at kristne mennesker aldrig fører krig eller aldrig gør noget ondt?

Det, der er tale om, er, at den internationale terrorisme, vi oplever, som rammer sagesløse civile og ofte sagesløse lande, denne terrorisme, som jo altså er en illegitim vold, som rammer sagesløse, er i stigende grad, og det er jo efterhånden erkendt af hele verden, måske bortset fra hr. Villy Søvndal og nogle få stykker af hans partikammerater, efter den 11. september den risiko - også sikkerhedspolitiske risiko - som Vesten, herunder Danmark, i dag skal forholde sig til, og det er fuldstændig latterligt at prøve at benægte det.

FORMANDEN:

Hr. Helge Adam Møller som ordfører.

HELGE ADAM MØLLER (KF):

Efter denne lille teologiske diskussion vil jeg tillade mig at vende tilbage til ubåden »Sælen«, idet jeg dog allerede nu frygter, at vi i Forsvarsudvalget, når vi mødes om en time eller halvanden, ikke alene skal stille spørgsmål til forsvarsministeren, men måske også til kirkeministeren. Men lad os nu se.

I Det Konservative Folkeparti siger vi ja til at sende ubåden »Sælen« til Middelhavet, så den kan erstatte korvetten »Olfert Fischer«. Vi siger ja, fordi der i den NATO-flådestyrke, som i øjeblikket sejler i Middelhavet, er behov for en undervandsbåd, og vi er jo et af de forholdsvis få NATO-lande, som har disse særlige kystnære ubåde, som har en særlig ekspertise i at operere i den slags farvande. Vi siger også ja, fordi vi selvfølgelig fortsat står skulder ved skulder med vores NATO-allierede USA i kampen mod terror, og vi siger ja, fordi vi også derfor fortsat og igen selvfølgelig lever op til og vedkender os den forpligtelse, vi

sammen med de øvrige 18 NATO-lande påtog os den 12. september, dagen efter angrebet i USA, om at sætte NATO-traktatens artikel 5 i kraft, nemlig den såkaldte musketered »En for alle og alle for én«. Så det er ét stort ja. Der er en enkelt ting, vi godt ville have været foruden i beslutningsforslaget, men det kunne nok ikke være anderledes i øjeblikket, og det er sætningen, hvor der står, at det værnepligtige personel, der normalt indgår i ubådens besætning, vil blive erstattet af kontraktansat personel. Der har Det Konservative Folkeparti den holdning, som vi har haft i de sidste mange, mange år, som vi også gav udtryk for, da vi sidst sendte en korvet af sted, at vi mener, der skal være mulighed for at sende værnepligtigt personel med på eksempelvis et skib, der indgår i en NATO-operation, men under to helt klare forudsætninger: Den første forudsætning er, at det personel er fuldt uddannet, så det på enhver måde kan indgå på lige fod i betjeningen af skibet også under kampopgaver, og den anden klare forudsætning er selvfølgelig, at de frivilligt melder sig til det, når det er værnepligtige, vi taler om. Derfor vil jeg godt bede forsvarsministeren om ved lejlighed, inden vi næste gang skal sende et skib af sted enten over eller under havets overflade, at vi får en drøftelse - i første omgang i forligskredsen, senere meget gerne i hele Forsvarsudvalget - af, om der ikke i virkeligheden i Folketinget i dag er en bred tilslutning til, at værnepligtige godt under disse to forudsætninger kan deltage. Jeg ved jo, som mange andre her i Tinget ved, at der er adskillige af de værnepligtige, der bliver pillet ud, når vi sender skibene ud, som næsten på deres grædende knæ tigger om at få lov til at komme med, fordi de har arbejdet sammen med resten af besætningen 5, 6 eller 7 måneder. De kan fuldt ud opfylde deres plads, og de vil godt være med til at gå ud og yde en indsats til gavn for freden det ene eller det andet sted, og den mulighed synes jeg de skulle have, hvis de selv ønsker det og har uddannelsen.

VILLY SØVNDAL (SF):

Indholdet i forslaget er at bistå USA med at tage skridt, som der står, der er nødvendige for at genoprette og bevare sikkerheden i det nordatlantiske område ved at udvise tilstedeværelse og generelt forøge alliansens beredskab. Hensigten er endelig at demonstrere NATO-alliansens fortsatte vilje til at bidrage til indsatsen mod den internationale terrorisme.

Den danske ubåd »Sælen« skal erstatte en norsk ubåd primært med opgaverne overvågning, varsling samt efterretningsindhentning.

Mandatet for magtanvendelsen er robust og indeholder såvel retten til at bruge magt i selvforsvar som også retten til at anvende magt til gennemførelse af pålagte opgaver.

Der er, som det anføres i beslutningsforslaget, tale om en væsentlig udvidelse af det danske bidrag.

Operationen kommer inkl. deployering til at vare i alt 7 måneder, udgiften er 10 mio. kr. og holdes inden for forsvarsrammen.

Man må sige, at det er nogle meget overordnede betragtninger, der i forslaget er anvendt som begrundelser. Det her er virkelig nysprog. Man er ikke i stand til ud af forslaget at læse sådan mere konkret, hvad det er for opgaver, der skal løses.

Det er måske forståeligt nok, for umiddelbart kan det være svært at forstå, hvilken rolle en dansk ubåd mere præcist skal spille i forhold til indsatsen mod Al-Qaida, som foregår i Afghanistan's bjerge og i bjergområderne i Pakistan. Derfor er det klart, at man formentlig er nødt til at anvende nogle mere overordnede formuleringer for at få det alt sammen til at nå sammen.

Derfor er man også nødt til at gætte på: Hvad er det så for sammenhænge, ubåden skal indgå i? Skal den spille en rolle i forhold til terroren i Mellemøsten? Det kunne godt give mening. Det kunne godt give mening at lægge det pres på parterne i Mellemøsten, såvel israelerne som palæstinenserne, der tvang en løsning igennem udefra. Da jeg første gang lige så beslutningsforslaget og bare så overskriften, tænkte jeg: Endelig, nu er det tidspunkt kommet, hvor regeringen, også den danske, er villig til at lægge det militære pres på parterne i Mellemøstenkonflikten, der gør, at vi kan tvinge det igennem. Det kunne jeg se en mening med, men det er jo ikke det, det drejer sig om.

Hvad skal den så anvendes til? Altså Afghanistan er landværts, Pakistan, den del af det, som grænser op til Afghanistan, og hvor Al-Qaidafolkene gemmer sig, er landværts, og derfor igen et andet gæt: Skal det her bruges til en senere aktion i forhold til Irak?

Jeg forstod, at Bush har en meget stor beundrer her i salen, hr. Jesper Langballe - jeg håber, det er gensidigt. Bush holdt jo sin store tale om »ondskabens akse«, som skal bekæmpes, altså Iran, Irak og Nordkorea, og det er klart, at der kan man selvfølgelig godt få behov for ubådskapacitet. Vi vil fra SF's side meget advare imod at deltage i den type af eventyr eller i det hele taget at indlede dem.

Så er vi lidt spændte på, hvordan man når frem til prisen på 10 mio. kr. Jeg tror også, det var hr. Jesper Langballe, der før gjorde sig til talsmand for det synspunkt, at da fly jo i øvrigt skal flyve, skibe skal sejle og kampvogne skal køre, koster det alt sammen ikke noget.

Jeg tror, vi skal spørge i udvalget, om det er hr. Langballes udregningsform, der er baggrunden her, eller det er sådan en mere autoriseret stats normale udregningsform, at ting prissættes, for ellers kan man lynhurtigt lave det lille tryllesnummer, at hele den danske indsats bliver gratis. Det er jo i virkeligheden konsekvensen af den måde, Dansk Folkeparti fører økonomisk argumentation på.

Så må jeg sige, at så kan jeg godt forstå, at det er fuldstændig umuligt for Dansk Folkeparti at få enderne til at nå sammen. Det ville ingen være i stand til med den form for udregning. Men vi er spændte på, hvordan man når prisen på 10 mio. kr.; det vil vi være meget optaget af under udvalgsarbejdet.

SF deltager som bekendt meget gerne i internationale opgaver, hvor vi kan være med til at forebygge konflikter eller håndhæve våbenhvile, som tilfældet var på Afrikas Horn, eller være med til at beskytte civile som i sin tid, da serbiske fascister bombede indbyggerne i Eksjugoslavien. Det deltager vi gerne i, men vi kan ikke støtte denne udvidelse af operationen.

(KORT BEMÆRKNING). ULRIK KRAGH (V):

Det, der får mig til at tage ordet, er hr. Villy Søvnalds, jeg ved ikke, om det var en bevidst vildfarelse, eller om det var en ubevidst, men når det er sådan, at der sås tvivl om behovet for en styrke i det østlige Middelhav, og man så siger, at terroristerne jo befinder sig i nogle huler i Afghanistan, er hr. Villy Søvnald så helt sikker på, at han har styr på det?

Efterretningerne siger, at Al-Qaida er repræsenteret i 60 lande. Det her er en verdensomspændende trussel, som kræver et langt, sejt træk overalt. Denne uskik skal trækkes op med rode, og det er ikke noget, man klarer ved blot at lave en indsats i Afghanistan; det er noget, der kræver langt større ressourcer og et langt stærkere træk.

(KORT BEMÆRKNING). VILLY SØVNDAL (SF):

Jeg tror, hr. Ulrik Kragh har ret i, at ingen af os ved, hvor de er henne, bl.a. fordi så havde vi nok fundet dem. Der er meldinger om, at en del af dem er flygtet fra Afghanistan til bjergene lige syd for i Pakistan, og det er formentlig rigtigt for en dels vedkommende. Men de andre er jo spredt rundt omkring ganske mange steder; det er jeg meget enig med hr. Ulrik Kragh i.

Spørgsmålet er derfor: Hvorfor skal vi sende den til det østlige Middelhav, hvorfor ikke til det vestlige, hvorfor ikke til det sydlige, hvorfor ikke til det nordlige, hvorfor ikke Det Indiske Ocean? Vi ved jo ikke, hvor de er henne.

Altså hvad er det for en beskrivelse - det er også det, jeg savner i beslutningsforslaget - der siger, at det lige præcis er i det østlige Middelhav, der er behov for det? Det giver, synes jeg, kun mening, hvis man husker og lægger meget godt mærke til, hvad hr. Bush sagde i sin tale til nationen om »ondskabens akse«.

Og mit modspørgsmål kunne være: Har man lyst til at medvirke i den aktion fra dansk side?

FØRSTE NÆSTFORMAND (SVEND AUKEN):

Så er det hr. Morten Helveg Petersen for en kort bemærkning og derefter hr. Ulrik Kragh.

(KORT BEMÆRKNING). MORTEN HELVEG PETERSEN (RV):

Mit spørgsmål til SF's ordfører skal blot gå ud på: Hvis nu SF's ordfører får svar på nogle af de spørgsmål, betyder det så, at SF vil kunne støtte det her beslutningsforslag?

Dette tager jo udgangspunkt i en NATO-operation i Middelhavet, og NATO beder så om assistance i form af en ubåd til afløsning af en norsk ubåd, fordi man vil indhente efterretninger osv., osv. Hvis hr. Villy Søvnald kan få mere konkrete svar på de spørgsmål, han stillede, hvoraf nogle var mere relevante end andre, betyder det så, at SF gerne vil støtte det her forslag?

FØRSTE NÆSTFORMAND (SVEND AUKEN):

Så er det hr. Ulrik Kragh og derefter hr. Villy Søvnald.

(KORT BEMÆRKNING). ULRIK KRAGH (V):

Når hr. Villy Søvnald ønsker at blande Irak ind i debatten, kunne man jo godt tage en lang diskussion om problemerne med, at man ikke har haft våbenkontrol i Irak i de sidste 3 år, hvilket er noget, der virkelig er grund til at bekymre sig over; det synes jeg er noget man gør med god ret.

Men det er jo ikke det, vi diskuterer nu, det er ikke det, der ligger i denne udsendelse. Og hvis det bliver tilfældet, vil det være en ny situation, der skal tages op til en vurdering og en grundig diskussion.

Hr. Villy Søvnald spørger: Hvad nytte kan det gøre? Men der står netop i beslutningsforslaget, at der er mulighed for, at ubåden kan formidle efterretninger, og med kommunikationsvejene rundtomkring i verden er det jo væsentligt, at man har disse muligheder. Så derfor er der en meget god grund til, at man er placeret overalt i verden og også i det østlige Middelhav.

(KORT BEMÆRKNING). VILLY SØVNDAL (SF):

Først til hr. Morten Helveg Petersen, der spørger, om svarene er bestemmende for, hvordan SF stiller sig. Ja, det er jo derfor, vi stiller spørgsmålene. For at blive klogere undervejs af svarene.

Men jeg må sige, at jeg ikke rigtig kan forestille mig, at vi vil støtte den her aktion, som jo i forslagens ordlyd er en udvidelse af aktionen, uanset hvilke svar vi får.

Dernæst siger hr. Ulrik Kragh, at Irak måske er en lang diskussion at tage på de korte bemærkninger, og det er jeg for så vidt enig i. Men problemet er jo, og det er dér, vi for alvor skiller i denne her situation, tror

jeg: Hvordan bekæmpes terror? Bekæmpes terror ved, at vi udnævner et antal lande, for hr. Jesper Langballes vedkommende hele den muslimske verden, Venstre måske lidt mere moderat i sporet på Bush med »ondskabens akse« osv., og så sætter vi i gang med det store dramatiske slag mod terrorister overalt på Jorden? Det bliver en meget lang aktion.

Alternativet er at være optaget af, hvad grundene er til, at terrorister vokser frem. Hvilken betydning har f.eks. det, der er sket i konflikten mellem Israel og Palæstina på det sidste? Jeg tror, det har masseproduceret terrorister, som i vrede, afmagt og desperation er villige til at ofre deres liv. Det er den præcise ...

FØRSTE NÆSTFORMAND (SVEND AUKEN):

Og så er det hr. Morten Helveg Petersen.

(KORT BEMÆRKNING). MORTEN HELVEG PETERSEN (RV):

Jo, men når vi nu borer lidt i SF's holdning, er det jo, fordi man, når man lytter til ordførertalen, meget nemt kunne få det indtryk, at nærmest uanset hvad der blev svaret, ville SF sige nej. Og altså når man sammenkobler ubåden med en krig oppe i bjergene, er det jo nemt at latterliggøre sammenblandingen af de to ting eller relevansen af de to ting. Så jeg fik det indtryk - men det håber jeg, at hr. Villy Søvndal kan afkræfte - at SF uanset hvad ville stemme nej.

Lad mig sige, at for mit eget vedkommende, for Det Radikale Venstres vedkommende, vil vi da sætte spørgsmålstegn ved: Hvad er efterretningsindhentning i praksis, hvad er det for typer funktioner? Det synes da jeg er meget relevant at komme ind på.

Derfor er mit spørgsmål til hr. Villy Søvndal: Vil SF komme på andre tanker, såfremt man fik gode svar på de ting, eller har man virkelig låst sig fast på, at fordi det er en ubåd og der er en aktion i gang i et bjergrigt område, så kan man ikke relatere de to ting til hinanden?

(KORT BEMÆRKNING). VILLY SØVNDAL (SF):

Jeg synes, jeg beflittede mig på at svare klart allerede i mit forrige svar, at jeg kan ikke forestille mig, at vi vil være med til, som det hedder i forslaget her, at udvide aktionen og udvide det danske bidrag. Sådan står der i bemærkningerne. Det kan jeg ikke forestille mig.

Men man skal jo aldrig sige aldrig, inden man er igennem udvalgsarbejdet, for så ville man jo kun stille spørgsmål på skrømt. Men på nuværende tidspunkt er jeg ikke i stand til at forstille mig SF's støtte det her forslag.

Jeg synes også, det må optage et gammelt antimilitaristisk parti som De Radikale: Er det virkelig en dagsorden, hvor vi skal jage terrorister militært rundt i hele verden de næste 10 år med kæmpe beløb som indsats

samtidig med at sikre, at de konflikter, der for alvor giver adgang til det - og jeg ved godt, det ikke er det her forslag, men det er jo den diskussion, vi er nødt til at have, hvis vi nogen sinde skal flytte ressourcer til det brede sikkerhedspolitiske perspektiv - og de betingelser, der masseproducerer terrorister på den her Jord, er dem, vi giver os til at bekæmpe systematisk i stedet for konstant at udvide med militære svar?

(KORT BEMÆRKNING). MORTEN HELVEG PETERSEN (RV):

Jo, men det kan hr. Villy Søvnald da ikke være i tvivl om også er en radikal holdning, nemlig at krig mod terrorisme også omfatter andre ting end militære bidrag; men det er jo bare ikke spørgsmålet her.

Hr. Villy Søvnalds ordførertale vækker mindelser om SF's generelle linje i forhold til Europa: Ja, vi vil gerne noget mere med EU, men når det kommer til det konkrete, så, uha, så er vi ikke så glade for det; ja, vi vil også gerne bekæmpe terrorisme, men hvis det bliver lidt konkret, ja, så er det også, at det pludselig begynder at give problemer. Det er det, jeg anfægter.

Det er derfor, jeg spørger, for jeg er ægte optaget af, hvordan SF stiller sig, ifald der kan tilvejebringes ordentlige svar på, lad os sige det saglige i hr. Villy Søvnalds spørgsmål, nemlig: Hvad går efterretningsindhentning så ud på? Hvilken aktion er det konkret, man skal deltage i? Hvis man får de ordentlige svar på de ordentlige spørgsmål, så vil jeg da også håbe, at SF vil være positivt indstillet over for beslutningsforslaget.

(KORT BEMÆRKNING). VILLY SØVNALD (SF):

Jamen SF stiller altid spørgsmål for at blive klogere. Ellers skulle man være et skarn, der spildte både Folketingets og andres tid. Det, der er hensigten med at stille spørgsmål, er at blive klogere, og derfor skal vi nok stille de spørgsmål, som jeg har antydnet i min ordførertale.

Jeg synes ikke, det er at latterliggøre at spørge: En aktion, der hovedsagelig foregår de steder, hvor den foregår, hvilken rolle spiller en ubåd lige præcis i forhold til det? Der er i beslutningsforslaget ikke nogen antydning af, hvorfor det nu lige præcis er i det østlige Middelhav. Betyder det så, at vi skal være til stede overalt militært for at sikre os bekæmpelsen af terroren?

Er Det Radikale Venstre villige til den militarisering af det internationale samfund, der bliver konsekvensen af det, og som med garanti vil betyde, at de midler, der skulle findes til en bredere sikkerhedspolitik, der også indeholdt udvikling og bekæmpelse af nød og fattigdom, bliver der ikke råd til, fordi alle pengene bliver brugt til militæret? Det ved jeg godt at De Radikale også synes, og derfor er det også et spørgsmål om at overveje endnu en gang, om det er klogt.

FØRSTE NÆSTFORMAND (SVEND AUKEN):

Hr. Morten Helveg Petersen som ordfører.

MORTEN HELVEG PETERSEN (RV):

I oktober 2001 vedtog det daværende folketing beslutningsforslag nr. B 65 om at sende en korvet til det østlige Middelhav som led i NATO's flådeoperationer mod international terrorisme. Ved den lejlighed støttede Det Radikale Venstre forslaget, ligesom vi i dag kan støtte nærværende beslutningsforslag om at udvide bidraget med ubåden »Sælen«. Generelt er der god grund til at være stolt af den indsats, danske soldater og det danske forsvar yder rundtomkring i verden. Danmark tager et internationalt ansvar for fred og sikkerhed og yder et efter vores størrelse stort og godt bidrag i de operationer, vi medvirker i. Det skal vi blive ved med. Der er god fornuft i at bidrage på de områder, hvor vi har noget at tilbyde. Danmark råder over en betydelig del af NATO's samlede kapacitet med mindre ubåde til kystnære operationer. En ubåd af »Sælen«s størrelse kan være velegnet til efterretningsindhentning på små vanddybder og kan derfor være et naturligt og vedkommende dansk bidrag til NATO's operationer.

Vi agter fra Det Radikale Venstres side at stille spørgsmål under udvalgsbehandlingen vedrørende efterretningsindhentning, hvad det indebærer i praksis, så vi også får konkretiseret nogle af de formuleringer i beslutningsforslaget, som også er en smule runde – selvfølgelig med respekt for, at noget af det kan være følsomme oplysninger. Men ikke desto mindre er det noget, vi vil forfølge under udvalgsbehandlingen.

Som allerede nævnt i debatten om beslutningsforslag nr. B 65 i oktober sidste år konstaterer Det Radikale Venstre, at NATO's operation finder sted på sikker folkeretlig grund, jf. FN-pagtens artikel 51 og resolutionerne fra FN's Sikkerhedsråd. Og vi noterer samtidig med tilfredshed, at regeringen agter at rådføre sig med Det Udenrigspolitiske Nævn eller på ny at forelægge sagen for Folketinget, såfremt der skulle ske væsentlige ændringer i operationens karakter.

FØRSTE NÆSTFORMAND (SVEND AUKEN):

Hr. Søren Søndergaard, er her ikke. Så er det hr. Jann Sjursen som ordfører.

JANN SJURSEN (KRF):

Kristeligt Folkeparti støtter det af regeringen fremsatte beslutningsforslag om et udvidet dansk maritimt bidrag til NATO's flådeoperationer i den østlige del af Middelhavet.

Vi ser vores tilslutning til dette beslutningsforslag i klar forlængelse af de forslag til folketingsbeslutning, vi tidligere har tilsluttet os, og hvor vi

jo lægger vægt på, at Danmark og Folketinget udviser den fornødne solidaritet i forhold til vores NATO-partnere, også til USA, om bekæmpelsen af terrorismen og terrornetværkene i Afghanistan.

Man kan jo selvfølgelig, som hr. Villy Søvndal gjorde det tidligere i debatten, muntre sig over, at der skal bruges ubåde til at finde terrorister i Afghanistan, men den form for efterretningsvirksomhed, som kan udføres af en ubåd, der kan begå sig i kystnært område, som den danske ubåd hovedsagelig kan, kan altså også nyttiggøres i det arbejde, der nu finder sted for at få opløst terrornetværket som sådan.

Derfor er der ikke nogen tvivl i vores sjæl på dette område i forhold til, om forslaget skal støttes eller ej. Det skal det. Det ligger i klar og naturlig forlængelse af de beslutninger, som Folketinget tidligere har truffet, og som Kristeligt Folkeparti også har bakket op. Derfor skal jeg sådan set blot sige, at vi er stolte over, at Danmark endnu en gang kan stille aktiver til rådighed for NATO, og derfor vores uforbeholdne støtte.

FØRSTE NÆSTFORMAND (SVEND AUKEN):

Så er det den fungerende udenrigsminister, forsvarsministeren.

UDENRIGSMINISTEREN (SVEND AAGE JENSBY, FG.):

Jeg vil blot ganske kort takke langt de fleste af ordførerne for støtten til forslaget.

Det er rigtigt, som hr. Jann Sjursen siger, at der egentlig er grund til at være stolt over at fortsætte den linje, som den tidligere regering startede, og som den her regering har fulgt siden den 27. november sidste år.

Til hr. Helveg Petersen: Jeg kan selvfølgelig garantere, at Nævnet vil blive orienteret, hvis der sker væsentlige ændringer.

Til hr. Helge Adam Møller vil jeg sige: Jeg kan love, at spørgsmålet om værnepligtiges manglende deltagelse bliver taget op i forligskredsen. Jeg røber ikke nogen hemmelighed ved at sige, at jeg er enig med hr. Helge Adam Møller, og jeg fornemmede også engang, hvor vi havde sådan en løs snak om det, at der måske også er andre partier, som deler opfattelsen. Jeg er nemlig helt enig i, at er de uddannet tilstrækkeligt og melder de sig frivilligt, er det faktisk at gøre dem en rigtig dårlig tjeneste at sætte dem fra borde på sådan en opgave. Så jeg kan love, at vi tager det op.

Jeg takker for støtten.

AFSTEMNING

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

FØRSTE NÆSTFORMAND (SVEND AUKEN):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Forsvarsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

FORSVARSDVALGETS SPØRGSMÅL OG FORSVARSMINISTERENS SVAR TIL B 109

SPØRGSMÅL NR. 1:

Hvorfor er operationsområdet for ubåden det østlige Middelhav og ikke det vestlige, sydlige eller lignende?

SVAR:

NATO rådet besluttede den 4. oktober 2001 otte tiltag, der skulle understøtte indsatsen mod den internationale terrorisme. Et af disse otte tiltag var indsættelse af dele af NATO's stående flådestyrker i den østlige del af Middelhavet.

NATO har anmodet om et maritimt bidrag til NATO's flådeoperationer i den østlige del af Middelhavet - operation Active Endeavour. I NATO's operationsplan for operation Active Endeavour defineres operationsområdet som værende Middelhavet øst for Sicilien, inklusive strædet ved Sicilien.

SPØRGSMÅL NR. 2:

Ministeren bedes specificere den forventede merudgift på ca. 10 mio. kr. Af specifikationen bør det fremgå, om der tillige er taget højde for den øvelsesværdi, som ubådens deltagelse i operationen medfører for forsvaret, på samme måde som flyvning med forsvarets fly i forbindelse med f.eks. afskedsprader m.v. i Danmark har en øvelsesværdi for forsvaret.

SVAR:

Som det er fastlagt i aftale af 25. maj 1999 om forsvarets ordning 2000 - 2004 er økonomien i forbindelse med udsendelsen, som ved øvrige internationale engagementer, opgjort som nettomerudgifter. Der er eksempelvis ikke ved opgørelse af merudgifterne indregnet udgifter til hjemmeløn til det udsendte personel, men alene de ydelser, som personalet optjener i medfør af udsendelsen.

Nettomerudgifterne i forbindelse med en eventuel udsendelse af ubåden SÆLEN forventes at blive:

1. Variable ydelser bestående af søtillæg, optjening af merarbejdsfriheder, FN-tillæg mv. ca. 4,6 mio. kr.

2. Øvrig drift bestående af merudgiftsgodtgørelse, kostforplejning, brændstof til fremdrivning, havneudgifter, opholdsudgifter, omskiftninger, transport samt lokalindkøb mv. ca. 5,4 mio. kr.

Der er tale om en operativ indsættelse i en operation. Deltagelsen vil opveje eller overstige udbyttet af planlagte øvelser.

SPØRGSMÅL NR. 3:

Ministeren bedes nærmere beskrive, hvad "efterretningsindhentning" indebærer i praksis?

SVAR:

Formålet med NATO's flådeoperationer i den østlige del af Middelhavet er at udvise tilstedeværelse og generelt forøge Alliancens beredskab samt demonstrere fortsat vilje til at bidrage til indsatsen mod den internationale terrorisme.

Ubåden skal løse opgaver i relation hertil, og den primære rolle er overvågning og varsling samt efterretningsindhentning. Efterretningsindhentning hører naturligt under styrkens opgaveløsning, idet alle oplysninger om skibsfarten kan være væsentlige for bl.a. at opbygge og fastholde et normalbillede. Ud fra dette normalbillede af skibsfarten kan afvigelser erkendes i tide og undersøges. Efterretningsindhentning finder også sted som et led i styrkens egenbeskyttelse.

SPØRGSMÅL NR. 4:

I forlængelse af oplysningerne i Alm. del - bilag 47 om korvetten NIELS JUEL's aktiviteter i Middelhavet anmodes ministeren om en nærmere redegørelse for de opgaver, som korvetten har løst under operationen i Middelhavet. Af redegørelsen bør det bl.a. fremgå, hvorfor korvetten har "anråbt" skibe i området, og hvad dette har medført?

SVAR:

Formålet med NATO's flådeoperationer i den østlige del af Middelhavet er at udvise tilstedeværelse og generelt forøge Alliancens beredskab samt demonstrere fortsat vilje til at bidrage til indsatsen mod den internationale terrorisme.

Opgaverne er bl.a.:

- Udvisning af tilstedeværelse.
- Overvågning og kontrol af søværts aktiviteter i operationsområdet.
- Være klar til på ordre at beskytte essentielle enheder og skibe med farligt gods.
- Være forberedt til på ordre at kontrollere strategiske punkter, sejlruiter, oliefelter og - når aktiveret - allierede søværts forbindelseslinier.

Korvetten NIELS JUEL løste opgaver i relation hertil,

FRA FOLKETINGET – UBÅDEN SÆLEN

For at gennemføre opgaverne skulle korvetten bl.a. anråbe skibsfarten for at anmode om oplysninger vedrørende skibes seneste afgangshavn, destination, lastens art og omfang mv. Disse oplysninger, tillige med korvettens egne observationer (skibsnavn, hjemsted, kurs, fart og eventuelle særlige karakteristika), samles og vurderes med henblik på opbygning af et normalbillede af skibstrafikken.

Anråbene har medført, at skibsfarten er bevidst om NATO's tilstedeværelse og overvågning samt kontrol af de søværts aktiviteter.

SPØRGSMÅL NR. 5:

Ministeren anmodes om at præcisere formålet med operationen i den østlige del af Middelhavet, herunder hvilken form for terrorisme og hvilke terrornetværk, den danske ubåd skal være med til at bekæmpe?

SVAR:

NATO's operationer i den østlige del af Middelhavet sker med udgangspunkt i FN's sikkerhedsrådsresolution 1368 af 12. september 2001 og resolution 1373 af 28. september 2001.

Formålet med NATO's flådeoperationer i den østlige del af Middelhavet er at udvise tilstedeværelse og generelt forøge Alliancens beredskab samt demonstrere fortsat vilje til at bidrage til indsatsen mod den internationale terrorisme.

Opgaverne er bl.a.:

- Udvisning af tilstedeværelse.
- Overvågning og kontrol af søværts aktiviteter i operationsområdet.
- Være klar til på ordre at beskytte essentielle enheder og skibe med farligt gods.
- Være forberedt til på ordre at kontrollere strategiske punkter, sejlruiter, olieletter og - når aktiveret - allierede søværts forbindelseslinier.

Det danske bidrag udsendes som led i NATO's indsats. Operationens karakter, herunder opgaver, geografisk operationsområde og regler for magtanvendelse er i overensstemmelse med det i folketingsbeslutning B 65 anførte.

SPØRGSMÅL NR. 6:

Ministeren anmodes om at oplyse størrelse og sammensætning af besætningen på en undervandsbåd, herunder hvor mange værnepligtige, der under normale omstændigheder indgår heri.

SVAR:

Besætningen på undervandsbåden SÆLEN består normalt af 24 personer. Disse er fordelt med syv officerer, seks mellemledere (sergentgruppen) og 11 menige.

FRA FOLKETINGET – UBÅDEN SÆLEN

Blandt de 11 menige vil der under normale omstændigheder være to værnepligtige - en kok og en dækskapt.

ANDEN (SIDSTE) BEHANDLING AF BESLUTNINGSFORSLAGET

Der var ikke stillet ændringsforslag. Forslaget sattes til forhandling.

FORHANDLING

FORSVARSMINISTEREN (SVEND AAGE JENSBY):

Jeg føler trang til at takke Venstre, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti, altså en kæmpe majoritet, der står bag det beslutningsforslag, som vi nu stemmer igennem om få øjeblikke.

Med dette beslutningsforslag sender Danmark et klart signal om, at vi fortsat aktivt deltager i kampen mod terrorismen, nemlig ved at sende ubåden »Sælen« til det østlige Middelhav.

Vi demonstrerer her, at vi har en militær kapacitet, som er meget værdsat, som Danmark besidder som et af de få lande, og som Danmark har erfaringer med at operere med. Det er et for dansk forsvar og for dansk international anseelse overordentlig vigtigt signal, vi hermed sender. Derfor min tak til de partier, som står bag det.

Hermed sluttede forhandlingen.

AFSTEMNING

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges med 93 stemmer (V, S, DF, KF, RV og KRF) mod 12 (SF og EL).

FJERDE NÆSTFORMAND (MARGRETE AUKEN):

Udenrigsministeren vil få meddelelse om denne beslutning.

**FOLKETINGSBESLUTNING
OM ET UDVIDET DANSK MARITIMT BIDRAG TIL
NATO'S FLÅDEOPERATIONER I DEN ØSTLIGE DEL
AF MIDDELHAVET**

Vedtaget af Folketinget ved 2. (sidste) behandling den 28. maj 2002

"Folketinget meddeler sit samtykke til, at et udvidet dansk maritimt bidrag stilles til rådighed for NATO's flådeoperationer i den østlige del af Middelhavet. Det danske bidrag udsendes som led i NATO's deltagelse i indsatsen mod den internationale terrorisme."

Forfatteren er aktiv ubådsofficer og gjorde i efteråret tjeneste som næstkommanderende på ubåden SÆLEN's tredje rotationsbesætning under Operation Active Endeavour i Middelhavet.

SÆLEN'S DELTAGELSE I OPERATION ACTIVE ENDEAVOUR I 2002

Af

kaptajnløjtnant Jan Olav Skogøy

FORMÅL MED DELTAGELSEN

Formålet med deltagelsen i operation Active Endeavour er afstedkommet af terrorangrebet mod USA den 11. september 2001. Et af de mange virkemidler, som alliancen af stater mod den internationale terrorisme valgte, var at overvåge skibstrafikken i Middelhavet. Overvågningen har haft som mål at kortlægge transport af ulovlige varer, transport af flygtninge og sejlads med skibe, der mistænkes for at være ejet af terrorrelaterede organisationer. Vurderingen af om SÆLEN er det rigtige bidrag, er blevet gjort ud fra de samlede styrkebidrag fra hele alliancen. Det er et faktum, at kun Norge, Tyskland og Danmark har kapacitet til at stille kystundervandsbåde med egnede sensorer og størrelse indenfor NATO. Det gør derfor valget af SÆLEN's deltagelse indlysende. Danmark demonstrerer ud over den faktiske deltagelse også viljen og ønsket om at støtte alliancen mod international terrorisme. I denne sammenhæng skal deltagelse af korvetter, specialstyrker fra blandt andet Frømandskorpset samt enheder fra flyvevåbenet også nævnes.

AFGRÆNSNING AF DENNE TEKST

Denne tekst vil give en beskrivelse af de overordnede rammer, hvorunder SÆLEN deltog i operationen i Middelhavet. SÆLEN er blevet sejlet af tre forskellige besætninger og denne tekst tager udgangspunkt i den tredje besætnings deployering, der sejlede i oktober og november måned 2002.

Der vil endvidere blive fokuseret på en række emner, som har været anderledes fra det hidtidige sejlads mønster i 5. Eskadre. Afsluttende vil der blive givet en anbefaling af ting, der skal fastholdes samt eventuelle ændringer til en kommende lignende opgaveløsning.

PERIODE

SÆLEN sejlede fra Flådestation Frederikshavn mandag den 10. juni 2002 og er i skrivende stund i Middelhavet. Der forventes ankomst til Flådestation Frederikshavn den 14. januar 2003. SÆLEN vil derefter have været udsendt i syv måneder. Dette er første gang en dansk undervandsbåd har deltaget i en international operation og den længste periode en dansk undervandsbåd har været udsendt.

FORLÆGNINGEN

SÆLEN afgik Flådestation Frederikshavn og sejlede via Nordsøen, Den Engelske Kanal, Biscayen til Rota i Spanien for at bunkre dieselolie og proviantere. Derefter gik sejladsen videre til Souda Bay på Kreta, hvor der blev klargjort til den første patrulje. SÆLEN har derefter befundet sig i den østlige del af Middelhavet i hele anden del af 2002. Havneophold mellem de resterende patruljer har været i Aksaz, Tyrkiet. Forlægningen hjem til Danmark starter i midten af december 2002.

FORUDSÆTNINGER

En af de væsentligste forudsætninger for SÆLEN's deltagelse i operationen ud over taktiske overvejelser har været omstillingen til de klimatiske forhold i Middelhavet samt muligheden for at give logistisk støtte i Middelhavet. Der kan i sommerhalvåret være havtemperaturer på mellem 22 og 29 grader celsius i de dele af Middelhavet, hvor SÆLEN sejler. Dette er problematisk for undervandsbådens elektronik samt batterier, der ved høje søvandstemperaturer ikke kan komme af med overskudsvarmen. SÆLEN blev i foråret 2000 ombygget således, at der er køling til batterier og køling til elektronik og beboelse. Derudover er SÆLEN ikke blevet udstyret anderledes end de andre enheder af TUMLEREN-klassen. Den fortsatte opdatering af software og elektronik har naturligvis fundet sted.

LOGISTIK

Efter et forstudie valgte 5. Eskadre i samarbejde med Søværnets Operative Kommando (SOK) og Søværnets Materielkommando (SMK) at benytte Flådebase Aksaz i Tyrkiet som logistisk støttepunkt for SÆLEN. I den forbindelse blev fire containere udstyret med reservedele og forbrugsgods.

Containerne og kontakt til flådebasen er til daglig blevet varetaget af en dansk forbindelsesofficer, der har opholdt sig i Tyrkiet hele perioden. Forbindelsesofficeren er blevet udsendt fra kørselstjenesten i henholdsvis Frederikshavn og Korsør. Denne ordning har fungeret til SÆLEN's fordel. Det har gjort havneophold nemmere for SÆLEN og lettet en række mindre besværigheder, som uvægerligt opstår, når et dansk orlogsfartøj opholder sig langt hjemmefra. Mange ting foregår nemmere ved personlig kontakt end ved signalkrivning. Således har forbindelsesofficeren kunnet forberede havneopholdene ved at tage personlig kontakt til de respektive myndigheder.

Transportfartøjet SLEIPNER er cirka halvvejs i opgaveløsningen blevet brugt til at transportere torpedoer og andet udstyr til Aksaz, således at forsyningslinien til Danmark er blevet suppleret og samlet har fungeret fint.

BESÆTNINGSSKIFT

Af flere årsager valgtes en løsning, hvor SÆLEN har skiftet besætning tre gange. Den ene årsag har været muligheden for at lade hele eskadren få erfaringer og træning i løsning af opgaver i international sammenhæng. Den anden årsag har været muligheden for at gennemføre allerede planlagte uddannelsesforløb i relation til funktionsuddannelse og efteruddannelse i Danmark. Eskadren har opnået den gevinst, at alle har høstet erfaringer og kun en mindre del af eskadren har været udsendt i længere periode end to måneder. SÆLEN's faste besætning har sejlet første og fjerde tur. Derved har aktiviteter i Danmark kunne afholdes i et vist omfang. Det er også lykkedes at forsætte enhedsuddannelsen og funktionsuddannelsen ombord på SÆLEN og eksempelvis er der i løbet af oktober og november måned udchecket fire menige til neddykket sejlads. SÆLEN's faste besætning har i løbet af foråret kunne forberede sig til operationen. Anderledes har KRONBORG's besætning, der sejlede anden omskiftning, måtte forberede sig hjemmefra i juni måned ved at låne undervandsbåden SPRINGEREN til en kort opkøringssejlads. SPRINGEREN's besætning var begunstiget af deltagelse i DANEX 2002 i september måned umiddelbart inden deltagelse i operationen i oktober måned. SPRINGEREN's besætning havde ved DANEX 2002 mulighed for at afprøve procedurer og samarbejde besætningen inden turen gik til Middelhavet.

SEJLMØNSTER

SÆLEN har gennem næsten hele deltagelsen i operationen haft et patruljemønster indeholdende en uges havneophold og tre ugers patrulje i

operationsområdet. Havneophold har givet mulighed for at udføre nødvendige reparationer og vedligeholdelsesarbejder. Udsendelsesperioderne og patruljernes længder har givet besætningerne mulighed for at opretholde moralen og gejsten under hele perioden, fordi tidshorizonten har været overskuelig. De anstrengende og lidet komfortable forhold, der findes i danske undervandsbåde stiller krav om rimelige patruljeperioder afbrudt af havneophold. Det har virket opløftende og har forberedt besætningen på den næste patrulje at kunne bo på et ordentligt hotel med de faciliteter, der kan forventes i 2002. Havneophold har ligeledes givet mulighed for konsultationer med kontaktpersoner fra den operationelle kommando i Italien samt personel hjemmefra.

SELVE UDFØRELSEN AF OPGAVEN

Opgaven er blevet løst ved at undersøge og identificere skibstrafikken i patruljeområdet samt foretage almindelig indhentning af efterretninger. SÆLEN har således bidraget til opbygningen af det samlede billede af skibstrafikken i området og derved givet mulighed for at følge suspect skibstrafik. SÆLEN har derudover patruljeret ud for interessante havne.

SÆLEN har kun sporadisk samarbejdet med overfladeenheder og har hovedsagligt patruljeret alene. Der har ved flere lejligheder været gennemført øvelser med overfladeenheder. Det har bidraget til at give et afbræk i en ellers monoton patrulje og samtidig bibragt SÆLEN's besætning træning. En vis grad af faseopdeling af patruljen er gavnlig for opretholdelse af kampgejsten og moralen ombord.

SÆLEN har haft besøg til søs af chefen for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral K. B. Jensen samt styrkechefer fra Standing Naval Force Mediterranean og Standing Naval Force Atlantic. Besætningerne har været stolte af at vise SÆLEN og dens måde at sejle på frem. Chefen for Søværnet Materielkommando, kontreadmiral N. Mejdal besøgte ligeledes SÆLEN under et havneophold i Aksaz.

Det mest markante tekniske nedbrud var på airconditionanlægget i november måned. Det bevirkede, at der var temperaturer i båden på mellem 30 og 45 grader celsius samt en luftfugtighed op til 100 % over en periode på 2½ uge. I praksis betyder det konstant gennemvædning af tøj af sved og et kraftigt øget væskebehov. Kroppen og især huden påvirkes af varmen og bakterier har haft fremragende betingelser. Effekten på besætningen var signifikant og stillede særdeles store krav til den enkeltes evne til at motivere og fokusere på opgaven. Den enkeltes tro på at resten af besætningen havde viljen, var vigtig for at kunne se sig selv være med til fortsat at sejle SÆLEN og gennemføre patruljen. Mange gennemførte ikke for deres egen skyld, ej heller for fremmedes skyld, men alene for de andre

i besætningens skyld. Dagligdagen ombord bliver ligeledes påvirket af de ekstreme forhold, ved at den enkelte fokuserer på rutinen og det næste overkommelige mål. Ingen troede helhertet på, at SÆLEN ville gennemføre hele patruljen, da varmen, fugten og trætheden meldte sig få dage efter nedbruddet af airconditionanlægget. Ved at opdele dagene i små begivenheder hver for sig, er det lykkedes at komme hele vejen igennem. Det rigtig gode ved tirsdage er, at der kommer en onsdag lige bagefter. Det gode ved en hundevagt er, at næste vagt er en eftermiddagsvagt.

Heldigvis var der kun ganske få afledte materielle effekter af defekten på airconditionanlægget. Enkelte dele af elektronikken måtte i kortere perioder slukkes for at blive kølet – fra omkring 80 til 40 grader for sonarens vedkommende. Køleskab og fryser belastedes også lige til grænsen, men holdt stand hele vejen igennem.

Kokken og hans kabys ydede under disse ekstreme forhold en formidabel indsats, for at den daglige skafferutine med god og nærende kost kunne opretholdes. Det er en mærkelig, men rigtig dejlig, oplevelse at sidde på 50 meters vanddybde i det østlige Middelhav og spise hakkebøf, bløde løg, brun sovs og kartofler samt appelsinbudding til dessert. Den gode solide mad kunne i få øjeblikke få opmærksomheden væk fra temperaturen i messen, der ofte sneg sig over 35 grader.

De ekstreme tropiske forhold besætningen havde i båden medførte hurtigt en række sundhedsmæssige problemer. Der skulle rettes særlig opmærksomhed på sår og de efterfølgende infektioner. Varmeknopper og væskebalance var andre fokusområder.

ERFARINGER MED LØSNING AF OPGAVEN

Det er SÆLEN's erfaring at undervandsbåde med stor fordel kan deltage i internationale operationer som for eksempel Active Endeavour. Den store fordel er udnyttelse af undervandsbådens natur – den kan sejle i operationsområdet uden at den observerede er klar over det. Undervandsbåden har således mulighed for at indhente data både visuelt, elektronisk og akustisk uden at give sig selv til kende. Dette kan foregå i områder, hvor tilstedeværelsen af overfladeenheder ville kunne have den forkerte politiske signalgivning. Det gode samarbejde med andre enheder i Active Endeavour styrken har gjort afstande i operationsområdet og videregivelse af informationer uproblematisk. SÆLEN er indgået i et integreret netværk til opbygning af billedet i Middelhavet. Undervandsbåden har endvidere en udholdenhed på tre til fire uger for en patrulje, der gør, at tilstedeværelsen i operationsområdet er mere end 75 % i forhold til den samlede udsendelse.

KOMMANDOFORHOLD

SÆLEN har været underlagt operationel kontrol (OPCON) af NATOs kommando i Italien (NAVSOUTH) og desuden herfra været udlånt til Active Endeavour styrken i Middelhavet. Active Endeavour styrken har bestået af henholdsvis Standing Naval Force Mediterranean (SNFM) og Standing Naval Force Atlantic (SNFL), der har skiftedes til at indgå i styrken. SÆLEN har både været direkte underlagt SNFM og SNFL og opereret selvstændigt i et defineret område. I forbindelse med operationer med styrken har der været oprettet en ubådskoordineringscelle ombord på styrkens flagskib. Således har kommunikation og operationer været koordineret til SÆLEN's fordel.

VEDLIGEHOLDELSE

Det normale vedligeholdelsesarbejde ombord på en undervandsbåd kræver støtte fra tekniske værksteder i Danmark. SÆLEN har derfor fået assistance af et antal teknikere fra Danmark ved hvert havneophold. Hovedparten af vedligeholdelses- og reparationsarbejderne har kunnet løses på denne måde. Søværnets Materielkommando og teknisk afdeling på Flådestation Frederikshavn har ydet en særdeles god indsats og assistance. I et enkelt tilfælde måtte SÆLEN bede om ekstraordinær assistance. Kommunikationsmasten ombord gik i stykker og blev forsøgt repareret i Tyrkiet, men håndklædet måtte kastes i ringen og en ny mast måtte rekvireres. Ved en fælles indsats fra Flådestation Frederikshavn, Flyvestation Aalborg, Flyvevåbnets transporteskadrille lykkedes det efter en række indledende knæbøjninger i løbet af 12 timer at have en ny mast klar i Aksaz. Det gode uddannelsesniveau og høje niveau af specialisering blandt SÆLEN's skiftende besætninger har bidraget til at løse en række opkommende tekniske problemer i søen. I flere tilfælde har aftørningspapir, VENCON og gaffatape måtte tages i brug for at få tingene til at fungere.

DET NYE I FORHOLD TIL TIDLIGERE LØSTE OPGAVER I 5. ESKADRE

Det er første gang en dansk undervandsbåd har deltaget i en international operation. SÆLEN har gennemført sine planlagte patruljer og der er givet en række ting, som set i bakspejlet kunne have været gjort anderledes. Det er besætningens opfattelse, at resultatet af patruljerne har været meget tilfredsstillende. Dette bakkes op af skriftlige og mundtlige signaler fra både danske og udenlandske kommandoer. Dette har været med til at højne moralen undervejs. SÆLEN har i modsætning til tidligere været sejlet af tre forskellige besætninger med ganske korte perioder til omskiftning. Det er forløbet gnidningsfrit og har været af stor værdi for den enkelte, at

opgaven har været fordelt på flere skuldre. Samtidig er der nu ingen i undervandsbådseskadren, der ikke har deltaget i en international operation og sejlet i Middelhavet. Den tekniske modernisering af SÆLEN med installation af batterikøling og båd Køling har i langt den største del af perioden fungeret upåklageligt og til stor gavn for elektronik og besætning.

ANBEFALINGER

SÆLEN har gennemført patruljerne på trods af en del defekter af mere eller mindre alvorlig karakter. Besætningens sikkerhed har på intet tidspunkt været kompromitteret, men evnen til at løse opgaven har i perioder været nedsat. Eksempelvis har der været enkelte alvorlige defekter på elektronik, som besætningens specialister har måtte reparere, hvilket har nedsat evnen til at løse opgaven i ganske korte perioder.

Baseret på SÆLEN's tredje besætnings erfaringer kan det umiddelbart anbefales, at danske undervandsbåde bør deltage i internationale operationer, også i farvande langt fra Danmarks kyster. Både i relation til operative og tekniske hensyn. I relation til nedbruget af airconditionanlægget er det SÆLEN's oplevelse, at det ikke kan anbefales at gennemføre patruljer i Middelhavet uden velfungerende aircondition. De menneskelige og tekniske grænser vil blive overskredet over tid, såfremt der ikke kan etableres acceptable temperaturer i båden. Det er relativt nemt at skifte et printkort i den passive sonar, men betændte sår, halsbetændelse og almen ubehag kan ikke fjernes umiddelbart fra et besætningsmedlem. SÆLEN valgte at gennemføre patruljen i november måned på trods af det svigtende airconditionanlæg, fordi tidshorizonten var overskuelig. Såfremt alle konsekvenser af at sejle uden aircondition var kendt fra start, var beslutningen om at fortsætte sandsynligt blevet en anden. Der blev ombord foretaget en opvejning mellem at trække sig fra patruljeområdet kontra de muligheder, der blev givet for at indhente efterretninger. SÆLEN's bidrag til løsning af opgaven gjorde at opvejningen faldt på en fortsættelse af patruljen. Det vil for altid kunne diskuteres, om det var den rigtige beslutning at fortsætte patruljen, men det er uomtvisteligt, at der på netop denne patrulje er indhentet værdifulde erfaringer af både teknisk og operativ karakter. Endvidere er der blevet afdækket en lang række menneskelige aspekter ved løsning af opgaver under forhold uden velfungerende køleanlæg. Generelt er opståede problemer af operativ karakter hurtigt blevet afklaret, og assistance til at løse tekniske problemer er blevet leveret hurtigt og særdeles effektivt. Der er en række praktiske ting, som ved en eventuel fornyet udsendelse bør overvejes. Disse praktiske ting er der for alles vedkommende mulighed for at løse internt i 5. eskadre.

ANVENDELSE AF FLEX-SUB I SØVÆRNET

Forfatteren har gjort tjeneste som søofficer i to år i DELFINEN-klasse ubådene, hvorefter han overgik til reserven, hvor han gjorde NCS-tjeneste (Naval Control of Shipping) i 16 år og sluttede som Convoycommodore. Parallelt hermed har han været ansat som ingeniør (10 år) og som eksport- og marketingchef (6 år). Siden har han haft eget firma (26 år) med arbejdsområdet Risk Management & Innovation for bl.a. ubådsprojekter i Australien, Tyskland og Sverige.

Forfatteren har gennem flere år interesseret sig for udvikling af små ubåde og i denne artikel giver han et bud på, hvordan små ubåde – kaldet Flex-Subs – kan tænkes anvendt dels i nationale overvågningsopgaver, dels i internationale opgaver i forbindelse med beskyttelse af andre enheder.

ANVENDELSE AF FLEX-SUB I SØVÆRNET

Af

direktør, orlogskaptajn Jesper Glahn

INDLEDNING

Denne artikel har til formål at kaste lys på de fremtidige muligheder, der ligger inden for anvendelse af små ubåde – Flex-Subs – set i lyset af den globale og nationale danske sikkerhedspolitiske situation efter den 11. september 2001. På denne baggrund vil artiklen diskutere perspektiverne for anvendelse af små ubåde i nationale og internationale operationer, ligesom artiklen vil gøre opmærksom på nødvendigheden af at forlade den kolde krigs invasionsforsvarside mht. anvendelse af danske ubåde.

HISTORISK TILBAGEBLIK FOR DANSKE UBÅDE

Året 1949 var for Danmarks sikkerhedspolitik et skelsættende år af flere grunde:

- a) Nordisk Forsvarsforbund blev opgivet,
- b) Norge og Danmark blev medlemmer af NATO, samt
- c) Danmark opgav at bygge videre på den dansk udviklede ubådstype af H-klassen.

På basis af NATO medlemskabet gjorde danske ubåde de følgende 40 år en god indsats i Østersøen som en afgørende del af invasionsforsvaret mod Sovjetunionen og Warszawapagten. Som følge af Danmarks tætte integration i NATO blev dele af kompetencegrundlaget for det danske ubådsvåben overladt til andre NATO-lande, ligesom det konceptuelle grundlag for dansk forsvarspolitik med ubåde ikke blev bestemt nationalt, men i overensstemmelse med NATO's samlede behov.

Af nedenstående diagram fremgår udviklingen af det danske ubådsvåben fra starten i 1909. Udviklingen fortsatte i mellemkrigsårene, og trods meget beskedne forsvarsbevillinger generelt var ubådene i stand til at frembringe H-klassen i 1937 (den var tidssvarende den gang, og optimeret til de danske farvande). I 1949 var H-klassen blevet overhalet af de teknologiske fremskridt i 2. Verdenskrig, hvor 53 cm torpedoen, ubådenes lytteevne neddykket etc. var blevet udviklet markant. Det betød, at den danske ubådsekspertise måtte resignere overfor denne udenlandske udvikling.

Derfor anskaffede Danmark tre britiske ubåde, der var de mindste, vi kunne få fra de allierede - men de kunne dog ikke udnytte vor oceanografi, på samme måde som de små danske H-ubåde havde kunnet før 2. Verdenskrig.

Det viste sig dog snart, at den "kolde krig", der netop begyndte i de år, krævede vor indsats ude i Østersøen, hvor de tidligere britiske ubåde med fordel kunne anvendes. Faktisk dannede de model for de efterfølgende dansk byggede ubåde af DELFINEN klassen (1956), der dog blev ca. 10 % mindre.

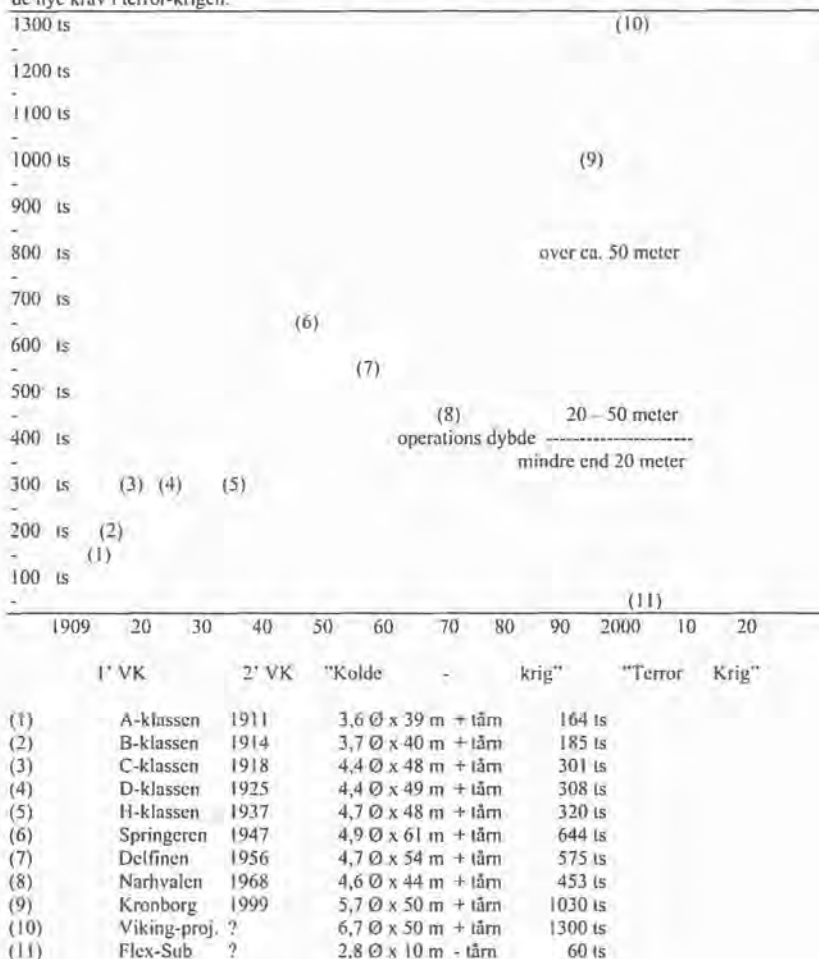
Næste type blev den tysk byggede NARHVALEN, der kom i 1968, og som atter var mindre (ca. 30 % mindre end de britiske og ca. 20 % mindre end DELFINEN) - så trenden gik mod mindre ubåde som H-klassen.

Derefter fulgte ca. 30 års politisk strid (1970 til 2000) om ubåde i Danmark, hvor mange synspunkter blev diskuteret. Afslutningsvis opnåede man politisk enighed om det fælles nordiske Viking-projekt, men Norge ønskede ubåden ca. 10 m længere (større udholdenhed), og det endte med, at den norske regering fremlagde et forslag i Stortinget den 5. april 2002 om at træde ud af projektet (af budgethensyn). Pga. deres størrelse vil Viking-ubådene ikke kunne operere i de lavvandede danske stræder, men

vil i nærområdet være nødsaget til at operere i de samme områder, som blev brugt i den kolde krig. Dvs., at Danmark med Viking-ubådene vil komme til at mangle ubådskapacitet til at "lukke hullet" i de indre farvande og stræderne med mindre, der tilføres ny og anderledes ubådskapacitet, der kan løse denne opgave. Desuden bør fremtidige ubåde være tilpasset nutidens sikkerhedspolitiske behov, herunder mulighed for at deltage i internationale opgaver bl.a. i relation til den globale kamp mod terror. På denne måde vil det danske ubådsvåben kunne bliver i stand til at leve fuldt op til kravene i forsvarsforliget, der kræver, at forsvarsinvesteringer skal kunne bruges både i Danmark og til vore internationale opgaver.

UDVIKLINGEN I DET DANSKE UBÅDSVÅBEN

Nedenstående diagram indikerer udviklingsforløbet fra 1909 til 2000 for danske ubåde - nr 11 er et forsøg på at finde en løsning (på basis af moderne teknologi), der både opfylder forsvarsloven og de nye krav i terror-krigen.



Diagrammet viser udviklingsforløbet fra 1909 til 2000 for danske ubåde - nr. 11 er et forsøg på at finde en løsning (på basis af moderne teknologi), der både opfylder forsvarsloven og de nye krav i terror-krigen.

FORANDRINGER I FORUDSÆTNINGERNE

Følgende markante kendsgerninger har forandret forudsætningerne for danske ubåde siden den kolde krig:

1. 1989 nov 9: Berlin-murens fald og Warszawapagten efterfølgende opløsning.
2. 2001 feb 21: Ny dansk forsvarslov og Flådeplan 2015.
3. 2001 mar 25: Schengen aftalen ratificeres, de danske stræder er del af "den ydre mur".
4. 2001 sep 11: Terror-angrebet på USA, NATO alliancens Artikel 5, gensidig forsvarsforpligtelse.

AD. 1: WARSZAWAPAGTEN ER SLUT I ØSTERSØEN M.V.

Berlinmurens fald markerede starten på opløsningen af Sovjetunionen og Warszawapagten og det traditionelle fjendebillede for Danmark blev dermed markant ændret.

Torpedo- og missilbådene var dem, der hurtigst mærkede konsekvenserne af den nye sikkerheds- og forsvarspolitiske situation for Danmark. Selv om det må have været smerteligt at sige farvel til Willemoes-klassen m.v., aftvinger beslutningen respekt, da man tog konsekvensen af, at der ikke længere eksisterede nogen "koldkrigs"-fjende.

Vore ubåde synes imidlertid endnu ikke at have taget konsekvensen af den ny sikkerhedspolitiske situation, herunder behovet for mere nærbeskyttelse af de danske kyster samt behovet for at kunne indgå som en effektiv og smidig undervandskapacitet i internationale opgaver.

AD. 2: FLÅDEPLAN 2015

Forsvarskommissionen har vurderet den nye situation og er nået til bred enighed (bortset fra spørgsmålet om ubåde). En ny tanke, som mangler at blive videreudviklet i relation til dansk deltagelse i internationale opgaver, er muligheden for at transportere et stort antal små ubåde af størrelsen ca. 60 ts. – Flex-Subs – med henblik på indsættelse i internationale opgaver. De skulle anvendes til undersøisk selvforsvar og beskyttelse af udsendte danske og allierede enheder i internationale mod primært asymmetriske trusler (antiterrorrollen).

Den nye danske forsvarslov af 21. februar 2001 og flådeplan 2015 indebærer en modernisering og internationalisering af flåden, der næsten kan siges at være forud for udviklingen, der fulgte efter den 11. september 2001. En treværns indsats - ikke bare i Middelhavet, men eventuelt i

Indonesien - er innovative tanker af format, som forekommer særdeles relevante for fremtiden.

Flådeplan 2015 bygger videre på de erfaringer, vi har fra Standard-Flex programmet, men også fra hospitalsskibet Jutlandia, Olfert Fischer i Golf-krigen, vort jæger- og frømandskorps i Afghanistan, vore kampvogne i Tuzla etc.

AD. 3: SCHENGEN AFTALEN RATIFICERES, DE DANSKE STRÆDER ER DEL AF DEN YDRE MUR

Med ratificeringen af Schengenaf-talen står Danmark aktuelt med et nyt problem. Dette kan illustreres med følgende eksempler: Tyskland fik dræbt 2 toldgendamer, af folk, der ville trænge gennem den ydre mur. Finland har ofret betragtelige summer i en effektivt bevogtet mur mod øst (deres del af Schengen). Danmark har også en del af den ydre mur - stræderne - vi har vedvarende eksempler på at der sker smuglinger m.v. i vor del af Europa.

I dag sker smuglingen via Danmark mest med lastbiler, speedbåde o.l., og naturligvis vil en EU-udvidelse med evt. 10 nye lande give smuglerne mange nye muligheder, men det må antages, at der vil blive sat effektivt ind for at beskytte den "nye ydre mur". Danske stræder er åbne i begge ender - der kan ske indtrængning f. eks. med små ubåde (som i Stockholms skærgård) fra øst, og med oceangående ubåde fra vest (smugleres fantasi fejler ikke noget). Derfor bør vi tænke nyt og handle nu, og inddrage tanken om Flex-Subs, som vil være et cost-effectivt middel.

Danmark står helt alene om at kontrollere Schengen aftalens "ydre mur" i Stræderne. Tolderne har deres opgaver, men søværnet har til opgave at forsvare vor suverænitet i stræderne - den svigter vi, hvis vi ikke har ubåde, der kan sejle neddykket i vore stræder.

AD. 4: TERROR-ANGREBET PÅ USA, NATO ALLIANCENS ART. 5, GENSIDIG FORSVARSFORPLIGTIGELSE

Terrorangrebet på USA den 11. september 2001 alarmerede hele verden (NATO, EU, Rusland m.v.) - og NATO alliancens Artikel 5 om gensidig forsvarsforpligtigelse blev et samlingspunkt i vor del af verden.

Rusland og NATO, der under den kolde krig jo stod ret så uforsonligt over for hinanden, har i dag en forståelse "i lighed med alliancen under kampen mod Nazi-Tyskland". Begge parter har prøvet Afghanistan - Rusland har kæmpet i Tjetjenien, og USA i Golfkrigen: "Fælles fjende" bringer magter sammen.

Danmarks bidrag i Golfkrigen har givet os følgende erfaring: Internationale operationer kræver udholdenhed. Flådeplan 2015 synes at

bringe os ud af den "lokale korte udholdenhed", men destroyeren USS COLE's ophold i Aden den 12. oktober 2000 har sat fokus på faren for terrorist-angreb ved stilleliggende ophold (i havn eller på red) for NATO-flåder i terrorist-områder - dette behov vil også gælde for de danske kommando-støtteskibe. Det vil blot kræve en lille lokal ubådsstyrke at beskytte et kommando-støtteskib mod undervandstrusler (f.eks. tre Flex-Subs), da terrorister må forventes at angribe under vandet, hvor skibene i dag er mest sårbare. Her kan Flex-Sub løse en helt ny opgave (som vi har set i Stockholms skærgård ikke kan løses af helikoptere eller små hurtige speedbåde fra kystforsvaret). Der må en snu og uset ubådsindsats til for at skaffe tilstrækkelig sikkerhed for overfladeskibet – og sådan vil det også være f.eks. i Indonesien eller Mellemøsten. Det heldige er, at denne nye opgave kan løses af Flex-Subs - der også kan anvendes i håndhævelse af suveræniteten i vore indre farvande.



USS Cole

FREMTIDEN

Idéen med Flex-Sub handler om at tilføre forsvaret et ubådselement, der både kan anvendes i de danske stræder og i de internationale opgaver. Uddannelse og træning kan ske i vore nationale områder (billigst), men "kampindsatsen" må naturligvis ske, hvor behovet er i den konkrete situation – enten nationalt eller internationalt.

Terrorister har en tendens til at dække sig bag civilbefolkningen, så de ikke kan bekæmpes i regulær kamp. Derfor er det bl.a. et gode ved Flex-Subs, at beskyttelsen af vore kommando-støtteskibe evt. som del af en større multinational flådestyrke, kan ske på afstand af større befolkningscentre. Samtidig kan det forventes, at terroristerne vil summe om "denne koncentration" af terrormål til søs som bier om honning, og det vil formentlig binde terrorstyrker, som ellers ville være en trussel for civilbefolkningen. Med Flex-Sub vil der være mulighed for at fremprovokere en ønsket konfrontation med terroristerne, så de på denne måde kan nedkæmpes.

Vore internationale flådeopgaver har hidtil strakt sig fra Adriaterhavet til Perser Golfen, og med de nye kommando-støtteskibe kan Indonesien, eller Mellemøsten måske blive realistisk næste gang, og så må man have det hele med hjemmefra, også "selvforsvaret" til styrkens egenbeskyttelse mod terrortruslen herunder et tilstrækkeligt antal Flex-Sub.

KONKLUSION

Terrorangrebet på destroyeren USS COLE i Aden har rejst et nyt krav om beskyttelse af enheder i internationale opgaver mod terroristangreb i fremmed havn og på red, herunder beskyttelse af vore kommando støtteskibe. Større ubåde er ikke velegnede til denne opgave. Her kan Flex-Sub gøre nytte.

Schengen aftalen stiller øgede krav om beskyttelse af danske stræder. Større ubåde er ikke velegnede til denne opgave. Her kan Flex-Sub gøre nytte.

Det skal derfor anbefales, at denne artikels overvejelser om små ubåde i søværnet tages alvorligt og kommer til at tjene som inspiration til forsvarspolitiske overvejelser om fremtidens ubådsvåben.

MATAPAN

DEN BRISTEDE DRØM OM "MARE NOSTRUM"

Af

lektor, lic. jur. Per Jacobsen

INDLEDNING

Da Middelhavets bølger sydvest for det græske forbjerg Kap Matapan tidligt om morgenen den 29. marts 1941 lukkede sig over den svære italienske krydser *Pola* efter, at den havde modtaget nådeskuddet i form af en torpedo fra den britiske destroyer *Nubian*, var det afslutningen på et søslag, der, selvom den daværende chef for den britiske Middelhavsflåde, Admiral Cunningham 10 år senere karakteriserede det på følgende måde:

"It was hardly a battle – just a long pursuit of the Italian Fleet followed by two minutes of fierce action, which was more like murder than anything else..."

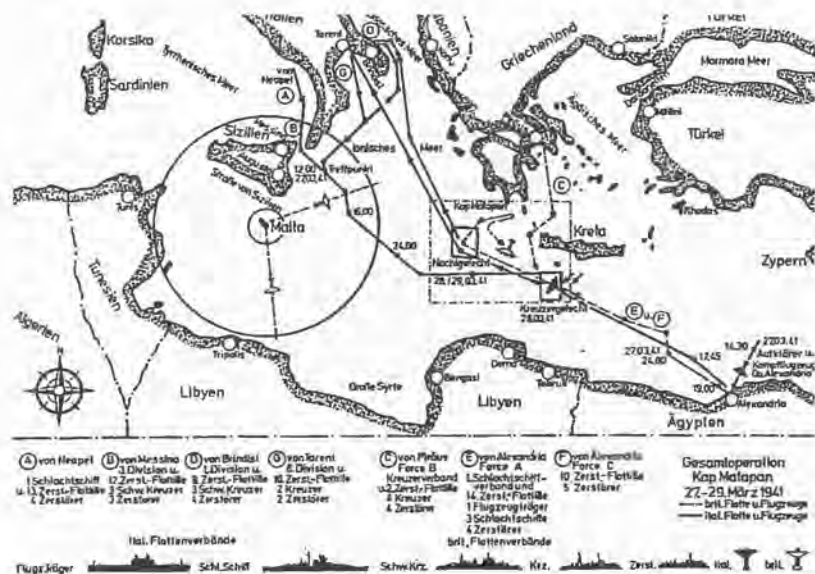
i mange henseender var bemærkelsesværdigt. De følgende afsnit er et forsøg på at skildre slaget, dets baggrund og følger.

DEN STRATEGISKE SITUATION

Den italienske diktator Mussolini havde benyttet Frankrigs sammenbrud i foråret 1940 til at indtræde i krigen for at opfylde sine drømme om et italiensk imperium omkring det østlige Middelhav. Som et led i bestræbelserne for at opfylde disse drømme angreb han i slutningen af oktober 1940 Grækenland fra det italiensk besatte Albanien. Felttoget var ikke nogen succes, og de italienske tropper blev trængt tilbage af grækerne.

MATAPAN – DEN BRISTEDE DRØM OM "MARE NOSTRUM"

Resultatet blev, at den tyske diktator Adolf Hitler besluttede at komme sin italienske allierede til hjælp ved at invadere Grækenland. Sandsynligheden for en sådan invasion førte til, at den britiske regering besluttede at støtte grækerne militært ved at overføre ca. 50.000 britiske tropper fra hæren i Nordafrika til Grækenland. Denne operation, der fik kodenavnet "Lustre", påbegyndtes med den første konvoj fra Alexandria til Piræus den 5. marts 1941.



Oversigtskort over slaget ved Matapan.

Operationen blev ledet af chefen for den britiske Middelhavsflåde, Admiral Andrew B. Cunningham, og konvojerne blev eskorteret af skibe fra Middelhavsflåden, der på dette tidspunkt var baseret på Alexandria og en ny base i Suda Bugten på Kreta. Den italienske flåde, der stadig havde betydelig styrke, selvom den havde lidt hårde tab i Taranto, da denne base natten mellem den 11. og 12. november 1940 blev angrebet af fly fra den britiske Middelhavsflåde, udgjorde sammen med italienske og tyske flystyrker på Rhodos en betydelig trussel mod konvojerne til Grækenland og gav anledning til bekymring hos Admiral Cunningham, der håbede på en snarlig mulighed for at eliminere den italienske slagflåde. De britiske

troppekonvojer mellem Alexandria og Piræus blev fjerndækket af de lette krydsere, *Orion*, *Ajax*, *Perth* og *Gloucester* under kommando af Middelhavsflådens næstkommanderende, Viceadmiral H.D. Pridham-Wippell, der havde sit flag i *Orion*.

DEN ITALIENSKE PLAN

Indtil dette tidspunkt af krigen havde den italienske flåde ikke spillet nogen særlig aktiv rolle. Dens lette enheder havde med held beskyttet overførelsen af det tyske "Afrika korps" til Nordafrika, men de tunge enheder havde været passive. På baggrund af den kommende tyske invasion i Grækenland ønskede den tyske flådeledelse en mere aktiv indsats af de tunge italienske enheder, og med henblik herpå afholdtes der i midten af februar 1941 et møde i Merano mellem chefen for den tyske Kriegsmarine, Storadmiral Raeder og chefen for den italienske Marine, Admiral Riccardi. Mødet førte dog ikke til umiddelbare resultater, f.s.v. angik den italienske flådes indsats. Den 19. marts sendte den tyske marineledelses forbindelsesofficer hos den italienske marineledelse, Vizeadmiral Weichold, et memorandum til den italienske marineledelse, hvori italienerne blev opfordret til at støtte det kommende tyske angreb på Grækenland ved at angribe de britiske troppekonvojer til Grækenland. Til støtte for opfordringen blev det anført, at det var den tyske flådeledelse opfattelse, at luftangreb på Alexandria havde medført, at den britiske Middelhavsflåde for tiden kun rådede over et kampklart slagskib, *Valiant*.

Den italienske marineledelse var betænkelig ved en operation imod de britiske konvojer, fordi man risikerede at komme til at operere uden den fornødne luftdækning, men da tyskerne lovede såvel jagerdækning som effektiv rekognoscering, besluttede admiral Riccardi at gennemføre et raid mod de britiske konvojer under ledelse af Admiral Iachino. Den italienske styrke skulle bestå af 3 grupper. Fra Neapel kom det moderne slagskib *Vittorio Veneto* og 4 destroyere under direkte kommando af Iachino. Fra Taranto 1. krydserdivision under kommando af Admiral Cattaneo bestående af de svære krydsere *Zara*, *Pola* og *Fiume* samt 4 destroyere, der forenede sig med de 2 lette krydsere, *Abruzzi* og *Garibaldi* (8. krydserdivision) fra Brindisi. Endeligt kom de 3 svære krydsere *Trieste*, *Trento* og *Bolzano* (3. krydserdivision) fra Messina. Denne gruppe var under kommando af Admiral Samsonetti og skulle operere sammen med *Vittorio Veneto*. Planen gik nu ud på, at hele styrken skulle støde fem mod Kreta, og at 8. og 1. division, når man havde nået højden af denne ø, skulle støde frem i Ægæerhavet, indtil man var på højde med den østligste spids af Kreta, hvorefter styrken skulle vende og igen forene sig med Iachinos styrke, der i mellemtiden var stødt frem til et punkt 20 miles syd for den

lille ø, Gaudo syd for Kreta. Herefter skulle operationen, hvis man ikke havde fået kontakt med britiske konvojer, afbrydes og styrken vende tilbage til de italienske baser.

Der er næppe tvivl om, at Riccardis beslutning forudsatte, at man kunne overraske de britiske konvojer, og derfor også forudsatte både en effektiv luftrekonoscering og en effektiv jagerdækning, der kunne forsvare flådestyrken og jage fjendtlige rekognosceringsfly bort.

Iachino sejlede den 26. marts, og den 27. observerede et britisk *Sunderland* fly fra Malta 3 italienske krydsere (3. krydsdivision) ca. 80 miles øst for det sydøstlige hjørne af Sicilien. Italienerne opfangede flyets fjendemelding, og både Riccardi og Iachino var derfor klar over, at en væsentlig betingelse for operationens succes, overraskelsen af de britiske konvojer, ikke længere var til stede. Alligevel besluttede den italienske marineledelse, *Supermarina* at fortsætte operationen, fordi det af den opsnappede fjendemelding fremgik, at det britiske fly ikke havde observeret *Vittorio Veneto*, men kun krydsere i 3. division, hvortil kom det politiske hensyn, at operationen var iværksat efter tysk pres, og at en afbrydelse derfor kunne få uønskede politiske følger. Kl. 1900 satte Cattaneos styrke kurs mod Ægæerhavet, medens Iachinos styrke satte kurs mod punktet syd for Gaudo. Observationen af 3. krydsdivision medførte dog, at *Supermarina*, fordi man manglede information om disponeringen af de britiske flådestyrker, kl. 2200 beordrede Cattaneo til næste morgen at forene sig med Iachinos styrke syd for Gaudo. Den 28. marts om morgenen, hvor grupperne stadig var på vej mod operationsområdet syd for Gaudo, var 3. krydsdivision ca. 10 miles foran slagskibet, medens Cattaneos styrke befandt sig ca. 15 miles agten for det. Kl. ca. 0600 blev *Vittorio Veneto*'s rekognosceringsfly af typen Ro. 43 sendt i luften, og kl. 0635 observerede det 4 britiske krydsere og 4 destroyere på sydlig kurs ca. 50 miles fra sydøst for den italienske styrke.

Iachino, der antog, at de britiske krydserses tilstedeværelse kunne betyde tilstedeværelsen af en konvoj, beordrede 3. division til at søge kontakt med de britiske krydsere og stødte selv frem for at støtte sine krydsere. Kl. 0758 fik 3. division de britiske krydsere, *Orion*, *Ajax*, *Perth* og *Glouster* samt 4 destroyere, i sigte. Den italienske admiral, Sansonetti forfulgte nu de britiske krydsere, og kl. 0812 åbnede italienerne ild på 25.000 meters afstand, og Slaget ved Matapan var i gang.

DEN BRITISKE REAKTION

Fra britisk side havde man fra midten af marts konstateret en stærkt øget italiensk luftrekonoscering, og denne omstændighed sammenholdt med indholdet af tysk og italiensk radiotrafik, som man havde dechifreret,

betød, at man var ret sikker på, at den italienske marineledelse forberedte en større operation. Målet for en sådan operation var man ikke sikker på, men man antog, at en operation mod konvojerne mellem Alexandria og Piræus var det mest sandsynlige.

Meldingen fra *Sunderland* flyet om de italienske krydsere var derfor ikke overraskende for Admiral Cunningham. Der var på dette tidspunkt kun en enkelt konvoj på vej fra Alexandria til Piræus, og den fik ordre til umiddelbart efter mørkets frembud at vende og gå tilbage til Alexandria, ligesom Cunningham udsatte afsejlingen af den næste konvoj fra Piræus. Tilstedeværelsen af de observerede krydsere, der havde kurs mod det sydvestlige hjørne af Kreta og den britiske konvojrute, gjorde det efter Cunninghams opfattelse sandsynligt, at også enheder fra den italienske slagflåde var i søen. Da der samtidigt kunne konstateres en stærkt øget italiensk radiotrafik, besluttede han at afsejle med Middelhavsflådens tunge enheder, men først efter mørkets frembrud. Samtidigt fik Viceadmiral Pridham-Wippell, der var afsejlet fra Piræus med sin styrke, ordre til næste morgen at forene sig med Cunninghams styrke på et rendezvous syd for øen Gaudo. Den af Cunningham beordrede rendezvous position var, hvad Cunningham naturligvis var uvidende om, ganske tæt på den position, hvor Iachino ifølge sine ordrer ville befinde sig på samme tidspunkt.

Den tyske flådeledelses opfattelse af, at kun *Valiant* var kampklar, var ikke rigtig, idet Cunningham yderligere rådede over slagskibene *Warspite* og *Barham*, hvortil kom hangarskibet *Formidable*, der i begyndelsen af marts var ankommet til Middelhavet som erstatning for det beskadigede *Illustrious*. Beslutningen om først at afgå efter mørkets frembud var klog, idet italienske fly, der sent om eftermiddagen overfløj Alexandria, kunne rapportere, at den britiske Middelhavsflåde stadig befandt sig i havn. En melding, der fik væsentlig betydning for Admiral Iachinos dispositioner.

Flåden, bestående af slagskibene *Warspite*, hvor Cunningham havde sit flag, *Barham*, *Valiant* og hangarskibet *Formidable* eskorteret af destroyerne *Jervis*, *Janus*, *Nubian*, *Mohawk*, *Stuart*, *Greyhound*, *Griffin*, *Hotspur* og *Havock*, afsejlede fra Alexandria den 27. marts om aftenen. Uheldigvis kom *Warspite* under udsejlingen for tæt på en mudderbanke. Det medførte forurening af skibets kondensatorer og betød, at skibets fart ikke kunne blive højere end 20 knob. Det medførte, at Cunninghams styrke næste morgen, da Pridham-Wippells krydsere var fremme på den fastsatte rendezvous position, stadig var ca. 100 miles herfra. Ved dag gry sendte *Formidable* sine rekognosceringsfly i luften, og kl. 0740 meldte et af dem om 4 krydsere og et antal destroyere på en position tæt ved den position, som man i flagskibet antog, at Pridham-Wippell befandt sig på. I første

omgang antog man derfor, at det var de britiske krydsere, som flyet havde rapporteret, men kl. 0830 rapporterede Pridham-Wippell 3 fjendtlige krydsere og nogle destroyere 18 miles nord for hans styrke. Cunningham, der på dette tidspunkt var ca. 90 miles fra sine krydsere, øgede nu farten til 22 knob, idet forureningen af kondensatorerne betød, at det stadig ikke var muligt at opnå *Warspite*'s maksimumsfart på 24 knob, og han satte kursen mod den af Pridham-Wippell opgivne position, som skulle kunne nås i løbet af få timer. Det skal bemærkes, at flådens fart også blev hæmmet af, at *Formidable* måtte dreje op i vinden, når fly skulle sendes i luften.

SLAGETS 1. AKT

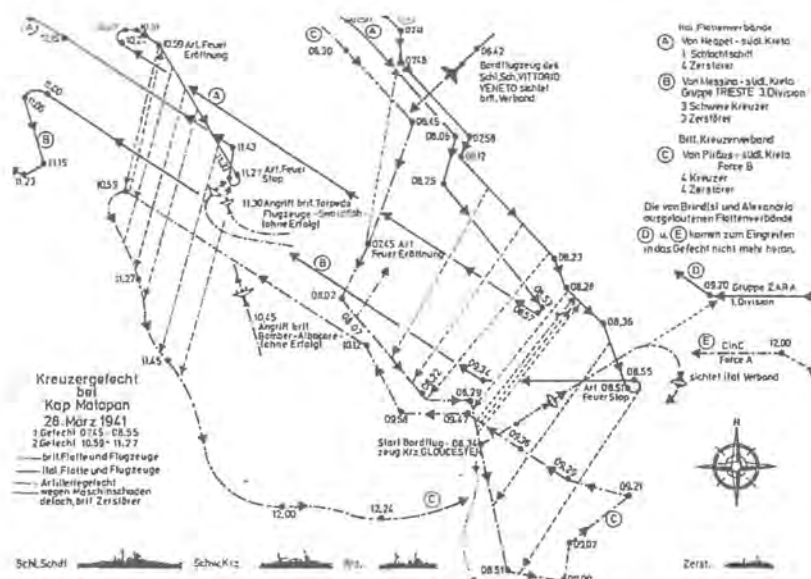
Da de britiske krydsere blev taget under beskydning kl. 0812, blev de italienske krydsere hurtigt identificeret som svære krydsere bevæbnet med 20 cm. kanoner mod de britiske krydsers 15 cm. kanoner. Da de italienske krydsere yderligere havde en højere maksimumsfart end de britiske, og derfor kunne beskyde disse, samtidigt med at de selv holdt sig uden for skudvidde, besluttede Pridham-Wippell at trække sig tilbage og derved lokke de italienske skibe hen mod de engelske slagskibe og hangarskibet og således give disse enheder bedre angrebsmuligheder. Han gik derfor over på sydøstlig kurs og øgede farten til 28 knob. Italienerne fortsatte forfølgelsen under stadig beskydning, og kl. 0829 var afstanden formindsket til 12 miles. *Gloucester* åbnede nu ild, men afstanden var stadig for stor for de britiske krydsers 15 cm. kanoner.

Iachino besluttede nu at afbryde kampen. Hans rekognosceringsfly havde ikke fundet britiske konvojer indenfor rækkevidde, og det tidspunkt, hvor han ifølge sine ordrer skulle afslutte operationen, var for længst overskredet. Under disse omstændigheder fandt han det med risiko for britiske luftangreb for risikabelt at fortsætte en operation, der på grund af *Sunderland* flyets observation af 3. krydsdivision reelt måtte anses for formålsløs. Han beordrede derfor kl. 0850 Sansonetti til at ændre kurs, og hele den italienske styrke satte kursen mod nordvest og de hjemlige baser.

Pridham-Wippell, hvis styrke på trods af den kraftige beskydning var uskadt, besluttede at optage forfølgelsen for at holde kontakt til den italienske styrke. Det medførte, at Iachino, der stadig troede, at den britiske slagflåde befandt sig for tøjet i Alexandria, besluttede at angribe de britiske krydsere med *Vittorio Veneto*, hvorfor han kl. 1035 ændrede kurs mod de britiske krydsere, og kl. 1050 fik han dem i sigte. Samtidigt beordrede han Samsonetti til på ny at ændre kurs mod de britiske krydsere for at fange disse i en ”sandwich”-operation. Kl. 1056, hvor afstanden var 25.000 meter, åbnede *Vittorio Veneto* ild. Pridham-Wippell, der ikke havde anelse

MATAPAN – DEN BRISTEDE DRØM OM "MARE NOSTRUM"

om det italienske slagskibs nærhed, blev overasket, men beordrede straks kursændring til syd, røgdudvikling og maksimumsfart, 30 knob.



Kort over krydserslaget.

Da admiral Cunningham havde modtaget Pridham-Wippells melding om kontakten med de svære italienske krydsere, beordrede han kl. 0833 *Formidable* til at klargøre en torpedoangrebsstyrke. Styrken skulle ledes af Lieutenant-Commander Gerald Saunt, der var chef for Fleet Air Arm's eskadrille nr. 826. Styrken bestod af 6 *Albacore* fly, der hver var udstyret med en torpedo, samt som eskorte 2 *Fulmar* jagere fra eskadrille nr. 803. Da Cunningham kl. 0922 fik melding om, at de italienske krydsere havde afbrudt kampen og trak sig tilbage mod vest, besluttede han dog at vente med luftangrebet. Han ville være sikker på, at han, såfremt nogle af de italienske skibes fart efter angrebet var nedsat på grund af beskadigelser, var så tæt på deres position, at han kunne indhente og ødelægge dem. Han havde dog allerede tidligere beordret Fleet Air Arm stationen på Maleme luftbasen på Kreta til at foretage et angreb på den italienske styrke, ligesom han havde bedt Royal Air Force om at foretage bombeangreb. Kl. 1050 startede 3 *Swordfish* fly bevæbnet med torpedoer fra Maleme. De rettede

angreb mod *Bolzano*, men uden at opnå træffere. Kort før kl. 10 besluttede Cunningham sig for at lade sine fly angribe, og kl. 0956 drejede *Formidable* op mod vinden, og flyene startede. Kort efter sendte han et signal til Pridham-Wippell, hvori det hed:

"Torpedo striking force on its way"

Pridham-Wippell misforstod muligvis dette signal og opfattede det som en advarsel om et kommende italiensk torpedoangreb, idet *Albacore* flyene fra *Formidable* blev beskydt af de britiske krydsere, da de passerede dem kort før kl. 11.

Om bord i *Warspite* opfangede man Pridham-Wippells ordrer til sine krydsere om at ændre kurs, udvikle røg og øge til maksimumsfart. Cunningham var ikke i tvivl om, at det betød, at Pridham-Wippells krydsere var under beskydning af mindst eet italiensk slagskib, og han var klar over, at situationen var overordentlig farlig for dem. De britiske slagskibe befandt sig på dette tidspunkt ca. 80 sømil fra *Vittorio Veneto*, og selv om det lykkedes efter henvendelse til stabens maskinofficer, Engineer Captain B.H. Williams at få farten op til *Warspite*'s maksimumsfart, 24 knob, ville det vare lang tid, før man kunne komme krydsere til hjælp. Til alt held var angrebsstyrken af torpedofly allerede i luften, og den fik nu ordre til at angribe det italienske slagskib.

De britiske fly, der angreb kl. ca. 1115, blev mødt af kraftig luftvæmsild, men alle fik kastet deres torpedoer. Observatørerne på de britiske fly, der alle vendte uskadede tilbage til *Formidable*, var overbeviste om, at man havde opnået mindst én og sandsynligvis flere træffere. Denne antagelse var for optimistisk. Det var lykkedes *Vittorio Veneto* ved dygtige manøvrer at undgå samtlige torpedoer.

Følgen af angrebet var, at Iachino, der ikke havde nogen flydækning, besluttede at trække sig tilbage, og kl. 1130 satte de italienske styrker med 28 knob kursen mod Taranto.

Pridham-Wippell havde ikke observeret flyenes torpedoangreb mod *Vittorio Veneto* og derfor heller ikke den italienske kursændring, hvorfor han fortsatte sin tilbagetrækning mod den britiske slagskibsstyrke. På grundlag af det i flagskibet førte plot regnede Cunningham, der heller ikke var vidende om den italienske kursændring, med, at man ville opnå visuel kontakt med det italienske slagskib omkring kl. 1240. I stedet fik man kl. 1230 kontakt med Pridham-Wippells krydsere, og først da stod det klart, at man havde mistet kontakten med italienerne. Kort efter observerede det ene af *Warspite*'s 2 *Swordfish* fly, der var blevet sendt i luften kl. 1215, den italienske styrke, og kl. 1250 stod det klart for Cunningham, at Iachino trak

sig tilbage under stor fart. På dette tidspunkt var de britiske slagskibe kun ca. 45 miles øst sydøst for *Vittorio Veneto*, men havde med deres begrænsede fart ingen mulighed for at indhente italienerne, med mindre disses fart blev nedsat ved et flyangreb.

SLAGETS 2. AKT

Cunningham sendte kort før kl. 13 en flystyrke bestående af 3 *Albacore* fly og 2 *Swordfish* fly bevæbnet med torpedoer i luften. Styrken blev ledet af Lieutenant-Commander Dalyell-Stead, der var chef for Fleet Air Arm's eskadrille nr. 829., og blev eskorteret af 2 *Fulmar* jagerfly fra eskadrille nr. 803.

Iachino var på dette tidspunkt stadig uvidende om, at den britiske Middelhavsflåde var i hælene på ham. Han modtog ved middagstid et signal om, at *Formidable* var afsejlet fra Alexandria. Signalet omtalte ikke de britiske slagskibe, hvorfor Iachino antog, at disse stadig befandt sig i havn. Kort efter kl. 14 modtog han yderligere 2 signaler. Det ene signal meddelte, at rekognosceringsfly fra Rhodos kl. 1225 havde observeret 1 slagskib, 1 hangarskib, 6 krydsere og 5 destroyere på en position, som Iachino anslog til at være ca. 80 miles øst for hans øjeblikkelige position. Det andet signal var fra den italienske marineledelse og rapporterede fjendtlige enheder kl. 1315 på en position, som Iachino anslog til at være ca. 170 miles sydøst for hans øjeblikkelige position. Han, der øjensynligt ikke havde den store tiltro til rekognosceringsfly, forkastede positionen i meldingen fra Rhodos, og accepterede i stedet den i marineledelsens melding oplyste position som korrekt. Det var derfor hans opfattelse, at kun luftangreb kunne true ham.

I eftermiddagens løb blev de italienske styrker udsat for flere resultatløse angreb af *Blenheim* fly fra Royal Air Force stationeret på Maleme. Eet af disse angreb fandt sted umiddelbart før styrken fra *Formidable* udførte sit torpedoangreb på *Vittorio Veneto*, og var måske medvirkende til det heldige udfald af dette angreb, der blev iværksat kl. 1519. Samtlige 5 fly fik kastet deres torpedoer, men kun det af eskadrillechefen førte opnåede en træffer på det italienske slagskib. Torpedoen ramte *Vittorio Veneto* lige over den ydre bagbords skrue ca. 5 m under vandlinjen. Slagskibet tog straks flere tusinde tons vand ind, og kl. 1530 standsede maskinerne. Efter kort tid kom de dog i gang igen, og *Vittorio Veneto* kom hurtigt op på en fart af ca. 10 knob.

Kl. 1558 kunne et *Swordfish* rekognosceringsfly, der var startet fra *Formidable* kl. 14, sende følgende signal til Cunningham:

“Enemy has made a large decrease in speed”

Cunningham, der på baggrund af denne rapport og meldingerne fra de tilbagevendte angrebsfly, antog, at det italienske slagskib var beskadiget, beordrede *Formidable* til at foretage endnu et torpedoangreb i skumringen. I løbet af eftermiddagen modtog man i det britiske flagskib adskillige meldinger om de italienske skibe, men de var meget forskellige, både hvad angik styrkernes sammensætning og deres fart. Cunningham besluttede derfor at lade sine krydsere søge visuel kontakt, hvorfor Pridham-Wippell kl. 1644 blev beordret til dette hurtigst muligt. Destroyerne *Nubian* og *Mohawk* blev beordret til at virke som visuelt ”link” mellem Pridham-Wippell og Cunningham.

Den 3. angrebsstyrke bestående af 6 *Albacore* fly fra eskadrille nr. 826 og 2 *Swordfish* fly fra eskadrille nr. 829 alle under kommando af Lieutenant-Commander Gerald Saunt, der også havde ført det første angreb, blev sendt i luften kl. 1735. Styrken blev under angrebet suppleret med 2 *Swordfish* fly fra eskadrille 815 på Maleme. I det britiske flagskib havde man på grund af de mange modstridende meldinger om de italienske skibe ikke noget klart billede af situationen, og Cunningham sendte derfor kl. 1745 sin personlige observatør, Lieutenant-Commander Bolt i luften i *Warspite's* sidste *Swordfish* fly (det andet var tidligere på dagen landet på Maleme på Kreta). Samtidigt var Cunningham på grund af det fremrykkede tidspunkt nødt til at meddele de øvrige enheder sine planer for den kommende nat, og kl. 1810 sendte han derfor følgende signal:

”If cruisers gain touch with damaged battleship, 2nd and 14th destroyer flotillas will be sent to attack. If she is not then destroyed, battlefleet will follow in. If not located by cruisers I intend to work round to the north and then west and regain touch in the morning”

I eftermiddagens løb var det lykkedes for italienerne gradvis at øge *Vittorio Veneto's* fart, og kl. 17 var farten oppe på 19 knob. Iachino var på grund af de kl. 14 modtagne signaler af den opfattelse, at den fjendtlige styrke kun omfattede eet slagskib, og han mente yderligere, at styrken sandsynligvis havde opgivet forfølgelsen på grund af den store afstand. Det var derfor hans opfattelse, at den egentlige trussel mod hans skibe bestod i flyangreb før mørkets frembrud. Han besluttede derfor at sende de lette krydsere *Abruzzi* og *Garibaldi* til Brindisi dækket af 6th destroyerflotille, medens han koncentrerede sine resterende krydsere og destroyere omkring *Vittorio Veneto*, således at 1. division, *Zara*, *Fiume* og *Pola* marcherede på

hans styrbords flanke og 3. division, *Trieste*, *Trento* og *Bolzano* på bagbords flanke.

Kl. 1830 begyndte Lieutenant-Commander Bolt at sende meldinger om sine observationer. Det stod hurtigt Cunningham klart, at han stadig var ca. 50 miles fra det italienske slagskib, hvis fart ansloges til at være mellem 12 og 15 knob. Meldingerne bekræftede således, at skibets fart var reduceret, men det ville alligevel tage den britiske slagskibsstyrke mindst 4 timer at nå ind på skudvidde. Kl. 1855 meldte Bolt, at den italienske styrke var blevet koncentreret omkring slagskibet, hvilket naturligvis ville vanskeliggøre et angreb.

Kl. 1930 angreb Lieutenant-Commander Saunt's styrke. Angrebet, der varede ca. 20 minutter, var meget vanskeligt på grund af den koncentrerede ild fra den italienske formation, og Iachino antog i første omgang, at skibene var uskadte. Det var imidlertid ikke tilfældet, idet torpedoen fra det fly, der angreb sidst, ført af Sub-Lieutenant Williams, kl. 1746 ramte krydseren *Pola* midtskibs på styrbords side mellem maskinrum og kedelrum med det resultat, at al elektrisk strøm forsvandt, ligesom maskinerne gik i stå. Iachino fik først melding herom ca. ½ time senere.

Cunningham var uvidende om det eventuelle resultat af angrebet, bl.a. fordi man ikke kunne ”debriefe” flybesætningerne, der var beordret til at lande på Maleme, fordi de ikke var trænet til at kunne lande på hangarskibet efter mørkets frembrud.

SLAGETS 3. AKT

Omkring det tidspunkt, hvor flyangrebet fandt sted, havde Iachino modtaget et signal fra *Supermarina* om, at radiopejlinger kl. 1745 viste en britisk formation på en position, der var ca. 75 miles fra hans øjeblikkelige position. Da meldingen ikke var kommenteret, og da det var hans opfattelse, at den tidligere rapporterede britiske styrke, hvori der indgik et slagskib, havde opgivet forfølgelsen, gik han ud fra, at der kun var tale om britiske destroyere på patrulje. Da han fik melding om *Pola*'s beskadigelse, beordrede han derfor kl. 2018 Viceadmiral Cattaneo til at gå til assistance med *Zara* og *Fiume* og 4 destroyere, medens han selv fortsatte mod Taranto med *Vittorio Veneto* og 3. krydserdivision, og kort efter ændrede denne formation kurs fra 300 til 323, en ændring, der forblev ubemærket i det britiske flagskib. Cattaneo foreslog, at man blot sendte 2 destroyere til assistance for *Pola*, men Iachino, der fandt det rigtigst at lade en ”flagmand” vurdere *Pola*'s situation, fastholdt sin ordre.

Kl. 1918 modtog Cunningham en fjendemelding fra *Orion*, der meldte 2 uidentificerede skibe ret forude i en afstand af ca. 10 miles. Pridham-Wippell havde således omsider fået såvel visuel som

radarkontakt. Imidlertid ville mørket snart falde på, hvorfor Cunningham blev nødt til at beslutte, om han skulle foretage et natangreb på italienerne og løbe risikoen for, at slagskibene under det mêlée, der på grund af mørket og de forholdsvist primitive radarapparater ville være uundgåeligt, måske blev beskadiget af de italienske destroyeres torpedoer, eller om han skulle vente til næste morgen med risiko for, at italienerne undslap. Hans stabsofficerer var betænkelige ved natangrebet, men Cunningham ville ikke risikere, at chancen for at ødelægge det italienske slagskib glippede, og kl. 2037 sendte han med prioritet "Immediate" følgende signal til 14. og 2. destroyerflotille:

"Destroyer flotillas attack enemy battlefleet with torpedoes. Estimated bearing and distance of centre of enemy battlefleet from Admiral 286 degrees 33 miles at 2030. Enemy course and speed 295 degrees 13 knots."

Signalet sendte de 8 destroyere under Captain Mack i *Jervis* af sted på kurs 300 med 28 knob. Selv fortsatte Cunningham mod den italienske styrke med størst mulig fart, nu kun dækket af 4 destroyere. Kl. 2115 meddelte Mack sine destroyere og Pridham-Wippell, at han agtede at passere det beskadigede italienske slagskib uden for synsvidde og på dettes styrbords side, hvorefter han ville angribe fra. Kl. 22 agtede han at ændre kurs til 285. Kort efter kl. 22 opfangede han en fjendemelding fra *Ajax*, der på sin radar havde observeret 3 ukendte skibe. Da Mack havde afsat den opgivne position i sit plot, var afstanden til hans egen position på det opgivne tidspunkt kun ca. 4 miles, og skibenes kurs svarede til hans egen. Han kom derfor til resultat, at *Ajax* havde observeret hans egen styrke. Pridham-Wippell, der også havde modtaget meldingen fra *Ajax*, kom til det samme resultat. Efterfølgende analyser har vist, at de rapporterede skibe faktisk var Cattaneo's krydsere på vej mod *Pola*. Mack fortsatte derfor indtil kl. 2330 forfølgelsen på grundlag af sit eget plot, der forudsatte, at *Vittorio Veneto*, som meddelt af Cunningham, styrede kurs 295 med 13 knob, idet han troede, at han passerede forbi det italienske slagskib, og kunne udføre sit angreb som planlagt. I stedet var italienerne, hvis fart ikke var 13, men 19 knob, og hvis kursændring til 323 var ukendt for Mack, nu ca. 30 miles nord for ham.

Forinden havde *Orion* på sin radar kort efter kl. 2014 observeret et uidentificeret skib ca. 6 miles forude. Farten blev reduceret, og ekkoet plottet, og kl. 2040 kunne Pridham-Wippell rapportere skibets position og, at det øjensynligt var stoppet. Han antog, at det sandsynligvis var det beskadigede italienske slagskib, idet han ikke var klar over, at *Pola* var

blevet truffet under flyenes seneste torpedoangreb, og da angreb på det beskadigede slagskib i henhold til Cunninghams signal kl. 1810 var destroyernes og slagskibenes opgave, besluttede han at fortsætte forfølgelsen af den resterende italienske styrke. Mack modtog imidlertid ikke Pridham-Wippells signal og fortsatte derfor forfølgelsen af italienerne for at foretage sit torpedoangreb som planlagt.

Da Cunningham kl. 2111 modtog Pridham-Wippells signal om det stilleliggende skib, ændrede han kurs mod dette, der var ca. 20 miles fra de britiske slagskibe, og allerede kl. 2210 modtog han signal fra *Valiant* om, at man kl. 2203 på radar havde observeret et stort stilleliggende skib 6 miles forude på bagbords bov. I Cunningham's selvbiografi hedder det herom:

“Our hopes ran high. This might be the Vittorio Veneto. The course of the battle-fleet was altered 40 degrees to port together to close. We were already at actions stations with our main armament ready. Our guns were trained on the correct bearing.”

Cunninghams drej mod det fjendtlige skib skete mod hans stabsofficerers råd, idet de fandt, at der i mørket var for stor risiko for at blive offer for italienske destroyeres torpedoangreb. Kl. 2225 ændrede billedet sig imidlertid radikalt, idet den fungerende stabschef, Commodore Edelstein, observerede 2 store krydsere og 1 mindre, der ville ”krydse den britiske formations T”. De 2 store krydsere, der kun var ca. 3.800 yards borte, blev identificeret som tilhørende *Zara*-klassen.

SLAGETS SIDSTE AKT

Edelstein havde fået øje på Cattaneo's styrke bestående af krydsere *Fiume* og *Zara* samt 4 destroyere, på vej til at yde assistance til *Pola*. Cattaneo, der ikke havde den ringeste idé om, at de britiske slagskibe var i hans umiddelbare nærhed, havde beordret sine skibe til at gøre klar til at bugsere *Pola*, og på *Fiume* var man på agterdækket ved at klargøre bugsertrusserne. De italienske skibe var ikke udstyret med radar, og blev derfor ikke klar over den britiske tilstedeværelse, før de blev beskudt af de britiske slagskibe. De italienske besætninger var ikke trænet til kamp i mørke; men i øvrigt var de italienske skibes ammunition heller ikke egnet til kamp i mørke, ligesom skibene ikke havde ildledelsesapparat, der kunne anvendes ved skydning i mørke. Italienerne var således helt uforberedte på det, der nu skete.

Så snart Cunningham blev klar over de italienske krydseres tilstedeværelse, beordrede han sine skibe tilbage i kølvandsorden, og *Formidable* blev beordret ud af linien. Kl. 2228 belyste destroyeren *Greyhound* de italienske skibe med sin lyskaster, og umiddelbart efter åbnede de britiske slagskibe på 2.900 yards afstand ild med såvel hovedarmeringen som den sekundære armering. De 2 italienske krydsere og én af de italienske destroyere, *Alfieri*, blev i løbet af få minutter helt ødelagte. *Fiume* sank kl. 2315, og *Zara* blev brændende og synkende forladt af sin besætning. Kort efter kl. 2230 angreb de italienske destroyere med torpedoer fra de britiske skibes bagbords side, hvorfor Cunningham beordrede et samtidigt 90 graders drej mod styrbord. De britiske skibe undgik torpedoerne, og de 4 britiske destroyere gik til angreb på de italienske destroyere. Kampen udviklede sig til et mêlée med risiko for at træffe egne enheder. Én af de britiske destroyere blev således beskudt af eet af slagskibene, og ildlederen på *Warspite* var tæt på at beskyde *Formidable*. Cunningham besluttede derfor at trække slagskibene ud af kampen og overlade scenen og oprydningsarbejdet til sine destroyere. Kort efter kl. 2300 sendte han et signal, hvori det hed:

“*All forces not engaged should retire to the northeast.*”

Captain Mack, der med sine destroyere var ca. 20 miles forude på vej mod *Vittorio Veneto*, fik dog ordre til først at trække sig tilbage, når hans torpedoangreb var udført, hvorimod der ikke blev givet særlige ordrer til Pridham-Wippell og hans krydsere. Cunninghams mening med signalet var alene at give destroyerne frie hænder til at fuldende værket, og det var ikke meningen, at Pridham-Wippell skulle afbryde forfølgelsen af *Vittorio Veneto*. Signalet fik imidlertid den uheldige virkning, at Pridham-Wippell, der på dette tidspunkt befandt sig ca. 35 miles sydøst for Iachino's styrke, opfattede signalet som også omfattende hans styrke, hvorfor han opgav forsøget på at opnå kontakt med italienerne, og trak sig tilbage mod nordøst.

Kampen mellem de britiske og italienske destroyere endte med, at de 2 italienske destroyere *Alfieri* (der i forvejen var beskadiget af slagskibene) og *Carducci* blev sænket, medens de 2 øvrige i beskadiget stand slap bort.

Kort efter midnat fik den britiske destroyer *Havock* kontakt med et stort skib, der lå stoppet. Chefen for *Havock* antog i første omgang, at det var det italienske slagskib, og han, der ikke havde flere torpedoer, sendte en fjendemelding. Den førte til, at Captain Mack, der på dette tidspunkt var ca. 25 miles fra Iachino's styrke, ændrede kurs mod den opgivne position,

der var ca. 60 miles fra ham. Kort efter kl. 0100 sendte *Havock* en supplerende fjendemelding, hvoraf det fremgik, at der ikke var tale om et slagskib, men en svær krydser, altså *Pola*. Mack besluttede imidlertid at fortsætte mod *Pola*, da han ikke var sikker på *Vittorio Veneto*'s position.

Da Mack's styrke nåede frem, fik den først kontakt med *Zara*, der som nævnt var i brand og forladt af sin besætning. Efter at have sænket den med torpedoer, fik man kontakt med *Pola*. Den blev belyst af de britiske destroyeres lyskastere, og det var tydeligt, at italienerne ikke ønskede at gøre modstand. Mack besluttede derfor at gå på siden af den for at tage besætningen fra borde, hvorefter den kl. 0410 blev sænket med torpedoer af *Nubian*. Slaget ved Matapan var forbi.

Den britiske styrke tilbragte herefter nogen tid med at redde overlevende fra de italienske skibe. Man nåede at redde ca. 900 mand, hvorefter redningsaktionen blev afbrudt af et angreb af tyske *J.U. 88* fly, der dog blev afvist af jagerfly fra *Formidable*. Angrebet betød, at Cunningham var nødt til at opgive redningsaktionen. Han sendte imidlertid et signal til den italienske marineledelse, som sendte hospitalsskibet *Gradisca*, der reddede yderligere 160 overlevende, ligesom græske destroyere reddede yderligere lidt over 100 mand. Den britiske flåde blev under tilbagetrækningen flere gange angrebet af fly, men led ingen skade, og ankom til Alexandria den 30. marts om aftenen.

AFSLUTNING

Det materielle resultat af slaget var således, at den italienske flåde mistede de 3 svære krydsere, *Fiume*, *Zara* og *Pola*, destroyerne *Alfieri* og *Carducci*, medens slagskibet *Vittorio Veneto*, der ganske vist slap bort, var beskadiget. Italienernes personelle tab var ca. 2400 mand, herunder Admiral Cattaneo. Den svækkelse af moralen i den italienske flåde, der var en følge af nederlaget, havde dog langt større betydning end slagets materielle resultat. Resultatet var, at den italienske flåde under de efterfølgende evakueringer fra Grækenland og Kreta forholdt sig passivt. I Cunninghams selvbiografi hedder det herom:

“Nevertheless, we could claim substantial results. Those three heavy Italian cruisers with their 8-inch guns were armoured against 6-inch gunfire and always a threat against our smaller and more lightly armed ships. More important still, the supine and inactive attitude of the Italian fleet during our subsequent evacuations of Greece and Crete was

directly attributable to the rough handling they had received at Matapan. Had the enemy's surface ships intervened in those operations, our already difficult task would have been well-nigh impossible (forf. udh.)”

Reelt rakte nederlagets betydning endnu længere, idet den italienske flåde efter Matapan undlod at søge kamp med den britiske, og den forblev reelt i havn, indtil den efter den italienske kapitulation i september 1943 overgav sig på Malta.

Som nævnt i indledningen var slaget på mange måder bemærkelsesværdigt. Indledningsvist kan det nævnes, at slaget ved Matapan på grund af de mange fejlskøn, som begge parter gjorde sig skyld i og de mange tilfældigheder, der forekom, fuldt ud bekræfter von Clausewitz' udsagn om, ”at intet er sikkert i krig”. I øvrigt var det det første søslag, hvor radar blev benyttet. Det var også det første større slag, som Royal Navy deltog i siden ”Jyllandsslaget” i 1916, og det er bemærkelsesværdigt, at de 3 britiske slagskibe, der deltog i Matapan, *Warspite*, *Barham* og *Valiant*, også deltog i ”Jyllandsslaget”. Slaget ved Matapan var det sidste større slag, som Royal Navy i sin lange og glørværdige historie deltog og sejrede i.

LITTERATUR

- Corelli Barnett: *Engage the Enemy more closely*
 Bragadin: *The Italian Navy in World War II*
 J.D. Brown: *Carrier Operations in World War II*, Vol 1
 Admiral Viscount Cunningham of Hyndhope: *A Sailors Odyssey*
 Stephen Howarth (ed.), John Winton: *Men of War*
 Admiral Sir W. James: *The British Navies in the Second World War*
 Peter Kemp: *History of the Royal Navy*
 William Koenig: *Epic Sea Battles*
 Donald Macintyre: *The Battle for the Mediterranean*
 Jaques Mordal: *Twenty-five Centuries of Sea Warfare*
 S.W.C. Pack: *The Battle of Matapan*. Captain Pack var meteorologiofficer i *Formidable*.
 S.W. Roskill: *The War at Sea*, Vol I
 S.W. Roskill: *The Navy at War 1939 – 1945*
 F. Ruge: *Der Seekrieg 1939 – 1945*
 Geoffrey Till: *Air Power and the Royal Navy*
 Oliver Warner: *Cunningham of Hyndhope*

MARINENS BIBLIOTEK

ERHVERVELSER SEPTEMBER/OKTOBER 2002

**ADMINISTRATION OG
UNDERVISNING**

Navy Estimates for the Year
1881-82 with Appendix :
Account of Naval Old Store
Moneys and Extra Receipts in
1879-80
London, 1881. - 237 s.
Opstilling: Administration.B.-
KUN TIL LÆSESAL

HISTORIE

The Danish Flag in the
Mediterranean : Shipping and
Trade 1747-1807
Dan H. Andersen
København : Københavns
Universitet, 2000. - 364 s.+ 11
kort & - CD ROM, 1 stk.
Opstilling: Handel og Søfart.A.-
CD-ROM udlånes ikke
1: Prelude, Negotiations,
Shipping 1747-1771 .- s. 1-183
2: Shipping 1773-1807 .- s.184-
364 + 11 kort
Bilag:- CD-ROM

Medicine under Sail
Zachary B. Friedenberg
Annapolis : Naval Institute
Press, 2002. - 172 s. : Ill.
Opstilling: Lægevæsen.B.
The Clyde Submarine Base
Keith Hall

Stroud : Tempus Publ., 2002. -
128 s. : ill.
Opstilling: Kystforsvar.B.

Limeys : The True Story of One
Man's War Against Ignorance,
the Establishment
and the Deadly Scurvy
David I. Harvie
Stroud : Sutton, 2002. - 314 s. :
Ill.
Opstilling: Lægevæsen.B.

The Mammoth Book of Life
Before the Mast : An Anthology
of Eye-Witness Accounts
from the Age of Fighting Ships
Jon E. Lewis, Ed.
London : Constable & Robinson,
2001. - 495 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.II.a.1793-1815

The Italian Navy and Fascist
Expansionism 1935-1940
Robert Mallett
London : Frank Cass, 1998. -
240 s. : ill.Kort.
(Cass Series: Naval Policy and
History ; 7)
Opstilling: Historie.C.10.

Seafaring and Civilization :
Maritime Perspectives on World
History

Philip de Souza
reprint- London : Profile Books,
2001. - 224 s. : ill. kort
Opstilling: Historie.F.

The Royal Navy and the
Palestine Patrol
Ninian Stewart, Ed.
London : Frank Cass, 2002. - xvi
+ 217 s. : ill. kort
(Naval Staff Histories)
Opstilling: Historie.C.10.

Warfare in Atlantic Africa,
1500-1800
John K. Thornton
London : UCL Press, 1999. - xiv
+ 194 s. : kort
(Warfare and History)
Opstilling: Historie.C.10.

Center for Kunstneriske
Uddannelser på Frederiksholm :
Programskitse 1993
Undervisningsministeriets
Byggedirektorat : København,
1993. - Forsk. pag. :ill.
Opstilling: Historie.C.1.a.1.- EJ
TIL UDLÅN
0: Generel beskrivelse

Marinehjemmeværnet 50 år
1952-2002
1. udg.- Danmark : Wisby &
Wilkens, 2002. - 302 s. : ill.
Opstilling: Hjemmeværn.

Flådestation Frederikshavn :
Søværnet i Frederikshavn

Frederikshavn : Flådestation
Frederikshavn, u.a. (2002). - 20
s. : Ill.
Opstilling: Kystforsvar.A.

KRIGSHISTORIE

Forgotten Flotilla : British
submariners in Russia 1914-
1919
L.H. Ashmore, Brian Head, Ed.
Portsmouth : Manuscript Press,
2001. - 413 s. : Ill. kort
Opstilling: Krh.A.II.b.2.G.

The Gondola Philadelphia & the
Battle of Lake Champlain
John R. Bratten
College Station : Texas A & M
Univ. Press, 2002. - 235 s. : Ill.
kort
(Studies in nautical archaeology ;
6)
Opstilling: Krh.A.II.a.1755-1783

Outrage at Sea : Naval Atrocities
of the First World War
Tony Bridgland
Barnsley, South Yorkshire : Leo
Cooper, 2002. - 208 s. : ill.Kort.
Opstilling: Krh.A.II.b.2.A.

Nothing Friendly in the Vicinity
: My Patrols og the Submarine
USS Guardfish During WW II
Claude C. Conner
Mason City, IA : Savas
Publishing Company, 1999. -
VIII+230 s. : Ill. kort
Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

- The Liberty Incident : The 1967
Israeli Attack on the U.S. Navy
Spy Ship
A. Jay Cristol
Washington : Brassey's, 2002. -
295 s. : ill. kort
Opstilling: Krh.A.II.e.3.
- Fighting Sail on Lake Huron and
Georgian Bay : The War of 1812
and its Aftermath
Barry Gough
Annapolis : Naval Institute
Press, 200. - 215 s. : Ill.kORT.
Opstilling: Krh.A.II.a.1793-1815
- The Norwegian Navy in the
Second World War : 7 June 1940
- 8 May 1945
Baard Helle, Søren Brunoe
Oslo : Naval Staff, 1997. - 27 :
ill.
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Norge.
- War at Sea : 1914-45
Bernard Ireland
London : Cassell, 2002. - 224 s. :
ill. kort
(Cassell's History of Warfare)
Opstilling: Krh.A.
- The Naval History of Great
Britain : During the French
Revolutionary and Napoleonic
Wars
W.M. James, Andrew Lambert
New ed. with new introductions-
London : Conway Maritime
Press, 2002. - : ill.
Opstilling: Krh.A.II.a.1793-
1815.
- III: 1800-1805 .- 2002 .- 397 s.
IV: 1805-1807 .- 2002 - 390 s.
- Wolfpack : The U-Boat War and
the Allied Counter-Attack, 1939-
1945
David Jordan
Staplehurst, Kent : Spellmount
Ltd., 2002. - 176 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.
- Union River Ironclad 1861-65
Angus Konstam
Oxford : Osprey Publishing,
2002. - 48 s. : ill.
(Osprey New Vanguard Series ;
56)
Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.
- Hampton Roads 1862 : First
Clash of the Ironclads
Angus Konstam
Oxford : Osprey Publ., 2002. -
96 s. : ill. kort
(Osprey Campaign Series ; 103)
Opstilling: Krh.A.II.a.1861-64
- Red Sky in the Morning : The
Battle of the Barents Sea 31
December 1942
Michael Pearson
Shrewsbury : Airlife, 2002. - 154
s. : ill. kort
Opstilling:
Krh.A.II.d.2.B.Atlanterhavet
- The Polish Navy in the Second
World War : A Historical Sketch
Michael Alfred Peszke

London : Polish Naval
Association, 1989. - 140 s. +4
foldeud-kort : ill. kort
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Polen.

What Britain Knew and Wanted
to Know about U-Boats
Jak P. Mallmann Showell, ed.
Milton Keynes : The Military
Press, 2001. - 104 s.
(U-Boat Archive Series ; 1)
Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

The First Naval Air War
Terry C Treadwell
Stroud : Tempus, 2002. - 192 s. ;
ill.
Opstilling: Krh.A.II.b.2.D.

Injured Honor : The Chesapeake-
Leopard Affair June 22, 1807
Spencer C. Tucker, Frank T.
Reuter
Annapolis : Naval Institute
Press, 1996. - 268 s.
Opstilling: Krh.A.II.a.1793-1815

Fight for the Sea : Naval
Adventures from World War II
John Frayn Turner
Annapolis : Naval Institute
Press, 2001. - 245 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.II.d.2.A.

U-Boat Adventures : Firsthand
Accounts from World War II
Melanie Wiggins
Annapolis : Naval Institute
Press, 1999. - xv + 250s. : Ill.
Opstilling: Persh.a.5.

Destined for Glory : Dive
Bombing, Midway, and the
Evolution of Carrier Airpower
Thomas Wildenberg
Annapolis : Naval Institute
Press, 1998. - 258 s. : Ill.
Opstilling: Flyvevæsen.

PERSONALHISTORIE

The Silent War : The Cold War
Battle Beneath the Sea
John P. Craven
New York : Simon & Schuster,
2001. - 304 s.
Opstilling: Persh.b.Craven, J.P.

The First, The Few, The
Forgotten : Navy and Marine
Corps Women in World War I
Jean Ebbert, Marie-Beth Hall
Annapolis : Naval Institute
Press, 2002. - 189 s. : Ill.
Opstilling: Kvinder i forsvaret-

Francis Drake Privateer :
Contemporary Narratives and
Documents
John Hampden, ed.
London : Eyre Methuen, 1972. -
286 s. : ill. kort
Opstilling: Persh.b.DRAKE, F.

Elevforeningen af 1937 : 1937 -
2002
Gudmund Hansen
Odense : Forfatteren, 2002. - 47
s. : ill.
Opstilling: Persh.a.2.

Discharged Dead : A true story
of Britain's Submarines at War

Sydney Hart
London : Odhams Press Limited,
1956. - 208 s. : ill.
Opstilling: Persh.b.HART, S.

Admiral Jearuld Wright :
Warrior Among Diplomats
David M. Key, Jr.
Manhattan, Kansas : Sunflower
University Press, 2001. - 438 s :
Ill.
Opstilling: Persh.b.WRIGHT,
JERAULD

Edward Preble : A Naval
Biography, 1761-1807
Christopher McKee
Annapolis : Naval Institute
Press, 1996. - 394 s. : Ill, kort
Opstilling: Persh.b.PREBLE,
EDWARD

A Tour of Duty in the Pacific
Northwest ; E.A. Porcher and
H.M.S. Sparrowhawk, 1865-
1868
Dwight L. Smith, Ed.
Fairbanks : University of Alaska
Press, 2000. - 172 s. : Ill.Kort.
Opstilling: Persh.b.PORCHER

Always at Sea
Mary Wardle
Latheronwheel, Scotland :
Whittles Publ., 2002. - 195 s. ;
ill.
Opstilling: Persh.b.DONALD,
W.

The Nelson Encyclopaedia
Colin White

London : Chatham Publ., 2002. -
288 s. : ill. kort
Opstilling: Persh.b.NELSON, H.

**POLITIK OG
EFTERRETNINGSVÆSEN
(FORSVARSPROBLEMET)**
Men, Women, and War
Martin van Creveld
London : Cassell, 2001. - 287 s.
Opstilling: Kvinder i forsvaret.

Hit to Kill ; The New Battle over
Shielding America from Missile
Attack
Bradley Graham
1. ed.- New York : Public
Affairs, 2001. - 430 s. ; Ill.
Opstilling: Artilleri.K.

October Fury
Peter A. Huchthausen
Hoboken, New Jersey : John
Wiley & Sons, 2002. - 281 s. ;
ill.Kort.
Opstilling: Politik.B.3.

Dansk Udenrigspolitik Historie
Knud J.V Jespersen, Ole
Feldbæk
København : Danmarks
Nationalleksikon. - : ill. kort
Opstilling: Historie.B.1.a.
2. - 2002 - 551 s.
Opstillet efter hovedtitlen

Future Talk ; Building the
Hybrid Security Community in
the Euro-Mediterranean
P.H. Liotta

MARINENS BIBLIOTEK

- Newport : U.S. Naval War College, 2002. - 76 s.
(Jerome E. Levy Occasional Papers ; 3)
Opstilling: Politik.A.
- The Water Is Never Cold : The Origins of the U.S. Navy's Combat Demolition Units, UDTs, and SEALs
James Douglas O'Dell
Dulles, VA : Brassey's, 2000. - 291 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- Pearl Harbor Redefined : USN Radio Intelligence in 1941
Timothy Wilford
Lanham, MD : University Press of America, 2001. - 144 s. : Kort.
Opstilling:
Efterretningsvæsen.B.
- Secret Allies in the Pacific : Covert Intelligence and Code Breaking Cooperation Between the United States, Great Britain, and Other Nations Prior to the Attack on Pearl Harbor
Roland H. Worth, Jr.
Jefferson, NC : McFarland & Company, 2001. - 214 s. : Ill.
Opstilling:
Efterretningsvæsen.B.
- SKIBE, SKIBBYGNING m.m.**
Submarine 1901-2001 : H.M. Submarines
Iain Ballantyne, Peter Hore, Syd Goodman, Dennis Andrews, Jeremy Stocker
- St. Leonards-on-Sea : HPC Publishing, 2001. - 25 s.+ill. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- Building Model Warships of the Iron and Steel Eras
Peter Beisheim, ed.
London : Chatham Publishing, 2002. - 144 s. : ill.
Opstilling: Skibbygning.K.
- CSS Alabama : Anatomy of a Confederate Raider
Andrew Bowcock
Annapolis : Naval Institute Press, 2002. - 191 s. : Ill. kort
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- Carrier Air Groups HMS Eagle : Volume One
David Brown
1. ed.- Windsor Berkshire : Hylton Lacy Publishers Ltd., 1972. - 84 s. : ill. kort (Men & Machines ; 3)
Opstilling: Flyevæsen
- Hunters of the Night : Confederate Torpedo Boats in the War Between the States
R. Thomas Campbell
Shippensburg, PA : Burd Street Press, 2000. - 189 s. : Ill. kort
Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65
- C Class Destroyers : Greyhounds of the Sea
Harold Cox
u.st. : Harold Cox, 1994. - 80 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Kiev & Kuznetsov : Russian
Aircraft Carriers
Barry Dean
Hong Kong : Concord
Publications Company, 1993. -
62 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.8.

The Barque of Saviors : Eagle's
Passage from the Nazi Navy to
the U.S. Coast Guard
Russell Drumm
New York : Houghton Mifflin,
2001. - 250 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

Sailors to the End : The Deadly
Fire on the USS Forrestal and the
Heroes who Fought it
Gregory A. Freeman
1. ed.- New York : William
Morrow & Co., 2002. - 307 s. :
ill.
Opstilling: Krh.A.II.e.2.

USS Joseph P. Kennedy, Jr. (DD
850) : The First Gearing Class
Saved for Posterity
Norman Friedman, Arnold S
Lott, Robert F Sumrall
Fall River : U.S.S. Memorial
Committee, 1985. - 32 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

U.S. Amphibious Ships and
Craft : An Illustrated Design
History
Norman Friedman
Annapolis : Naval Institute
Press, 2001. - XX+659 s. : ill.

Opstilling: Kr.A.I.a.3.

German Capital Ships and
Raiders in World War II
Eric Grove
Plymbridge : Frank Cass, 2002. -
: ill. kort
(Naval Staff Histories)(B.R ;
1736(7)(48))(B.R ;
1736(22)(48))(1736(17/50))(B.R
.; 1736(20))
Opstilling: Krh.A.I.a.5.
Vol. II: From Scharnhorst to
Tirpitz, 1942-1944 .- 2002 .-
forsk.pag.

George Washington's Schooners
: The First American Navy
Chester Hearn
Annapolis : Naval Institute
Press, 1995. - 285 s. : Ill. kort
Opstilling: Historie.C.3.

Historic Ships of the World
William C. Heine
London : Davis & Charles, 1977.
- 156 s. : Ill.Kort.
Opstilling: Museer

Britain's Greatest Warship HMS
ARK ROYAL IV
Richard Johnstone-Bryden
Paberback ed. reprinted 2001-
Stroud : Sutton, 2001. - X+262 s.
: ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Ships that have made history
Gregory Robinson
London : Peter Davies and Lovat
Dickson, 1936. - 190 s. : ill.Kort.

- Opstilling: Krigshistorie.A.
- The Golden Hind
T.E.W. Roche
London : Arthur Barker, 1973. -
200 s. : ill. kort
Opstilling: Historie.C.2.
- The Sailing Navy, 1775-1854
Paul H Silverstone
Annapolis : Naval Institute
Press, 2001. - xv + 101 s. : Ill.
(The U.S. Navy Warship Series)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- Big Red : Three Months On
Board a Trident Nuclear
Submarine
Douglas C. Waller
New York :
HarperCollinsPublishers, 2001. -
336 s. : Ill.
Opstilling: Ubådsvæsen.D.
- Kriegsmarine U-boats 1939-45
Gordon Williamson
Oxford : Osprey Publishing,
2002. -: Ill.
(Osprey New Vanguard Series ;
51)(Osprey New Vanguard
Series ; 55)
Opstilling: Ubådsvæsen.A.III.
2.: - 2002. -, - 48 s.
- USS Minneapolis CA-36
Steve Wiper, ed.
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, 1997. - 56 s. : ill.
kort
(Warship Pictorial ; 2)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- Omaha Class Cruisers
Steve Wiper, ed.
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, 1999. - 56 s. : ill.
(Warship Pictorial ; 6)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- USS San Francisco CA-38
Steve Wiper, ed.
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, 1999. - 56 s. : ill.
kort
(Warship Pictorial ; 5)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- USS Louisville CA-28
Steve Wiper, ed.
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, 1998. - 56 s. : ill.
(Warship Pictorial ; 3)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- USS Texas BB-35
Steve Wiper, ed.
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, 1999. - 56 s. : ill.
(Warship Pictorial ; 4)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- USS Salem CA-139
Steve Wiper, ed.
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, 2000. - 58 s. : ill.
(Warship Pictorial ; 8)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- New Orleans Class Cruisers
Steve Wiper, ed.
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, 2000. - 58 s. : ill.
(Warship Pictorial ; 7)

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

Kriegsmarine Schnellboote
Steve Wiper
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, 2001. - 72 s. : ill.
(Warship Pictorial ; 15)
Opstilling: Krh.A.I.a.5.

USS Wichita CA-45
Steve Wiper
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, 2001. - 56 s. : ill.
(Warship Pictorial ; 14)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

Imperial Japanese Navy : Kongo
Class Battleships
Steve Wiper
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, 2001. - 72 s. : ill.
(Warship Pictorial ; 13)
Opstilling: Krh.A.I.a.7.

Benson - Gleaves Class
Destroyers
Steve Wiper
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, 2001. - 72 s. : ill.
(Warship Pictorial ; 12)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

Lexington Class Carriers : CV-2
USS Lexington & CV-3 USS
Saratoga
Steve Wiper
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, 2001. - 72 s. : ill.
(Warship Pictorial ; 11)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

USS New Jersey BB-62
Steve Wiper
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, 2001. - 64 s. : ill.
(Warship Pictorial ; 16)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

Yorktown Class Carriers
Steve Wiper
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, u.år. - 64 s. : ill.
(Warship Pictorial ; 9)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

Portland Class Cruisers : CA-33
USS Portland & CA-35 USS
Indianapolis
Steve Wiper
Tucson, AZ : Classic Warships
Publishing, u.år. - 64 s. : ill.
(Warship Pictorial ; 10)
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

The U534 Story
u.sted. : The Warship
Preservation Trust Ltd., u.år. - 17
s. : ill. kort
Opstilling: Bjærgningsvæsen.B.

NORDPOLAROMRÅDET

Voyages of Delusion : The
Search for the Northwest
Passage in the Age of Reason
Glyn Williams
London : HarperCollins
Publishers, 2002. - 467 s. : Ill.
kort
Opstilling:
Nordpolarområdet.B.a.2.

STRATEGI & TAKTIK

Russian Strategic Nuclear Forces

Pavel Podvig, Ed., Oleg

Bukharin, Timur Kadyshev,

Eugene Miasnikov, Igor

Sutyagin

London : The MIT Press, 2001. -

692 s. : Ill.

Opstilling: Politik.B.8.

VÅBENTEKNISKE- o.a.

HÅNDBØGER

Prince Rupert's Patent Guns

Sarah Barter Bailey

Leeds : Royal Armouries

Museum, 2000. - 153 s. : Ill.

(Royal Armouries ; Monograph

6)

Opstilling: Artilleri.E.

British Naval Aircraft since 1912

Owen Thetford

6th revised Edition- Annapolis :

Naval Institute Press, 1991. - 512

s. : Ill.

Opstilling: Flyvevæsen

Skydetabel for 15 cm L/17 S.H.

M.1917 - 15 cm L/17 S.H.

M.1923 - 15 cm L/22

F.H. M. 1929

Kbh. : Artilleriskydeskolen,

1935. - 211 + 32 s.

Opstilling: Artilleri.F.A.- 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: 9.00 - 15.00

Tirsdage: 9.00 - 18.00

*Tidsskrift
for
Søværnen*



Nr. 6
December 2002
173. ÅRGANG



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

ISSN 0040-7186

Annonceekspedition

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

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

Trykkeri:

Nørrebros Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 35 39 61 33
E-mail nbb@nbb.dk
Hjemmeside www.nbb.dk

Forsidebillede: Torpedobåden ØRNEN under gang.

Eftertryk: Tilladt med kildeangivelse, når redaktøren orienteres. Redaktionen afsluttet den 15. januar.

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

INDHOLD

LEDER.....	251
ANVENDELSE AF MINI-UNDERVANDSBÅDE I SØVÆRNET.....	252
Kommandørkaptajn Jørn Hansen	
MED ORLOGSFLAGET PÅ HALV. UDLEVERING AF SØVÆRNETS TORPEDOBÅDE I FORÅRET 1941	
Stud. mag. Søren Nørby.....	258
MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-SELKABET	
Foredragsrækken i februar og marts i det 219. Forsamlingsår.....	295
FORMANDENS ÅRSBERETNING	
Kaptajnløjtnant Jakob Paaske Larsen.....	296
REDAKTØRENS ÅRSBERETNING	
Orlogskaptajn Klaus Bolving.....	302
REGNSKAB	
Orlogskaptajn Hans Erik Juul.....	306
NYANSKAFFELSER NOVEMBER/DECEMBER 2002	
Marinens Bibliotek.....	308

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN



Så er tiden inde til at takke af som administrativ redaktør for TJS. Fra og med TJS 1/2003 vil Søværnets Historiske Konsulent, Cand. Mag., Hans Christian Bjerg overtage dette hverv. Den gamle redaktør vil dog forblive i redaktionen som ansvarshavende redaktør og indgå i et team work med Hans Christian Bjerg,

I takt med at Søværnet udvikler sin rolle inden for løsning af internationale opgaver "på de syv have" vil TJS med denne redaktionsreform tilstræbe, at Søløjtnantselskabet og Tidsskriftets læsere får mulighed for at bidrage til, at Flåden og Danmark som en maritim nation kan være med til at gøre en forskel på den globale scene. Som Danmarks næstældste fagtidsskrift har TJS således et medansvar for Flådens fremtid, et ansvar som bedst varetages med artikler, som er interessante, lodige og debatskabende.

I denne udgave af TJS fortsættes debatten om ubåde med et indlæg om anvendelsen af mini-ubåde. Desuden kigger vi tilbage på en historisk epoke, hvor Flåden havde anderledes vanskelige muligheder for at gøre sig gældende. Vi taler om den 5. februar 1941, da regeringen, efter tysk pres, udleverede otte af søværnets torpedobåde til den tyske besættelsesmagt.

- 
- In Space 
 - In the Air 
 - On the Ground 
 - At Sea 
 - Under Water 

Entrepreneurs
in technology

Members of Naval Team Denmark:



Naval Team Denmark

DANYARD Aalborg A/S

Terma A/S

Mærsk Data Defence AS

MT HØJGAARD 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

FORCE Technology

MARIDAN AS

HMK-Gruppen

VIKING Life-Saving Equipment A/S

SYSTEMATIC Software Engineering A/S

Odense Stålskibsværft A/S



Forfatteren har gjort tjeneste i undervandsbåde i otte år, herunder som chef for ubåde af DELFINEN-klassen.

ANVENDELSE AF MINI-UNDERVANDSBÅDE I SØVÆRNET

Af

kommandørkaptajn Jørn Hansen

INDLEDNING

Direktør, orlogskaptajn Jesper Glahn argumenterer i en artikel i Tidsskrift for Søværnen nr. 5, december 2002, for anvendelse af "Flex-Sub" i søværnet frem for større undervandsbåde, fx af den projekterede VIKING-type. Betegnelsen "Flex-Sub" dækker efter forfatterens forklaring, hvad man i almindelighed forstår ved mini-undervandsbåde af en størrelsesorden omkring 60 tons displacement.

Forfatteren gør opmærksom på nødvendigheden af at forlade den kolde krigs invasionsforsvarside for så vidt angår anvendelse af ubåde. I stedet bør danske mini-ubåde anvendes til "lukning af hullet" i de danske gennemsejlingsfarvande samt nærbeskyttelse af de danske kyster imod smugling, terroraktioner og anden form for asymmetriske trusler. Endelig bør danske mini-ubåde anvendes til nærbeskyttelse af danske og allierede flådeenheder i internationale operationer.

TIDLIGERE FORMÅL FOR DANSKE UBÅDE

Under den kolde krig har danske ubåde naturligvis haft sådanne opgaver, som har kunnet sættes i relation til forsvaret af dansk territorium. Disse opgaver har imidlertid kun i ret beskeden grad relateret sig til det meget nære

forsvar af danske kyster imod invasion. Årsagen hertil er den meget enkle, at nært kystforsvar i farvandene omkring Danmark er forbundet med operation på ganske lave vanddybder, hvilket i sig selv indebærer ringe udnyttelse af ubådes primære egenskaber. Lav vanddybde medfører, at ubåden i neddykket tilstand er tvunget til at gå med lav fart, hvorved den i meget høj grad er at ligne ved et stationært torpedo-/missilbatteri. Den moderne ubåd mister en af sine væsentligste egenskaber: Usynlig, men betydelig mobilitet i både offensiv og defensiv sammenhæng.

Dette forhold var frem for noget andet afgørende for udviklingen fra det nære operationskoncept omkring H-bådene før 2. verdenskrig til og med NARHVALEN-klassen op igennem 1970-erne. H-bådene var i princippet "submersibles", dvs. ubåde, der som følge af lav batterikapacitet og deraf følgende ringe neddykket udholdenhed kun kunne operere kortvarigt, med lav fart og med lille aktionsradius i neddykket tilstand. NARHVALEN og de senere typer er "sousmarins", dvs. ubåde med stor batterikapacitet, som er konstrueret med det formål at operere neddykket konstant og kunne gå med høj fart i relativt meget længere perioder.

Denne tekniske udvikling tilførte ubådsvåbnet egenskaber, som ikke kunne udnyttes på lave vand-dybder, men som det var oplagt at udnytte, hvor de var hensigtsmæssige, herunder naturligvis i Østersøen i ganske fremskudte operationsområder. De danske ubåde kom derved, som Jesper Glahn rigtigt anfører, til at spille en rolle i forsvaret imod Sovjetunionen og de øvrige Warszawapagtlande, men kun i ringe grad i forbindelse med det meget nære forsvar af danske kyster imod invasion.

De i teknisk og dermed operativt henseende stærkt begrænsede muligheder, der var i H-bådene, medførte, at disse var mere egnede til nærforsvar af de danske stræder og kyster end til noget andet. Imidlertid kan man ikke med rimelig fornuft begrunde en idé om anvendelse af moderne mini-ubåde til forsvar af de danske kyster med, at det i teknologisk forstand historiske H-bådsdesign for 70 år siden fandtes egnet til dette formål.

I en bredere sammenhæng bør det i øvrigt anføres, at der ikke er ret mange eksempler fra søkrigs-historien på, at ubåde - hverken store eller små - har ydet bemærkelsesværdige indsatser under nogen former for direkte invasionsforsvar på læge vanddybder.

NYE FORMÅL?

Som anført ser Jesper Glahn følgende nye, angiveligt endnu udækkede behov:

- "lukning af huller" i de danske stræder og indre farvande,
- nærbeskyttelse af de danske kyster imod smugleri, terroraktioner og anden form for asymmetrisk krigsførelse, samt
- nærbeskyttelse af danske og allierede flådefartøjer m.v. under disses internationale operationer.

Den terrormæssige og asymmetriske del af truslen angives at bestå i dels små, lette, hurtiggående fartøjer, dels mere sofistikerede undervandsfartøjer formentlig medførende personel og våben til landsætning for operationer i land samt våben til beskadigelse af skibe i fart eller havn.

Til imødegåelse af disse trusler foreslås mini-ubåde af størrelsesordenen 60 tons displacement. Disse ubåde må anses for at skulle udrustes med alle moderne former for aktive og passive over- og undervandsdetektorer samt torpedo- og missilsystemer i det omfang, der er plads til det. For nærværende må man forudse båden udrustet med brændselceller eller en kombination af konventionelt batteri med overfladeafhængigt opladningssystem. Det er forholdsvis nemt at forestille sig bådtypen, og den er næppe særlig problematisk at konstruere. Bemandingen vil komme til at udgøres af 3-5 personer, og det bliver primært denne besætnings udholdenhed – herunder proviant- og ferskvandsforsyningsmuligheder, der bliver afgørende for bådtypens tidsmæssige grænser for indsats.

Som Jesper Glahn rigtigt anfører, bør der ikke være grænser for fantasien med hensyn til formen for den beskrevne trussel. Man bør således også trolig forestille sig terroraktioner med og fra undervandsfartøjer af endog sofistikeret art. Af hensyn til overskueligheden er man imidlertid nødt til at analysere mulighederne med en vis systematik.

Den asymmetriske overfladetrussel imod landanlæg og skibe i havn eller på red må antages ikke at bestå i angreb af regulære militære styrker, men af mindre grupper og fartøjer – såvel i terrorlignende angreb af små, hurtige fartøjer som ved mortarangreb. Grupper af små, hurtige fartøjer er det ret enkelt at konstatere tilstedeværelsen af – fra et overfladeskib, fra varslingssteder på en kyst eller fra en neddykket ubåd. Ligeledes kan våbenanvendelsen imod en sådan trussel ske fra overfladeskib, fra kysten eller fra en neddykket ubåd. I denne sammenhæng er der ikke meget, der taler for nogen særlige fordele ved mini-ubåden som hverken detektions- eller våbenplatform til imødegåelsen af truslen. Mini-ubåden forekommer snarere at være unødigt kompliceret og desuden begrænset af et relativt beskedent våbenarsenal. Rigtigt er det, at mini-ubåden opererer uset af terrorstyrken indtil øjeblikket for dens våbenanvendelse, men det må an-

Double Eagle
Mk III



BMP 202



TORPEDO 2000



Maintain the advantage

Securing the safety of your shores against a well-equipped enemy force is no easy matter. But with the right systems and equipment you can maintain the advantage. When he attacks you'll have already gathered and processed vital data, detected and neutralised his mines and ready to destroy his vessels on or under the surface.

Saab Bofors Dynamics – engaged in precision

SaabTech Danmark A/S

Hvidsværmervej 127

2610 Rødovre

Telefon 44 54 06 00 • Fax 44 92 35 01

etmann@saabtech-danmark.dk



SAAB

ses for overordentlig tvivlsomt, om netop denne egenskab frembyder afgørende fordele i en almindelig nærforsvarssammenhæng.

Langt mere typisk vil truslen bestå i en fuldstændig uforudset våbenanvendelse fra et overfladefartøj, som normalt må antages at arbejde i et fuldt legitimt ærinde, fx den ganske uskyldigt udseende lodsbåd, bugserbåd, olielægter eller ferskvandstanker, der betjener skibsfarten, og som ingen forudser udrustet med våben og sprængstoffer til direkte indsættelse med et terrorformål. Denne trussel er langt den mest sandsynlige, fordi den er billigst og mest effektiv imod et udvalgt, afgrænset målområde af spektakulær karakter. Det er ret så ligegyldigt at beskæftige sig med, hvilken anti-terrorplatform, der *ikke* konstaterer tilstedeværelsen af denne form for trussel – tilstrækkeligt er det at bemærke, at mini-ubåden heller ikke i denne sammenhæng tilbyder særlige fordele frem for andre anti-terrorssystemer.

Løjnefaldende problematisk er det at forestille sig en i forhold til modstanderen ganske langsomt sejrende mini-ubåd – neddykket eller i overfladen – som opbringer af et hurtigtgående smuglerfartøj. Den har ikke store muligheder for at borde fartøjet i åben sø. Der er næppe tvivl om, at mini-ubåden som så mange andre fartøjstyper alene i kraft af sin våbenkapacitet kan angribe og sænke en speedbåd selv på stor afstand, men der er endnu ikke her i landet nogen stærk tradition for direkte våben-anvendelse imod smugleri til søs, ligesom en sænkning af et fartøj, der er beskæftiget med illegal menneskesmugling, næppe vil styrke søværnets popularitet.

Dette efterlader terrorangreb fra en anden neddykket ubåd eller en anden form for undervandsfartøj. Jesper Glahn henleder i denne forbindelse ganske korrekt opmærksomheden på, at sådanne fartøjer var meget vanskelige for ikke at sige umulige at detektere fra overfladen og luften i den svenske skærgård. De, der har studeret begivenhedsforløbet omkring disse hændelser i den svenske skærgård, vil vide, at årsagen til den ringe detektionsmulighed netop dér er, at den svenske skærgård fortrinsvis udgøres af klipper, og at havbunden – bortset fra et tyndt sandlag – udgøres af hård granit. Disse særlige forhold begrænser mulighederne for resultat af anvendelse af aktiv sonar fra overfladeskibe og bøjer samt fra ubåde. Tilsvarende forhold eksisterer kun ganske få steder langs den danske kyst. Det er muligt, at der kan argumenteres for, at anvendelse af passivt lytteudstyr i en neddykket mini-ubåd kan være mere effektivt end anvendelse af passivt lytteudstyr på havbunden eller i et overfladeskib, men argumentet er ganske tvivlsomt, når det drejer sig om så små vanddybder, som er sædvanlige for danske kyster og havne.

For så vidt angår undervandsdetektion af angreb mod stationære anlæg på kyst eller i havn – eller mod skibe i en havn eller på en red – er

det i øvrigt ganske usandsynligt, at en bemanded mini-ubåd tilbyder særlige fordele frem for et ubemandet, fjernstyret undervandsfartøj som et ROV (Remote Operated Vehicle) af den type, der daglig anvendes fra faste og flydende offshore-installationer, samt af søværnet til minerydning.

Et interessant forhold, som Jesper Glahn imidlertid ikke henleder opmærksomheden på, er den danske stats selvfølgelig forpligtelse til også at imødegå terrorangreb på den danske kontinental-sokkel. Her tænkes naturligvis på risikoen for olieplatforme og andre stationære eller flydende eftersøgnings- og produktionsenheder. Så forholdsvis langt til søs kan en mini-ubåd ikke operere uden støtte fra overfladen, og dens evne til at operere tæt under havoverfladen vil under langt de fleste vejrforhold være stærkt begrænset. Den vil under sin operation hovedsagelig være tvunget til at arbejde dybt ved anvendelse af passivt eller aktivt undervandsdetektion-sudstyr og vil derved muligvis kunne yde nogen beskyttelse af en platform eller et platformskompleks, dog ikke uden et intenst samarbejde med en overfladeenhed fx et Submarine Support Vessel, anden form for støtteskib eller selve platformen. Fordelen ved anvendelse af en bemanded mini-ubåd er dermed heller ikke i denne forbindelse særlig synlig i betragtning af, at både offshore-industrien og søværnet i forvejen som nævnt har udmærkede muligheder for at operere ROV's. Nødvendigheden af støtten fra overfladen indebærer implicit, at enten støtteskibet eller platformen kan levere den våbenanvendelse, som den bemandede mini-ubåd ellers ville kunne.

KONKLUSION

Det er sandsynligt, at de behov, som Jesper Glahn beskriver som udækkede, virkelig er mere eller mindre udækkede. Rigtigt er det i hvert fald, at der løbende iværksættes succesfulde terroraktioner fra søen imod spektakulære mål, herunder krigsskibe, rundt om i verden. Ligeledes er der grund til at formode, at der på et eller andet tidspunkt iværksættes terroraktioner fra søsiden imod anlæg på og ved de danske kyster og på den danske kontinentalsokkel.

En mini-ubåd af den type, Jesper Glahn foreslår, tilbyder imidlertid ikke nogen nævneværdig dækning af disse behov, hvorfor der er meget lille sandsynlighed for, at et dansk ubådsprogram med sigte på operativ anvendelse af et antal mini-ubåde af denne type vil kunne overleve en mere indgående cost/benefit-analyse.

Skal Danmark fortsat operere ubåde, forekommer det mest nærliggende, at disse bliver af en type, som udgør det bedst mulige bidrag til NATO's samlede styrke til international anvendelse. Som Jesper Glahn

selv udtrykker det, er udholdenhed en betingelse for deltagelse i internationale flåde-operationer, men denne egenskab er bestemt ikke typisk for mini-ubåde.

MED ORLOGSFLAGET PÅ HALV

Forfatteren studerer historie ved Københavns Universitet og er desuden ansat som studenterarbejder og guide ved Orlogsmuseet.

MED ORLOGSFLAGET PÅ HALV

UDLEVERING AF SØVÆRNETS TORPEDOBÅDE I FORÅRET 1941

Af

stud.mag. Søren Nørby

Den 5. februar 1941 beordrede Kong Christian X Rigets Flag på Batteri Sixtus på halv. Noget sådant sker normalt kun ved dødsfald i den kongelige familie, men det var ikke grunden denne dag. Rigets Flag gik, sammen med flagene på samtlige af flådens fartøjer og Amalienborg, på halv for at markere kongens store utilfredshed med, at regeringen, efter tysk pres, udleverede otte af søværnets torpedobåde til den tyske besættelsesmagt.



Fig. 1: De gamle torpedobåde Narhvalen og Havørnen bugseres gennem en isfyldt Københavns havn 5. februar 1941.

9. APRIL 1940

I den ordning, som Tyskland indgik med Danmark efter besættelsen den 9. april, søgte tyskerne at opretholde illusionen om, at man ikke ønskede at blande sig i indre danske forhold. Den danske regering skulle fortsat sørge for ro og orden i landet, og både hær, flåde og politi m.v., blev opretholdt. Tyskerne skulle officielt "kun" stå for forsvaret af Danmarks grænser, men reelt var der dog ingen tvivl om, at det var tyskerne, der sad på magten. Regeringen besluttede, at kontakten med tyskerne skulle gå via det danske udenrigsministerium. Målet var at fastholde billedet af Danmark som en neutral og suveræn stat, der som alle andre stater kommunikerede med dets nabolande via udenrigsministeriet.

En af de opgaver, som regeringen blev pålagt af besættelsesmagten, var at oprette en kystbevogtning, der skulle hindre illegal trafik mellem Danmark og Sverige. Kystbevogtningen blev oprettet den 16/4 1940 under politiets ledelse. Søværnet blev først bedt om at stille materiel til rådighed for denne nye styrke, men den 27. juni bad Justitsministeriet officielt søværnet om at overtage ledelsen. Dette skete pr. 1. oktober 1940.¹

Tyskerne skulle bruge de danske baser i krigen mod Norge, og det var derfor vigtigt for dem at sikre ro og orden i Danmark. De indså, at dette bedst – og lettest – lod sig gøre ved at sikre, at den danske regering fortsat fungerede. Ved at lade den danske regering leve og stå for ro og orden kunne tyskerne holde behovet for dyre besættelsestropper på et minimum.

DE FØRSTE BRUD PÅ AFTALEN

I ordningen af 9. april stod der i punkt 2, at "*De danske Tropper forbliver i Besiddelse af deres vaaben, forsaavidt deres Optræden tillader det*".² Tyskerne viste sig dog hurtigt at have deres egen tolkning af dette punkt.

Allerede den 15. april 1940 fremsatte de et krav om udlevering af hærens 24 moderne 20mm antiluftskyts med tilhørende ammunition. Tyskernes argument var, at skytset skulle bruges til forsvar af Lill³ebæltbroen, Storebælt og Storstrømsbroen, og altså ikke ville forlade dansk jord. Regeringen afviste det tyske krav med henvisning til, at det stred mod 9. april-ordningen, men afvisningen blev ikke accepteret. Allerede den 16. april måtte regeringen bøje sig og overdrage skytset. Den 22. april blev kravet udvidet, og tyskerne krævede nu alt dansk antiluftskyts udleveret. Igen efterkom regeringen det tyske krav under protest. Tyskerne valgte efterfølgende at flytte kanonerne til Tyskland, men det skete øjensynligt uden den danske regerings vidende.⁴

Samtidig valgte besættelsesmagten at begynde bygningen af en række flyvepladser rundt om i Danmark. Dette var på kant med aftalen af 9. april, men her valgte regeringen ikke bare at bøje sig, men også at tage

skridt til at sikre, at arbejdet blev udført af danske entreprenører. Årsagerne til regeringens beslutning var både, at man gennem de tyske arbejdsprojekter kunne løse en del af landets arbejdsløshedsproblemer, og at man frygtede, at ankomsten af tyske håndværkere ville medføre uroligheder.

Det var regeringens mål at opretholde så meget af landets suverænitæt som muligt i denne svære situation. For at nå dette mål, og derved sikre, at Danmark kom gennem krigen som et selvstændigt land, var regeringen parat til at gå langt og bøje sig for de tyske krav – så længe de ikke underminerede regeringens kontrol over landet eller danskernes ret til at være danske. Regeringens kurs skal ses i lyset af, at der i 1940 og 1941 ikke var noget, der tydede på at Tyskland ville tabe krigen – tværtimod!

SAMARBEJDE MELLEM DEN DANSKE OG TYSKE FLÅDE?

Efter overgivelsen 9. april blev hovedparten af flådens enheder, efter aftale med den tyske besættelsesmagt, oplagt. Enhederne blev spredt ud mellem en række provinshavne og Holmen i København. Gennem spredningen ønskede søværnet at undgå at samle flådens enheder i en klump, hvor de ville udgøre et oplagt mål for allierede luftangreb.⁵

Under et møde med Hitler den 13. april 1940 bad den øverstkommanderende for den tyske flåde, storadmiral Raeder, om tilladelse til at søge at overtage den danske flåde, eventuelt mod betaling. Hitler gav sit samtykke, men allerede den 22. april ændrede flådens ledelse mening og bad om og fik Hitlers tilladelse til at udskyde henvendelsen til det danske søværn. Grunden til udskydelsen var, at Raeder ville undersøge, om man kunne arrangere en eller anden form for samarbejde med den danske flåde omkring politi- og eskorteopgaver i de danske farvande. Et krav om udlevering af et eller flere fartøjer kunne ødelægge mulighederne for en sådan aftale.

I september 1940 rettede Raeder via sin adjutant henvendelse til den danske regering gennem den danske militærattaché i Berlin, kommandørkaptajn Kjølse. I henvendelse lagde tyskerne klart op til et samarbejde mellem den danske og tyske flåde. Den danske flåde skulle stå for minefydning, søpolititjeneste, og farvandsovervågning og såopmåling i de danske farvande, og sidst men ikke mindst fortsætte uddannelsen af danske marinere. Aftalen skulle træde i kraft efter Tysklands snarlige sejr, og pålagde derfor i første omgang ikke den danske flåde nogen opgaver, der var direkte vendt mod England.

Tyskernes eneste krav var, at det var danskerne selv, der tog initiativ til samarbejdsaftalen, da man fra tysk side ikke ville risikere et dansk nej til en tysk henvendelse. Grunden til at det var den danske flåde, der skulle tage initiativet har givetvis også været, at Raeder ikke havde opbakning til

planen hos Hitler. Modstanden mod aftalen kunne omgås, ved at det var danskerne, der tog initiativ til aftalen.⁶

Kjølsen tog til København og fremlagde de tyske planer for regeringen. Under mødet var Scavenius stemt for en aftale, mens resten af regeringen var imod. Scavenius fik dog sin vilje, og den 11. oktober fik Kjølsen udleveret regeringens retningslinier til samtalerne med tyskerne. Først og fremmest skulle han søge at klarlægge den tyske flådes holdning til et evt. samarbejde, men da Kjølsen mødte op i Berlin den 18. oktober blev han informeret om, at Raeders plan var faldet til jorden efter stærk modstand fra det tyske udenrigsministerium.⁷

RECHNITZERS AFGANG

Trods den tyske flådes beslutning om at udskyde en henvendelse til den danske flåde, mødte repræsentanter fra den tyske flåde op på Holmen den 6. maj 1940 og meddelte her, at søværnets chef, Viceadmiral Rechnitzer havde billiget, at de danske torpedobåde kunne udleveres til tyskerne! Bemærkningen skulle være faldet til daværende kommandørkaptajn A. H. Vedel, mens han, sammen med en tysk minestrykningseksper, var ude og inspicere de danske minestrygere. Ifølge kommandørkaptajn Westermann fremkom officeren her med følgende bemærkning til Vedel: *"Om de nye torpedobåde, som ikke var minestrygere, sagde vice-admiral Rechnitzer, at dem kunne vi også få"*.⁸



Fig. 2: Hjalmar Rechnitzer (1873-1953) var søværnets leder fra 1.4. 1932 til 10.5. 1940.

Rechnitzer beskriver selv begivenhederne i sin dagbog. Her skriver han den 6. maj 1940 at han havde et et-times møde med den tyske søkrigsledelse i Danmark. Til stede var, foruden Rechnitzer, den tyske marinechef i Danmark admiral Mewis og den tyske marineattaché Kapitän zur See Henning, og fra dansk side kontreadmiral Hammerich og kommandørkaptajn Vedel. På mødet diskuterede man skæbnen for de danske minefelter,

der var blevet udlagt inden den tyske besættelse. Felterne blev fortsat vedligeholdet af den danske flåde, men man ønskede at lade tyskerne overtage arbejdet, da vedligeholdelsen stred mod det danske ønske om ikke at foretage sig skridt, der kunne skade den danske neutralitet. På mødet udtalte tyskerne, ifølge Rechnitzer, et ønske om, at de danske minestrygere af Sø-

løven-klassen blev brugt til minestrygning i de danske farvande, men sammen med et spørgsmål om muligheden for at holde de seks torpedobåde af Dragen- og Glenten-klassen under kommando, blev en evt. beslutning udsendt indtil videre.⁹

De tre torpedobåde af Glenten-klassen var i midten af april overflyttet til Kystflåden, og fortsatte indtil videre i aktiv tjeneste, mens Dragen-klassens tre enheder allerede 13. april blev oplagt i Horsens – dog uden officielt at stryge kommando.



Fig. 3: Den senere viceadmiral A. H. Vedel (1894-1981), har efterladt sig detaljerede dagbogsoptegnelser fra denne periode.

Den 7. maj noterede Rechnitzer, at kommandør Evers informerede ham om, at tyskerne den 6. maj havde været på Holmen og her udtrykt et ønske om at overtage torpedobådene af Dragen-klassen og minestrygerne af Søløven-klassen. Tyskerne havde bemærket, at bådene med fordel kunne benyttes i Skagerrak. Bemærkningen havde skabt stor vrede blandt personalet på Holmen, og Evers mente, at dele af mandskabet ville nægte at samarbejde med tyskerne.

Rechnitzer afviste forlydenderne, med henvisning til, at han netop havde vist bådene til tyskerne for, at de skulle se, hvor lidet egnede de ville være til de tiltænkte opgaver. Det skal her bemærkes at kommandør Evers fremlagde sagen som ønskede tyskerne at bruge bådene med deres danske besætninger, og ikke at overtage bådene og udstyre dem med tysk besætning.¹⁰

Rechnitzer havde af søværnets personel fået hovedparten af skylden for den politik, der førte til den tyske overrumpling den 9. april. Det nye rygte om, at han nu ville udlevere flådens mest moderne enheder, var dråben, der fik bægeret til at flyde over. Resultatet blev, at fire af søværnets højtstående officerer; kontreadmiralerne Briand de Crèvecouer og Hammerich og kommandørerne Ipsen og Evers, den 8. maj tog det enestående skridt at informere Rechnitzer om, at søværnets personel ikke længere havde tiltro hans ledelse.¹¹ Han burde derfor træde tilbage. Rechnitzer havde selv bedt om fritagelse fra posten som søværnets chef efter den tyske be-

sættelse den 9. april, men det var blevet ham nægtet, da regeringen ikke ønskede at give det indtryk, at der var uenighed om den førte politik. Men efter det nu fremsatte mistillidsvotum blev hans afsked bevilliget pr. 10. maj 1940.



Fig. 4.: Ungdomsbillede af Carl Hammerich. Efter 29. august 1943 blev Hammerich aktiv i modstandsbevægelsen. Han blev i 1944 taget af tyskerne, og omkom den 21/3 1945 under englændernes bombardement af Shell-huset i København.

De fire officerer lagde begivenhederne omkring 9. april 1940 til grund for personellets manglende tiltro til Rechnitzers fortsatte ledelse. Men som han selv skriver "Der er vist ingen tvivl om, at Vedels besøg i torpedobådene i forgårs med de tyske officerer og de deraf opståede rygter, har hidset stemningen op".

Det er dog samtidig værd at bemærke, at ingen af de fire officerer under mødet anklagede Rechnitzer for at have indgået den påståede aftale om torpedobådenes udlevering.¹²

Som Rechnitzer selv skriver, var de rygter, der – bevidst eller ubevidst – opstod efter tyskernes besøg på Holmen og deres undersøgelse af torpedobådene, en medvirkende årsag til hans fald som leder af søværnet. Jeg kan dog ikke fæste megen lid til det opståede rygte om, at det skulle være Rechnitzers idé at udlevere torpedobådene til tyskerne, da det hverken passer med de efterladte beretninger eller med Rechnitzers opførsel overfor besættelsesmagten. Samtidig virker det ikke sandsynligt, at den tyske officer skulle have fremsat bemærkningen efter ordre fra Berlin. Det virker mest af alt som en misforståelse, der altså fik store konsekvenser for Rechnitzer. Efter Rechnitzers afgang gik sagen foreløbig i sig selv igen, hvilket også tyder på, at den tyske officer udtalte sig uden støtte fra den tyske overkommando.

Efterfølgende strøg alle seks enheder af Dragen- og Glenten-klassen kommando.¹³ Søværnet måtte prioritere dets få midler, og der var mange penge og olie at spare ved at bruge de ældre, men billigere, bevogtningsfar-

tøjer til kystbevogtningen, i stedet for de seks torpedobåde. Denne besparelse skulle vise sig at være en dyr beslutning for den danske flåde.¹⁴ I efteråret 1940 blev Dragen-bådene sammen med hovedparten af søværnets enheder flyttet til Holmen.¹⁵ De tre Glenten-klasse både forblev i Svendborg.

DET DIPLOMATISKE SPIL

Den 14. november 1940 fik storadmiral Raeder Hitlers tilladelse til at søge at købe nogle danske torpedobåde. Den ændrede holdning skyldtes både en presserende mangel på enheder, der skulle bruges i forbindelse med træning af de tyske ubådsbesætninger, men sikkert også at Raeders plan for samarbejde med den danske flåde var faldet til jorden i midten af oktober. Trods den presserende mangel på enheder, gik der, uvist af hvilken årsag, tre måneder, før der skete mere i sagen.¹⁶

Onsdag den 15. januar 1941 mødte den tyske gesandt Cecil von Renthe-Fink op i det danske Udenrigsministerium.¹⁷ Her afleverede han en officiel tysk anmodning om udlevering af tolv af søværnets torpedobåde; de seks allerede nævnte torpedobåde af Glenten og Dragen-klassen; (årstallene i parentes er bådenes stabelafløbningsår):

- Dragen(1929)
- Hvalen(1930)
- Laxen(1930)
- Glenten(1933)
- Høgen(1933)
- Ørnen(1934)

og seks ældre torpedobåde af Springereren-klassen¹⁸, der inden krigen var blevet deklassificeret til enten bevogtningsfartøjer eller minestrygere;

- Havørnen(1917)
- Narhvalen(1917)
- Springereren(1919)
- Støren(1916)
- Søhunden(1917)
- Søridderen(1916)



Fig. 5.: Springereren var som den eneste i aktiv tjeneste i Kystbevogtningen, mens Glenten, Høgen og Ørnen lå oplagt i Svendborg. Resten lå oplagt på Holmen.

Ifølge Scavenius var tyskerne ligeglade med, hvordan bådenes status blev efter udleveringen; om de blev lånt, solgt eller udlejet. Renthe-Fink var ifølge Scavenius selv mest stemt for, at bådene blev udlejet, så ejendomsretten forblev dansk.¹⁹

Ifølge den instruktion Renthe-Fink modtog fra Berlin, havde sagen været forelagt Føreren, der indskærpede, at kravet blev fremsat med eftertryk og ”under anvendelse af det fornødne politiske tryk”²⁰. Med andre ord – man ville ikke godtage et dansk nej! Tyskerne var dog klar over, at der skulle tages hensyn til danskerne, og var klar til at give visse indrømmelser. Man var parat til at gå med til at bådene blev ”lånt” indtil krigens afslutning, hvor de så ville blive leveret tilbage til Danmark. Der ville også blive ydet erstatning for slid og havarier. Samtidig lagde tyskerne vægt på, at bådene ikke ville blive brugt offensivt, og kun var til skolebrug i Østersøen, og tyskerne gjorde opmærksom på, at man ”kun” krævede både udleveret, der lå uden kommando. Derved undgik man, at danskerne skulle gennem en æreløs kommandostrygning. Det var åbenbart forbigået tyskerne, at Springereren stadig var under kommando, og de måtte senere trække kravet om udleveringen af denne enhed tilbage.²¹

Tyskerne havde travlt, og ønskede bådene udleveret senest i starten af februar. Hastværket skyldtes bl.a. en frygt for en regeringsændring i Danmark, hvilket ville have kunnet forsinke overdragelsen. En ny regering ville have betydet at kravet skulle genfremsættes, og man skulle hele mølen igennem en gang til...²²

Efter overdragelsen af anmodningen skrev Renthe-Fink hjem til Berlin, at udenrigsminister Scavenius havde været utilpas ved det tyske krav. Scavenius havde udtrykt bekymring over, hvordan det ville blive opfattet i udlandet, at tyskerne krævede nogle af de mest moderne enheder i den danske flåde udleveret. Trods Scavenius' bekymring indberettede Renthe-Fink til Berlin, at han forventede, at danskerne ville efterkomme det tyske krav.²³

Al kontakt mellem regeringen og den tyske besættelsesmagt gik, som nævnt, gennem Udenrigsministeriet og herigennem fik Scavenius en meget central placering i regeringen. Scavenius var ikke vellidt internt i regeringen, men besad en uundværlig stilling. Scavenius kunne – og hvad vigtigere var – ville træffe de upopulære beslutninger, som resten af regeringens medlemmer veg tilbage fra. Dette skete dog ikke uden sværds slag, og flere gange måtte han sætte sin stilling ind på at få sin politik igennem. Tyskerne kunne se klare fordele ved at have en samarbejdsindstillet mand som Scavenius på posten som udenrigsminister, og det kunne derfor have skabt en større krise, hvis han var gået af i tid. Ingen af regeringspartierne turde taget ansvaret for en sådan udvikling, og det gav Scavenius et stærkt kort på hånden i de interne forhandlinger i regeringen.

Allerede den 16. januar skærpede tyskerne tonen. Renthe-Fink blev fra Berlin pålagt at informere den danske regering om, at tyskerne ikke ville tillade en forhaling af sagen. Hvis man ikke efterkom de tyske krav, ville *"Rigsregeringens beslutning jo gennemføres på en anden måde"*.²⁴ Scavenius blev afhørt af den Parlamentariske Kommission i 1947. Her udtalte han, at han havde tolket truslen derhen, at tyskerne så ville tage mere, og nedlægge både hær og flåde. Selv om der ikke er noget i det kildematerialet, jeg har gennemgået, der direkte taler for dette, er en sådan tysk reaktion ikke urealistisk, og ifølge P. Munchs optegnelser blev Scavenius' opfattelse delt af en række af regeringens medlemmer.²⁵

Renthe-Fink opretholdt et stort pres på regeringen, og satte sig flere gange i løbet af den 16. og 17. januar telefonisk i kontakt med den daværende chef for Udenrigsministeriets Politiske/Juridiske afdeling, Nils Svenningsen, for at høre, om der var nogen udvikling i sagen. Efter en oprøring den 16. om morgenen meddelte Svenningsen Scavenius, at han ikke havde oplevet, at Renthe-Fink *"nogensinde har talt saa indtrængende som under denne Telefonsamtale"*.²⁶ Om dette skyldes et bevidst ønske om at

opretholde et pres på den danske regering, eller en frygt hos Renthe-Fink for konsekvenserne (også for ham personligt) af et dansk nej, er ikke til at sige. Noget tyder på at der var stor opmærksomhed omkring sagen i det tyske Udenrigsministerium. Den 22. januar sendte Renthe-Fink telegrafisk besked til Berlin om, at den danske regering havde bøjet sig. Telegrammet bærer bemærkninger, der kan læses, som om det blev videresendt til den tyske udenrigsminister von Ribbentrop, trods det faktum at han befandt sig på togrejse fjernt fra Berlin.²⁷

I skrivelser til forsvarsministeren dateret den 16. og 17. januar modsatte Søværnskommandoen sig – efter ordre fra forsvarsministeren – klart det tyske krav. Dette skete med udgangspunkt i den tidligere nævnte overenskomst af 9. april 1940. Søværnet mente ikke, at man havde foretaget sig noget, der kunne give anledning til en ændring af værnets status.²⁸ Søværnskommandoens respons til forsvarsministeren bar tydeligt præg af værnets store harme over det tyske krav. Man skrev direkte, at gav regeringen efter for kravet, forventede søværnet, at det ville skabe præcedens, og medføre at resten af flåden også ville blive udleveret. Derved ville søværnet opleve et nyt "1807", hvor englænderne havde ranet hele den danske flåde. Slutteligt gjorde søværnet opmærksom på de negative følger en udlevering ville have for personllets moral, og gjorde herunder klart, at Søværnskommandoen på ingen måde kunne eller ville garantere, at bådene ikke ville blive udsat for sabotage.²⁹

Under ministermødet den 17. januar var både Stauning og Scavenius stemt for en udlevering, mens forsvarsminister Brorsen klart gik ind for en afvisning af det tyske krav. På ministermødet havde Brorsen, ifølge hans egen optegnelser, et "skarpt sammenstød" med Scavenius, der var meget utilfreds med hans manglende lyst til at give efter.

Da Kong Christian X havde et nært forhold til, og stor interesse i, forsvarets forhold, blev det besluttet at tage kongen med på råd. Kongen var klart imod en udlevering, og både Scavenius og Stauning valgte at bøje sig for kongens vilje og gik med til at fremsende en afvisning af kravet til Renthe-Fink.³⁰ Men inden Renthe-Fink modtog afslaget, havde han allerede telegraferet hjem til Berlin, at den danske regering havde tiltrådt udleveringen af torpedobådene. I telegrammet gjorde Renthe-Fink dog opmærksom på, at spillet ikke var overstået, da Kong Christian X stadig skulle overtales til at støtte beslutningen. Renthe-Fink meddelte Berlin, at han ikke mente, det var formålstjenligt at udsætte kongen for samme pres som regeringen var blevet udsat for.³¹

På baggrund af sagens videre forløb kan telegrammet virke noget ude af kontekst. Officielt havde den danske regering på dette tidspunkt endnu ikke opgivet at få det tyske krav ændret eller helt opgivet, men noget

tyder på, at Renthe-Fink havde en klar ide om, hvordan sagerne stod internt i den danske regering.

Den fungerende chef for søværnet, kontreadmiral Briand de Crève-couer, henvendte sig den 18. januar direkte til admiral Mewis, og bad om, at det tyske krav blev trukket tilbage. På mødet informerede Briand om, at



det tyske krav havde gjort søværnets officerskorps stærkt deprimeret, men trods Briands indvendinger meddelte den tyske marinechef, at beslutningen ikke var til at omgøre. Kontreadmiralens henvendelse fik dog tyskerne til at komme søværnet lidt i møde. Renthe-Fink foreslog Berlin, at man garanterede danskerne, at de udleverede både ville blive tilbageleveret ved krigens afslutning. Renthe-Fink garanterede også, at udleveringen på ingen måde ville ændre den danske flådes stilling, og heller ikke lede til yderligere udlevering af fartøjer.³²

Fig. 6: Emmanuel Briand de Crèvecoeur (1882-1968) var konstitueret chef for søværnet fra 10/5 1940 til 25/7 1941.



Samme dag som Briand de Crèvecoeur var til møde med Mewis, afholdt man et møde i Søværnskommandoen. Her blev det diskuteret, om man skulle øge antallet af enheder under kommando, så man der- ved kunne undgå tyske krav om udlevering af flere fartøjer. Det blev dog ved snakken, da man ikke ønskede at provokere besættelsesmagten.³³

Fig. 7: Frits Aage Hammer Kjølser (1893-1985) var militærattache i Berlin fra december 1939 til november 1941.

To dage senere, mandag den 20. januar, fremsatte Kong Christian X en officiel protest over det tyske krav, og opfordrede stærkt den tyske Rigsregering til at genoverveje kravet. Som vi skal se senere i forløbet, er der ingen tvivl om, at kongen var stærkt utilfreds med det tyske krav og kun nødtvungent gik med til udleveringen. Men kongens protest var uden effekt.³⁴ Samme dag som kongen fremsatte sin protest, havde kommandørkaptajn Kjølens et møde med storadmiral Raeder i Berlin. Raeder fastholdt det tyske krav, men lagde samtidig vægt på, at det tyske skridt ikke var foranlediget af en tysk ringeagt for den danske flådes officerer, og at han ønskede at gennemføre udleveringen på en måde, der skabte mindst mulig anstød hos de danske officerer. Kjølens var svækket til mødet med Raeder, da han ikke havde nået at få instruktioner hjemmefra inden mødet. Han fremførte alligevel, at det tyske krav ville medføre stor utilfredshed blandt flådens folk, og at den var et klart brud på ordningen af 9. april 1940. Samtidig gjorde Kjølens opmærksom på, at udleveringen ville medføre en alvorlig forværring af det dansk-tyske forhold. Raeder var dog ikke til at rykke, men gjorde samtidig klart, at det var helt op til danskerne, hvordan man skulle ordne udleveringen. Den danske regering kunne selv bestemme om man ville udlevere bådene, sælge eller låne dem til tyskerne, eller måske indgå i et samarbejde, hvor bådene forblev under dansk flag og med delvis dansk besætning! Det er her tydeligt, at Raeder så udleveringen som en mulighed for at indgå den samarbejdsaftale, man havde forhandlet om i efteråret 1940. Raeder sluttede mødet med at bede Kjølens tage til København og referere deres møde til de rette myndigheder. Samtidig gav Raeder den danske regering lov til at vente med at træffe en beslutning, til den havde modtaget hans kommentarer.³⁵

Det lader til, at der ikke var megen koordinering eller kommunikation mellem den tyske flåde og det tyske udenrigsministerium. Den 18. januar blev Renthe-Fink af Nils Svenningsen informeret om, at Kjølens var kaldt til møde med Raeder. Renthe-Fink bemærkede straks, at samtalen ikke ville ændre noget, og at regeringen derfor ikke burde vente med at træffe en beslutning, til efter mødet mellem Raeder og Kjølens var overstået – til trods for at Raeder som nævnt netop gav regeringen lov til at vente med en beslutning, til den havde modtaget referatet fra mødet!³⁶

Den 21. januar ankom Kjølens til København, hvor han samme dag deltog i en række møder med bl.a. kongen og Brorsen. Kjølens refererer, at alle, på nær Scavenius, var stemt for en klar afvisning. Scavenius var overbevist om, at Danmark, ligegyldigt hvad, ville ende med at måtte bøje sig, og han ønskede derfor at undgå en formålsløs konflikt med besættelsesmagten. Kjølens hævder, at Scavenius ligefrem satte sin ministerpost på spil, for at få regeringen til at gå med til en udlevering, men det er usikkert,

hvor han har den oplysning fra, da han næppe selv har været til stede under ministermødet. Resultatet af mødet den 21. blev dog, at regeringen fremsendte endnu et note til Renthe-Fink, hvori man opfordrede tyskerne til at fravige kravet om udleveringen.³⁷

Den 22. januar svarede tyskerne "eftertrykkeligt", at kravet blev opretholdt. Dette fik regeringen og kongen til endeligt at bøje sig, og samme dag meddelte man tyskerne, at bådene ville blive udleveret. Regeringen opretholdt dog sin protest overfor det tyske krav.³⁸ De nærmere detaljer blev overladt til forhandlinger mellem chefen for Søværnskommandoen og den tyske marineattaché, Kapitän zur See Henning. Bådene blev udleveret til tyskerne og ikke lånt eller solgt, som Raeder havde lagt op til. Derved kunne danskerne fastholde billedet af, at man ikke støttede den tyske krigsindsats – med mindre man blev tvunget.³⁹

UDLEVERINGEN

Allerede den 23. januar nedsatte søværnet en arbejdsgruppe, der skulle koordinere udleveringen. Udvalget bestod af fire af søværnets officerer; kommandør Ibsen (chef for Flådestationen), kommandørkaptajnerne Kjøl-sen, Vedel (souschef i Marinestaben) og Ramlau-Hansen (sekretær for udvalget) samt direktøren for Orlogsværftet N. K. Nielsen.⁴⁰

Tyskerne var bange for, hvad der kunne ske, når nyheden om udleveringen slap ud, og man var derfor indstillet på at ordne udleveringssagen hurtigst muligt.⁴¹ Dette fik de opbakning til fra en noget uventet side; den 23. januar indberettede Renthe-Fink til Berlin, at "*den danske marine anser det for nødvendigt, at bådene under tysk bevogtning flyttes fra den nuværende ankerplads til et for offentligheden utilgængeligt sted*".⁴² Indtil overdragelsen var det danskerne, der havde ansvaret for bevogtningen af bådene, og den danske hast med at få bådene overdraget, må have skyldtes både en frygt for sabotage mod bådene, samt at udleveringen skabte stor utilfredshed blandt flådens faste mandskab. Man ønskede derfor at få løst situationen hurtigst muligt. Som led i beskyttelsen af bådene på Holmen blev de alle samlet og klargjort ved torpedobådsbroerne.

Den nedsatte arbejdsgruppe overvejede i samarbejde med direktøren for Københavns Havn, en række mulige ankerpladser til bådene, bl.a. Flakforhavnen, Skudehavnen og lystbådehavnen ved Svanemøllen. Til slut enedes man om lystbådehavnen, da bådene her ville være lette at bevogte, og de tyske soldater kunne indkvarteres tæt ved.

Den 24. januar kunne den tyske marineattaché telegrafere det danske forslag hjem til Berlin. Forslaget lagde op til, at de danske både blev overdraget "*uden kanoner, torpedoer, håndvåben og ammunition, ligeledes uden projektører, radiostationer og afstandsmålere samt torpedører*".⁴³

Desuden blev bådene udleveret uden olie og kul. I aftalen blev det slået fast, at tyskerne hurtigst muligt skulle fjerne bådene fra Orlogsværftet og fra Svendborg, og at bådene ikke måtte sætte tysk flag, før de var kommet udenfor dansk territorium. Fra dansk side valgte man at udstyre bådene både med en tilstandsrapport, der beskrev eventuelle materielproblemer og med et komplet sæt tegninger til hver båd.⁴⁴ Samtidig fjernede man dog bådernes navneskilte m.v., samt fortroligt materiale, herunder natkendetegnsinstallationerne.⁴⁵

Bilagene til marineattachéens indberetning indeholdt et ønske fra chefen for Kystbevogtningen om, at tyskerne gav afkald på Springeren, da den var af stor værdi for førnævnte organisation. Samtidig kom det frem, at Støren, Søridderen og Søhunden pga. deres høje alder allerede var udfaset og under realisation. Skibene havde som følge heraf fået udtaget en række hjælpemaskineri m.v. og marineattachéen gjorde derfor opmærksom på, at deres værdi for tyskerne i bedste fald var begrænset.⁴⁶

Samme dag meddelte den tyske overkommando i Berlin, at fremtidige forhandlinger om udleveringen skulle gennemføres i Berlin, hvorfor Kjølsten måtte haste tilbage. Under de næste dages forhandlingerne fremførte Kjølsten de førnævnte reservationer omkring de fire førnævnte enheder af S-klassen, og det fik tyskerne til den 27. januar at give afkald på disse både. Tyskerne gik med til resten af de danske ønsker, herunder at bådene skulle overdrages uden våben. At tyskerne gik med til dette skyldtes bl.a., at torpedobådene var udstyret med 45cm torpedorør, der ikke var kompatible med tyskernes 53cm torpedoer. I tysk tjeneste blev skibene dog slet ikke udstyret med torpedorør.

I Svendborg fik søværnets assistance af Falck, da man ikke selv rådede over kraner m.v. til demontering af våbnene. De aftagne dele fra Glenten, Høgen og Ørnen blev efterfølgende opmagasineret i Svendborg.⁴⁷

30. januar ankom tre tyske officerer til København, hvor de inspicerede de danske både. Tyskerne skulle danne sig et overblik over, hvor store ændringer, der var nødvendige, førend bådene kunne tages i brug af tyskerne. Officererne tog den 2. februar sammen med kommandørkaptajn Ramlau-Hansen videre til Svendborg. I forbindelse med begge inspektioner bemærkede tyskerne, at bådene var i fortræffelig stand.⁴⁸



Fig. 8: Foto taget fra Batteri Sixtus viser et fartøj af Dragen-kl. under bugsering fra Holmen til lystbådehavnen i Svanemøllebugten. Man vil bemærke at torpedobåden er gråmalet. De tre enheder af Dragen-klassen blev som forsøg malet grå i december 1939. Indtil da havde de ligesom resten af torpedobådene været ikklædt en olivengrøn maling.

Den 4. februar var søværnet færdig med at afmontere kanoner og torpedorør og med at udtage olien fra bådene, og Vedel kunne derfor informere tyskerne om, at bådene nu var klar til overdragelsen.⁴⁹ Dagen efter ankom de af tyskerne chartrede slæbebåde til Holmen. Tyskerne måtte selv leje og bemane de slæbebåde, der trak bådene fra Holmen. Søværnet meddelte, at så snart bådene var udleveret til tyskerne, var man ikke længere forpligtet til at yde yderligere assistance.



Fig. 9: Slæbebådene medbragte også torpedobådernes tyske besætninger, der måtte sejles ind med slæbebådene, da man fra dansk side ikke ville tillade, at de betrådte Holmens område. Af samme grund optrådte de tyske officerer altid i civil, når de var på besøg på Holmen. De tyske søfolk kom hovedsageligt fra civile handelsskibe.⁵⁰

Den officielle overdragelse af de otte både fandt sted den 6. februar 1941, og det skal bemærkes, at Renthe-Fink telegraferede til Berlin, at "Danskerne har ved overdragelsen optrådt korrekt".⁵¹ Trods utilfredsheden med beslutningen valgte søværnet at udføre den af regeringen pålagte ordre til punkt og prikke.

Om fredagen, dagen efter udleveringen, afholdt kongen en parole for søværnets personel på Officersskolen på Holmen. Her gjorde han det klart, at han forstod den bitterhed som søværnets personel følte. Kilderne er noget uenige om, hvad kongen præcist sagde, men der er ingen tvivl om, at han udtrykte sin utilfredshed med udleveringen, og medfølelse med søværnet.⁵²



Fig. 10: Rigets Flag vajede på halv stang fra kl. 12.30 til 15.45 den 5. februar. Gennem kongens jagtkaptajn var tyskerne blevet informeret om, at Dannebrog ville gå på halv ved udleveringen – et skridt, der hverken faldt i Scavenius' eller tyskernes smag!⁵³

10. februar havde den svenske gesandt i Danmark et møde med Scavenius. Under mødet spurgte gesandten om ikke udleveringen var et brud på 9. april-ordningen. Scavenius svarede "med eftertryk" at "*i en tid som denne vil det være tåbeligt ikke at regne med at udviklingen vil skabe nye situationer, som vil kræve en tillem্পning af tingenes tilstand*".⁵⁴ Derudover gjorde Scavenius opmærksom på, at det jo ikke var første gang, at man fra tysk side stillede krav, der gik udover aftalen af 9. april. Her tænkte han på udleveringen af det danske antiluftskyts.⁵⁵ Scavenius kunne ikke se forskel på de to sager, men forskellen var dog, at mens hæren kunne overleve tabet af dens kanoner, ville en udlevering af flådens enheder true selve søværnets eksistens. Udleveringen ville både begrænse søværnets muligheder for at leve op til de pålagte opgaver, og ville også have en stor negativ effekt på personellet's moral. Derudover bærer søværnets skibe alle Dannebrog, og er derfor at regne for en del af nationen, og man kunne der-

for forvente at en udlevering ville skabe stor utilfredshed i den danske befolkning. Udleveringen af antiluftskytset i april 1940 var sket uden den store folkelige bevågenhed, men udleveringen af torpedobådene skabte en stor krise i forholdet til besættelsesmagten.⁵⁶

I den censurerede danske presse blev sagen ikke nævnt, men den nåede alligevel ud til befolkningen og skabte stor harme.⁵⁷ Tyskerne registrerede i foråret 1941 en forværring af forholdet mellem danskerne og tyskerne. Den tyske admiral i København indberettede til Berlin, at befolkningens nationale følelse var dybt såret og advarede imod flere brud på 9. april-ordningen. Forværringen skyldtes ikke mindst, at den tyske censur af de danske aviser her virkede mod hensigten og gav næring til rygter som f.eks. at tyskerne var ved at få hele flåden udleveret.⁵⁸

UDLANDETS SYN PÅ UDLEVERINGEN

Da Renthe-Fink den 15. januar afleverede det tyske krav, havde Scavenius udtrykt bekymring over, hvordan en evt. udlevering ville blive opfattet i udlandet, herunder især i England. Scavenius' bekymring var ikke ubegrundet, og både i Sverige og England skabte det skete megen røre.

Pressen i det neutrale Sverige brugte en del spalte- og lederplads på sagen, og var meget kritisk overfor det åbenlyse brud på 9. april-ordningen. Den tyske gesandt i Sverige indberettede den 10. februar til Berlin omkring den svenske presse, og medsendte en række eksempler på svenskernes kritik. Det svenske udenrigsministerium havde opfordret den svenske presse til at undlade at reagere på udleveringen, men uden synlig effekt. Svenskerne sammenlignede bl.a. udleveringen med englændernes ran af den danske flåde i 1807. Sagen faldt sammen med Hans Hedtoft og H.C. Hansens tvungne tilbagetræden fra deres politiske virke, og begge sager blev brugt som bevis på, at tyskerne ikke ville eller kunne leve op til de nordiske frihedstraditioner, og at tyskerne brugte mere tvang og pres end nødvendigt. Trods Renthe-Finks anbefalinger om det modsatte, udsendte Berlin den 12. februar en pressemeddelelse, hvori man bekræftede at den tyske flåde havde overtaget et antal ældre (?) danske torpedobåde. Samtidig afviste tyskerne dog, at de skulle have rekvireret de danske både, og skrev blot at den danske regering imødekom et tyske ønske om at stille bådene til rådighed. I de svenske marinekalendere fra perioden 1942-45 står torpedobådene også opført som udlånt til Tyskland uden bestykningsnummer.⁵⁹

I Storbritannien skabte udleveringen både vrede og harme. Via Sverige modtog både regeringen og søværnet noter fra britisk side, hvor englænderne i klare vendinger meddelte deres utilfredshed med, at bådene ikke var blevet sænket inden udleveringen. Udleveringen førte til, at briterne valgte en mere aggressiv stil overfor den danske regering, og selv efter at

bådene var blevet udleveret opretholdte briterne, efter direkte ordre fra Churchill, presset. Den 26. februar modtog søværnet en note fra britisk side. Heri skrev de, at det eneste, der kunne redde den danske flådes ære var, at søværnet kom fremtidige tyske krav i forkøbet og selv sænkede flådens 10 ubåde. Krigssituationen taget i betragtning frygtede de åbenlyst konsekvenserne, hvis de danske ubåde skulle komme til at indgå aktivt i den tyske krigsførelse mod Storbritannien.⁶⁰

Ubådene blev dog ikke sænket, men efterfølgende kontaktede briterne Kong Christian X for at få ham til at gribe ind. Kongen sendte et klart svar om, at den danske politik fortsat var modstand mod den tyske besættelse, og at han derfor frabad sig trusler mod Danmark.⁶¹

Ifølge Kieler og Roslyng var der blandt søværnets yngre officerer et stærkt ønske om at sænke skibene, inden de faldt i tyskeres hænder. Regeringen gav ordre til, at sabotage skulle undgås, og søværnet valgte at postere vagtposter ved torpedobådene. Både regeringen og søværnets ledelse var bange for, at en sabotageaktion ville medføre, at tyskerne tog hele det danske søværn, og at samarbejdspolitikken ville bryde sammen. En sådan udvikling turde man ikke tage ansvaret for. Søværnets officerer besluttede dog, at man næste gang, tyskerne fremsatte krav om udlevering af danske skibe, hellere ville sænke skibene end udlevere dem. Det fik man som bekendt muligheden for i august 1943.⁶²

DE UDLEVEREDE BÅDE

10. marts meddelte tyskerne, at de alligevel ikke ville overtage de to gamle bevogtningsfartøjer Havørnen og Narhvalen. De blev leveret tilbage til søværnet den 21. marts 1941.

Syv dage senere blev Høgen, som den første af de tre torpedobåde i Svendborg, bugseret bort. Først den 1. april var isen i Københavns havn tøet tilstrækkeligt til, at det blev muligt at slæbe de tre både her væk. Samme dag blev Ørnen slæbt fra Svendborg, mens Glenten måtte vente helt til den sjette førend den forlod dansk område. Alle bådene blev slæbt til Rostock.⁶³



Fig. 11: Orlogskaptajn Ries, der stod for overdragelsen af bådene i Svendborg, begik selvmord den 6. april 1941, samme dag som Glenten, som den sidste båd, blev bugseret bort. Hans nekrolog nævner ikke dette direkte, men nævner kun, at han var stærkt påvirket af den tyske besættelse.⁶⁴ Her ses Høgen under bugsering i Svendborg 28. marts.

TORPEDOBÅDENE AF DRAGEN- & GLENTEN-KLASSEN

Men hvad var det for skibe som tyskerne fik udleveret, og hvad blev deres senere skæbne? Efter mange års smalkost havde Folketinget i 1929 bevilliget midler til bygning af seks 300 tons torpedobåde. Bådene, der fik betegnelserne Dragen- og Glenten-kl. (tre af hver) blev bygget på Orlogsværftet i perioden 1929-1935.



Fig. 12: Torpedobåden Dragen (1929) fotograferet fra luften under fuld-kraftsprøve.



Fig. 13: Bådene fik en topfart på ca. 29 knob og var armeret med otte torpedoer (Dragen-kl.) og (Glenten-kl.), 45cm torpedoudskydnings-apparater, samt to 75mm(Dragen-kl.) og to 87mm(Glenten-kl.) kanoner. Besætningen var på 51 mand.⁶⁵

Ifølge beskrivelsen i Garde og Bjergs bog om torpedobådene var søværnets ansatte ikke ovenud tilfredse med de seks torpedobåde. På dette tidspunkt var alle andre sømagter gået over til at bygge motortorpedobåde, og de

danske både var derfor lidt af en anakronisme. Mange i søværnet mente, at man også skulle været gået over til motortorpedobåde, i stedet for de store, tunge og relativt langsomme displacementbåde. Kritikerne mente, at enhederne var for store til den påtænkte rolle som torpedobåd og mere var en hybrid mellem en torpedobåd og en kystjager. Som så mange gange før og siden var det størrelsen af de bevilligede midler og ikke en objektiv vurdering af, hvilke fartøjsegenskaber, der var brug for, der kom til at bestemme bådenes udformning. Man sigtede mod at få en enhed, der kunne lidt af det hele, men man endte med en, der ikke var rigtig god til nogen af de tiltænkte opgaver.⁶⁶

BÅDENES SENERE SKÆBNE

Efter overdragelsen blev de seks torpedobåde klargjort på værfter i Rostock og Lübeck. Derefter indgik de fra august 1941 i 26. U-flotille med station i Pillau og Gotenhafen (Gdynia), hvor de deltog i uddannelsen af de tyske ubådsbesætninger. Bådene fungerede som sejlene mål og i forbindelse med optagning af afskudte torpedoer. De blev udstyret med 2 kanoner hver, men ingen torpedorør, og fik identifikationsbogstaverne TFA 1-6.



Fig. 14: Hvalen i tysk tjeneste under navnet TFA 5. TFA stod for Torpedofangboot Ausland. Bemærk kranen på agterdækket, der blev brugt til indtagning af torpedoer.

Der er skrevet meget lidt om bådenes virke i tysk tjeneste, men der er lille tvivl om, at de spillede en relativ stor rolle i uddannelsen af de mange ubådsbesætninger, som tyskerne fik brug for til deres ubåde. To af enhederne gik tabt i krigens sidste måneder. Glenten blev den 3. februar 1945 sænket af artilleriild nær Pillau og den 14. maj blev Dragen minesprængt i Geltinger Bugt.⁶⁷



Fig. 15: Vraget af Glenten (A4). Præcis hvor disse billede blev taget, er ikke til at fastslå. Billederne er ofte krediteret som visende tre af de danske torpedobåde, men de to både (i midten og til højre) er ifølge Gunnar Olsen specialbyggede tyske torpedofangboote.⁶⁸

Da søværnet i foråret 1945 drog til de nordtyske havne for at lede efter de fartøjer som tyskerne havde taget under krigen, genfandt man de fire resterende enheder i Flensburg. De havde som sagt klaret sig igennem krigen, men da et ammunitionsskib sprang i luften i Flensburg havn den 6. juni 1945 blev de fire både hårdt beskadiget.



Fig. 16: Bøskadiget torpedobåd.

Trods skaderne blev Laxen, Hvalen, Høgen og Ørnen i august 1945 langsomt slæbt hjem til Danmark. Først til Sønderborg og senere til Holmen.⁶⁹ Bådene lå længe på Holmen, mens man overvejede forskellige muligheder for at reparere dem, men i foråret 1949 besluttede Marineministeriet, at Hvalen, Høgen og Ørnen skulle ophugges.⁷⁰ Det var planen, at Laxen skul-

le bruges som skydemål, men ideen blev opgivet og den blev ophugget i 1952.⁷¹

DEN TYSKE ERSTATNING

Efter mødet den 17. januar mellem Renthe-Fink og Scavenius, meddelte Renthe-Fink Berlin, at Scavenius havde fremført et ønske fra den danske flåde om en øget tilførsel af skibsplader. Efter besættelsen var det den tyske Kriegsmarine, der stod for fordelingen af sådant skibsmateriel. Renthe-Fink havde svaret Scavenius, at en udlevering af torpedobådene vil sikre en gunstig holdning til spørgsmålet.⁷² I senere beskrivelser af begivenhedsforløbet udlægges det som om, at det var tyskerne, der fremsatte tilbuddet om at stille materialer til rådighed for bygning af nye torpedobåde i stedet for de udleverede, men på baggrund af det gennemgåede materiale er det min opfattelse, at tyskerne ikke var idémændene bag forslaget.

Som følge af de massive danske protester over udleveringen, gav tyskerne allerede 5. februar tilsagn om levering af materialer til bygning af nye torpedobåde. Derved søgte tyskerne at slå fast, at udleveringens mål ikke var en svækkelse af den danske flåde, og kun var nødvendig på grund af tyskernes øjeblikkelige mangel på egne fartøjer.⁷³

Kort tid efter udleveringen fik forsvarsminister Brorsen Rigsdagens Finansudvalg til at give tilsagn om 21 mio. kr. til bygning af nye enheder, og søværnet kunne påbegynde planlægningen af erstatningsenhederne. Søværnets ledelse overvejede grundigt, hvilke typer fartøjer man skulle bygge; motortorpedobåde, to enheder af samme type som Najaden og Nymfen (de senere kystjagere Willemoes og Huitfeldt), der var under bygning på Holmen, eller seks torpedobåde af samme slags som de udleverede. Allermest ville søværnet have bygget motortorpedobåde, men det var pga. krigen ikke muligt at få motorer til sådanne enheder, og det måtte derfor opgives. Da det ville være for lidt med kun 2 erstatningsbåde, valgte man at bygge seks enheder af samme type som Dragen og Glenten-klassen.⁷⁴

De både, søværnet den 13. marts 1941 fremlagde planerne til, ville koste 28 mio. kr., men da man kun havde fået 21. mio. måtte man satse på, at genbruge skytset fra de seks udleverede enheder, i stedet for at købe nye og kraftigere 105mm kanoner.⁷⁵

På grund af problemer med at få materialer påregnede søværnet fra starten en konstruktionstid på mellem 20 og 35 måneder, og man overvejede sågar på et tidspunkt at udstyre de nye enheder med kulfyrede maskiner pga. manglen på olie!⁷⁶

Tyskerne var noget overrasket over, at den danske flåde bad om materialer til bygning af seks både. Man havde kun regnet med, at danskerne ville bygge et enkelt fartøj. Søværnet modtog dog materialer nok til at kun-

ne begynde konstruktionen af de nye enheder. Dette foregik dog for lavt blus, da man ikke ønskede, at tyskerne skulle overtage bådene, når de var færdigbyggede. Da beddingerne var optaget af bygningen af de to kystjagere blev kølen til to første erstatningsbåde først lagt i august 1943. Bygningen blev fortsat efter flådens sænkning den 29. august, og kølen til båd nr. tre blev lagt den 14. september. Arbejdet blev først endeligt indstillet i slutningen af september 1943.⁷⁷



Fig. 17: Holmen fotograferet i september 1943. På fotoet ses de tre T-41 torpedobåde under bygning. Bemærk Kongeskibet Dannebrog i dok inden det blev slæbt til Sydhavnen. I venstre side ses ubåden Havfruen, sat på land efter den blev hævet den 8. september.

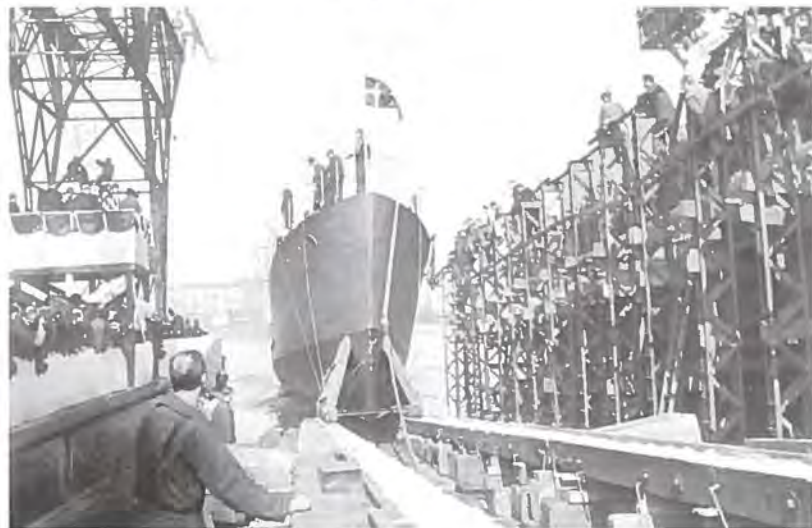


Fig. 18: Søsætningen af Krieger 5, maj 1946 - på etårsdagen for befrielsen.

MED ORLOGSFLAGET PÅ HALV

Efter den tyske overgivelse i 1945 genfandt man de påbegyndte skrog på Holmen, og man valgte at færdigbygge dem og de yderligere tre planlagte fartøjer. Enhederne indgik i flådens tal i perioden 1948-50 og blev opkaldt efter nogle af søværnets helte; Krieger, Bille, Buhl, Hammer, Krabbe og Holm.⁷⁸



Fig. 19: Her ses P571 Buhl, der løb af stablen i 1947.

Tak til alle dem, der har hjulpet mig med denne artikel, herunder især Gunnar Olsen, Stuffe, Johnny Balsved, Jakob Seerup, Walther Hagenau-Poulsen, Palle Roslyng, Hans Kirchhoff og Ditte Ditlevsen.

Søren Nørby, stud. mag. (Noerby@orlogsmuseet.dk).

ILLUSTRATIONER

- Fig. 1 Bevogtningsfartøjer under bugsering. Fotograf ukendt.
Fra Orlogsmuseets Fotoarkiv. Reg.nr. 955-1960.
- Fig. 2 Viceadmiral Rechnitzer. Fra Teisen 1984, s. 459.
- Fig. 3 Daværende kommandørkaptajn A. H. Vedel. Fra Kjølsen
1957, s. 176.
- Fig. 4 Carl Hammerich
- Fig. 5 Bevogtningsfartøjer Springereren fotograferet i 1942. Fotograf:
Frede Svendsen. Fra Orlogsmuseets Fotoarkiv. Reg.nr. 247b-
1990.
- Fig. 6 E. Briand de Crèvecouer. Fra Topsøe-Jensen 1935, bind 1, s.
197.
- Fig. 7 Frits Aage Hammer Kjølsen. Fra Teisen 1984, s. 286.
- Fig. 8 Torpedobåd under bugsering. Fotograf ukendt. Fra Orlogsmuseets
Fotoarkiv. Reg.nr. 956-1960.
- Fig. 9 Torpedobåd under bugsering. Fotograf ukendt. Fra Orlogsmuseets
Fotoarkiv. Reg.nr. 237-1999.
- Fig. 10 Rigets Flag på halv. Fra Søværnets Fototjeneste.
- Fig. 11 Høgen (sandsynligvis) under bugsering i Svendborg Havn,
marts 1941. Fotograferet af Kurt Marquard. Fra Orlogsmuseets
Fotoarkiv. Reg.nr. 235-1999.
- Fig. 12 Torpedobåden Dragen. Fotograf ukendt. Fra Orlogsmuseets
Fotoarkiv. Reg.nr. 416-1963.
- Fig. 13 Torpedobåden Dragen. Fotograf ukendt. Fra Orlogsmuseets
Fotoarkiv. Reg.nr. 26-1960.
- Fig. 14 TFA 5 (Hvalen). Fra Fjernkendingsskolens arkiv.
- Fig. 15 Vraget af Glenten. Fra Orlogsmuseets Fotoarkiv. Reg. nr.
1115-1967.
- Fig. 16 Skaderne på torpedobådene. Fra Steensen 1953, s. 72.
- Fig. 17 Holmen i september 1943. Fra Fjernkendingsskolens arkiv.
- Fig. 18 Søsætningen af torpedobåden Krieger. Fra Fjernkendingsskolen
s arkiv.
- Fig. 19 Torpedobåden Buhl (1947). Fotograf ukendt. Fra Orlogsmuseets
Fotoarkiv. Reg.nr. 1368-1968.

LITTERATURLISTE

Rigsarkivet

Aage Helgesen Vedels Privatar-
kiv.

Arkivpakke Nr. 6499, BD.NR. 1,
10 og 11.

Marinestabens arkiv, Komman-
dør Kjølens, Militærpolitiske
Referater 1940-1941. FOARK,
nr. 301.007.

Briand de Crèvecoeurs privatar-
kiv (nr. 6576)
Pakke 1, læg 5: "Diverse materi-
ale fra tiden som fung. chef for
Søværnskommandoen, 1940-41"

Søren Brorsens Privatarkiv.
Arkivpakke Nr. 1, 2 og 3.
"Beretning til Folketinget, afgiv-
et af den af Folketinget under 8.
januar 1948 nedsatte kommissi-
on i henhold til Grundlovens §
45."
Bind VI – Krigsministeriet og
Marineministeriet under besæt-
telsen.
København 1949.

Bilag til ovenstående
Parlamentarisk Kommission an-
gående Besættelsen XIII, 1-6,
bind
4-6 II.
C. Krigsministeriet og Marine-
ministeriet under Besættelsen.
"Fuehrer Conferences on naval
affairs 1939-1945"
Greenhill Books, London 1990.

"General-rapport over begiven-
hederne i søværnet under den
tyske
besættelse i tiden fra den 9. april
1940 til den 29. august 1943."
Søværnskommandoen.

"Orlogsværftets Særberetning
vedrørende Tiden fra 29. August
1943 til 31. marts 1944."

"Marinkalender 1944, Årgang
7."
Utgiven av Sveriges Flotta,
1944.

Diverse årgange af Tidsskrift for
Søværnen.

Barfod, Jørgen H.
"I kamp for flåden"
Maritim Kontakt XXI, Køben-
havn 1999.

Bjerg, H. C.
"Flåde og Teknik – 1739 –
1989"
Søværnets Materielkommando
1989.

"Fra neutralitet til besættelse"
Selskabet for Udgivelse af Kilder
til Dansk Historie, 2000.

"Operation K N U, Den danske
flåde 29. august 1943"
Tidsskrift for Søværnen, nr. 1./
1983.

"Søværnet og dets personel
1940-45"
Tidsskrift for Søværnen, nr. 1./
1998.

Bundgaard, Thomas H.
"Den fjerde våbenart"
Speciale ved Institut for Historie,
november 2000.

Brøndsted, Johannes
"De fem lange aar. Danmark un-
der besættelsen 1940-45"
Bind 3.
København 1947.

Garde, Hans & Bjerg, H. C
"Torpedobåde gennem 100 år :
Det danske torpedobådsvåben
1879-1979."
Marinehistoriske Skrifter, Kø-
benhavn 1979.

Gröner, Erich
"Die deutschen Kriegsschiffe
1815-1945"
Bind 5.
Bernard & Graefe Verlag, Bonn
1988.

Harris, Daniel G
"Den danske flåde 1940-43"
Marinehistorisk Tidsskrift, nr. 2,
1989. S. 21-27.

Hæstrup, Jørgen
"Kontakt med England 1940-43"
Forlaget Trajan, 1967.

Jensen, Børge
"Søværnets Stempelpersonel"

København 1991.

Kieler, S. S. v. F.
"Søværnets vilkår og virke under
den tyske besættelse april 1940
til august 1943"
Artikel i Tidsskrift for Søværnen,
nr. 1-2, 1993.

Kirchhoff, Hans
"Hedtofts tale"
Artikel i Historisk Tidsskrift
1983.

Kjølse, F. H.
"Mit livs logbog"
Berlingske Forlag, København
1957.

Lauridsen, John T.
"Samarbejde og Modstand"
Museum Tusulanums Forlag,
2002.

Larsen, Helge (red.)
"Hvem Hvad Hvor"
Universaludgave 1934-1948.
Politikens Forlag, København
1948.

Larsen, Kay
"Vore Orlogsskibe – fra halv-
femserne til nu"
Nyt Nordisk Forlag, København
1932.

Ludwig, Otto
"Fra de tyske Havne".
Artikel i "Vikingen", nr.
10/1945, s. 15-17.

Munch, P.

"Erindringer"

"Optegnelser fra tiden fra og om besættelsestiden", I, 1939-1942.

Nyt Nordisk Forlag Arnold

Busck, København 1967.

Munck, Ebbe

"Døren til den frie Verden. Erindringer 1939-45."

Det Schönbergske Forlag, København 1967.

Mørch, Søren

"24 Statsministre"

Gyldendal 2000.

Olsen, Gunnar & Storgaard, S

"Flådens skibe og fartøjer 1945-1995".

Marinehistoriske skifter, 1998.

Roslyng-Jensen, P.

"Værnenes politik – politikernes værn"

Gyldendal, Odense 1980.

Scavenius, Erik

"Forhandlingspolitiken under Besættelsen"

København 1948 (genudgivet i 1995).

Steensen, R. S.

"Flaadens Skibe 1950"

Det Schönbergske Forlag 1950

Steensen, R. S.

"Flaadens skibe den 29. august 1943 og deres senere skæbne"

Artikel i Tidsskrift for Søværnen, 1953.

"Vore Torpedobåde gennem 75 aar"

Marinehistorisk Selskab 1953.

Topsø-Jensen og Marquard

"Officerer i den dansk-norske søetat 1660-1884 og den danske søetat 1814-1932"

København 1935.

Teisen, J.

"Danmarks Flåde fra bue og pil til missil"

Bogen 1983

Teisen og Pontoppidan

"Danske Søofficerer 1933-1982"

København 1984

Westermann, C.

"Flaaden fra 9. April til 29. August"

Artikel i "Danmark under besættelsen", s. 403-442.

København 1946.

Jeg har ydermere haft stor glæde af Marinens Biblioteks udklipsmappe om Dragen-klassen, samt de af Gunnar Olsen privat udarbejdede "livsbeskrivelser" for enhederne af Dragen- og Glenten-klassen.

SLUTNOTER

¹ Roslyng-Jensen 1980, s. 40ff og Kieler 1993, s. 13.

² Søren Brorsens privatarkiv, Rigsarkivet, Pk. III. IV, 1-2, Parl. komm., bind 4 – aktstykker, s. 57 & Westermann 1946, s. 405.

³

⁴ Parl. komm., bind 4 – aktstykker, s. 32ff. Ifølge Søren Brorsens privatarkiv i Rigsarkivet fik tyskerne udleveret 64 20mm kanoner og 24 75mm kanoner med dertilhørende ammunition (50.200 stk. 20mm og 17.400 75mm). Søren Brorsens privatarkiv, Rigsarkivet, Pk. III. IV, 1-2.

⁵ Westermann 1946, s. 403. Se også Rechnitzers rapport om begivenhederne fra 9. april til hans afgang 10. maj; kopi af rapporten ligger i Søren Brorsens privatarkiv, Rigsarkivet, Pk. III. IV, 1-2.

⁶ Fuehrer Conferences, s. 95 og 97 samt Scavenius 1995, s. 107-110.

⁷ Kjølens 1957, s. 138-39, Roslyng-Jensen 1980, s. 98ff samt Briand de Crevecoeurs privatarkiv, pakke 1, læg 5. Mappen ”samarbejdet med den tyske marine”.

⁸ Parl. Komm., bind IV, s. 12. Westermann, der både var kommandørkaptajn og sad i Folketinget for de Konservative, var ikke selv til stede, da bemærkningen faldt, men da rygtet om dette nåede ham kontaktede han hans partikollega J. Christmas-Møller, der straks udbad sig en redegørelse fra Forsvarsministeren. Rechnitzer fremsendte en redegørelse, der fik sagen til at gå i sig selv igen. (Parl. Komm., Bind 4 - aktstykker, s. 28.) Westermann hævdede på intet tidspunkt, at han selv havde været til stede da bemærkningen faldt, og af den gruppe af søofficerer, som Westermann hævder var til stede, er kun Vedel identificeret. I Vedel efterladte papirer nævnes mødet, men uden at Vedel kommer nærmere ind på hvad der skete. Vedels privatarkiv i Rigsarkivet (Dagbog 1940 – 16/4 – 13/9, s. 62ff.)

⁹ I Rechnitzers rapport om begivenhederne fra 9. april til hans afgang 10. maj, skriver han at dette møde fandt sted den 7. maj, men udover datoforskydningen stemmer referaterne af mødets indhold overens. Kopi af rapporten findes i Søren Brorsens privatarkiv, Rigsarkivet, Pk. III. IV, 1-2. Se også Bjerg 2000, s. 328, Parl. Komm., bind 4 – aktstykker, s. 28 samt Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 1. (Dagbog 1940 – 16/4 – 13/9, s. 63.).

¹⁰ Bjerg 2000, s. 330.

¹¹ Briand var chef for Kystflåden, Hammerich for Marinestaben, Ipsen for flådestationen og Evers for Søofficersskolen.

¹² Bjerg 2000, s. 331 og Westermann 1946, s. 404.

¹³ Bådene strøg kommando på følgende datoer: På Holmen: Dragen og Laxen (22. maj) samt Hvalen (9. august). I Svendborg: Ørnen (30. maj), Glen-

ten (17. september) og i Nakskov: Høgen (17. september). Høgen blev 10. oktober flyttet til Svendborg.

¹⁴ Steensen 1953, s. 67.

¹⁵ Dragen og Laxen blev overflyttet til Holmen den 22. maj, mens Hvalen først blev flyttet den 9. august.

¹⁶ Fuehrer Conferences, s. 153 samt Roslyng-Jensen 1980, s. 58ff.

¹⁷ Kommandør Kieler nævner i sin artikel fra 1993 (side 18), at tyskerne rejste sagen overfor den danske regering i efteråret 1940, men det har ikke været muligt for mig at finde ud af, hvor Kieler har denne oplysning fra. Jeg kan derfor kun støtte mig til det kildemateriale, jeg har gennemgået, der samstemmende nævner 15. januar 1941 som sagens startdato.

¹⁸ Springerens-klassen bestod af 10 enheder, bygget mellem 1916 og 1919. Enhederne var på ca. 109 tons og udstyret med 2 45cm torpedorør og med en topfart på 24 knob. De fire resterende enheder; Makrelen, Nordkaperen, Sælen og Havkatten, var i 1941 alle tilknyttet Kystbevogtningen. Garde & Bjerg 1979, s. 52ff og 130ff og Steensen 1953, s. 45ff.

¹⁹ Søren Brorsens privatarkiv, Rigsarkivet, Pk. III. IV, 1-2. Se også Briand de Crevecouers privatarkiv, pakke 1, læg 5. Mappen "T-baadenes aflevering".

²⁰ Scavenius 1995, s. 107-110., Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 826

²¹ Springerens var i tjeneste som erstatningsbåd for Nordkaperen, der var under reparation. Søren Brorsens privatarkiv, Rigsarkivet, Pk. III. IV, 1-2 samt Marinestaben, kommandør Kjølens, Militærpolitiske Referater 1940-41. Rigsarkivet. FOARK 301.007

²² Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 826 samt Steensen 1953, s. 68.

²³ Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 826ff.

²⁴ Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 827.

²⁵ Parl. komm., bind IV, s. 14 samt P. Munch 1967, s. 115.

²⁶ Parl. komm., bind 4 - aktstykker, s. 42.

²⁷ Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 830.

²⁸ Søværnets afvisning er trykt in extenso som tillæg til Kielers artikel i Tidsskrift for Søvæsen, 1993. Se evt. også i Parl. komm., bind 4 - aktstykker, s. 57. Chefen for Søværnets redegørelse til søværnets ledelse om det tyske krav, findes i Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 10. Mappe om "Udvalget til torpedobådsafleveringen".

²⁹ "General-rapport over begivenhederne i Søværnet under den tyske besættelse 9. april 1940 til den 29. august 1943", s. 96 samt bilag nr. 3/1941.

Se også Marinestaben, kommandør Kjølens, Militærpolitiske Referater 1940-41. Rigsarkivet. FOARK 301.007.

³⁰ Søren Brorsens privatarkiv, Rigsarkivet, Pk. II.

³¹ Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 828.

³² Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 829.

³³ Briand de Crevecoeurs privatarkiv, pakke 1, læg 5. Mappen "T-baadenes aflevering".

³⁴ Parl. komm., bind IV, s. 15.

³⁵ Kjølens referat af samtalen findes i Søren Brorsens privatarkiv, Rigsarkivet, Pk. III. IV, 1-2, samt i Marinestaben, kommandør Kjølens, Militærpolitiske Referater 1940-41. Rigsarkivet. FOARK 301.007

Se også Parl. komm., bind 4 – aktstykker, s. 47ff og Kjølens 1957, s. 144ff.

³⁶ Parl. komm., bind 4 – aktstykker, s. 44.

³⁷ Parl. komm., bind IV, s. 14 og Kjølens 1957, s. 144ff.

³⁸ Kong Christian X ønskede at udsende en pressemeddelelse om det skete, men da tyskerne nedlagde veto overfor kongens ønske om, i pressemeddelelsen, at markere at udleveringen skete under protest, blev ideen opgivet. Parl. komm., bind IV, s. 16.

³⁹ Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 830 samt Søren Brorsens privatarkiv, Rigsarkivet, Pk. II.

⁴⁰ Gruppen holdt møder den 23., 24, 25. og 29. januar, samt en række møder med repræsentanter for den tyske flåde. Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 10. Mappe om "Udvalget til torpedobådsafleveringen", samt Søren Brorsens privatarkiv, Rigsarkivet, Pk. III. IV, 1-2.

⁴¹ Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 830.

⁴² Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 831.

⁴³ Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 832. Punktet omkring bådernes manglende armering kom til efter pres fra søværnets personel. Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 10. Mappe om "Udvalget til torpedobådsafleveringen". Efter 29. august 1943 tog tyskerne det aftagne skyts, der bl.a. blev opstillet ved det tyske batteri ved Hansted i Jylland. For yderligere oplysninger, se Steensens artikel i Tidsskrift for Søværnen, 1953.

⁴⁴ Kilderne er noget uenige om, hvorvidt søværnet udleverede et sæt tegninger til hver båd eller blot et til hver bådtype.

⁴⁵ Parl. komm., bind 4 – aktstykker, s. 54ff samt Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 1. Dagbog 1940 13/9 – 1941 8/5, s. 297. Åbenbart fik tyskerne ikke udleveret samtlige tegninger, for 10. september 1943 henvendte Admiral Dänemark sig til Orlogsværftet for at få udleveret tegninger til turbine- og hjælpemaskinanlæg til torpedobådene Dragen og

Hvalen. Orlogsværftets ledelse afslog det tyske krav med henvisning til, at tegningerne ikke var Orlogsværftets ejendom, men tilhørte hhv. Atlas A/S og Nordisk Brown Boveri A/S. Se Orlogsværftets Særberetning vedrørende Tiden fra 29. august 1943 til 31. marts 1944, s. 18-19 plus bilag 12.

⁴⁶ Steensen 1953, s. 69 samt Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 833.

⁴⁷ Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 834 samt Kjølens 1957, s. 146. Et referat af Kjølens telefoniske rapport om mødet findes i Søren Brorsens privatarkiv, Rigsarkivet, Pk. III, IV, 1-2. Se også Marinestabens arkiv, kommandør Kjølens, Militærpolitiske Referater, 1940-1941. Rigsarkivet, FOARK 301.007. Se også Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 1. Dagbog 1940 13/9 - 1941 8/5, s. 302 ff.

⁴⁸ Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 1. Dagbog 1940 13/9 - 1941 8/5, s. 301 samt General-rapport over begivenhederne i Søværnet under den tyske besættelse 9. april 1940 til den 29. august 1943, s. 100.

⁴⁹ Beskeden om at udleveringen var på plads blev, som en sidebemærkning, videregivet til Hitler af Raeder under et møde allerede samme dag. Fuehrer Conferences, s. 178.

⁵⁰ Steensen 1953, s. 70 samt Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 1. Dagbog 1940 13/9 - 1941 8/5, samt Arkiv nr. 6499, BD. NR 10. Mappe om "Udvalget til torpedobådsafleveringen".

⁵¹ Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 835.

⁵² Se Hvem Hvad Hvor, 1948, s. 117 og Brøndsted 1947, s. 1226. Jeg har i forbindelse med denne artikel søgt Hofmarskallatet om adgang til at læse Kong Christian X's tale, men kongens arkiv er ikke tilgængeligt.

⁵³ Ifølge Halfdan Barfods erindringer, som hans søn Jørgen Barfod udgav i 1999, var det Barfod, der på pågældende tidspunkt var kongens jagtkaptajn, der fik ideen til at sætte Rigets Flag på halv. (Barfod 1999, s. 176.) Kieler giver dog kronprins Frederik æren for ideen (Kieler 1993, s. 44). Hvem præcis der skal have æren, har ikke været muligt at påvise på baggrund af det gennemgåede materiale.

Kirchhoff 1983, s. 246, Roslyng-Jensen 1980, s. 440, Ludvig 1945, s. 15 og Parl. Komm., bind 4 - aktstykker, s. 38, Parl. komm., bind 4 - aktstykker, s. 56 samt Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 1. Dagbog 1940 13/9 - 1941 8/5, s. 304 ff.

⁵⁴ Kirchhoff 1983, s. 243-44 (min oversættelse fra svensk til dansk).

⁵⁵ Kirchhoff 1983, s. 243-44.

⁵⁶ "General-rapport over begivenhederne i Søværnet under den tyske besættelse 9. april 1940 til den 29. august 1943", bilagsbindet.

Hvalen. Orlogsværftets ledelse afslog det tyske krav med henvisning til, at tegningerne ikke var Orlogsværftets ejendom, men tilhørte hhv. Atlas A/S og Nordisk Brown Boveri A/S. Se Orlogsværftets Særberetning vedrørende Tiden fra 29. august 1943 til 31. marts 1944, s. 18-19 plus bilag 12.

⁴⁶ Steensen 1953, s. 69 samt Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 833.

⁴⁷ Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 834 samt Kjølens 1957, s. 146. Et referat af Kjølens telefoniske rapport om mødet findes i Søren Brorsens privatarkiv, Rigsarkivet, Pk. III, IV, 1-2. Se også Marinestabens arkiv, kommandør Kjølens, Militærpolitiske Referater, 1940-1941. Rigsarkivet, FOARK 301.007. Se også Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 1. Dagbog 1940 13/9 – 1941 8/5, s. 302 ff.

⁴⁸ Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 1. Dagbog 1940 13/9 – 1941 8/5, s. 301 samt General-rapport over begivenhederne i Søværnet under den tyske besættelse 9. april 1940 til den 29. august 1943, s. 100.

⁴⁹ Beskeden om at udleveringen var på plads blev, som en sidebemærkning, videregivet til Hitler af Raeder under et møde allerede samme dag. Fuehrer Conferences, s. 178.

⁵⁰ Steensen 1953, s. 70 samt Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 1. Dagbog 1940 13/9 – 1941 8/5, samt Arkiv nr. 6499, BD. NR 10. Mappe om "Udvalget til torpedobådsafleveringen".

⁵¹ Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 835.

⁵² Se Hvem Hvad Hvor, 1948, s. 117 og Brøndsted 1947, s. 1226. Jeg har i forbindelse med denne artikel søgt Hofmarskallatet om adgang til at læse Kong Christian X's tale, men kongens arkiv er ikke tilgængeligt.

⁵³ Ifølge Halfdan Barfods erindringer, som hans søn Jørgen Barfod udgav i 1999, var det Barfod, der på pågældende tidspunkt var kongens jagtkaptajn, der fik ideen til at sætte Rigets Flag på halv. (Barfod 1999, s. 176.) Kieler giver dog kronprins Frederik æren for ideen (Kieler 1993, s. 44). Hvem præcis der skal have æren, har ikke været muligt at påvise på baggrund af det gennemgåede materiale.

Kirchhoff 1983, s. 246, Roslyng-Jensen 1980, s. 440, Ludvig 1945, s. 15 og Parl. Komm., bind 4 – aktstykker, s. 38, Parl. komm., bind 4 – aktstykker, s. 56 samt Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 1. Dagbog 1940 13/9 – 1941 8/5, s. 304 ff.

⁵⁴ Kirchhoff 1983, s. 243-44 (min oversættelse fra svensk til dansk).

⁵⁵ Kirchhoff 1983, s. 243-44.

⁵⁶ "General-rapport over begivenhederne i Søværnet under den tyske besættelse 9. april 1940 til den 29. august 1943", bilagsbindet.

Geltinger Bugt den 14. maj 1945. Grøner 1988, s. 161, Olsen 1998, s. 276ff og Steensen 1953, s. 73.

⁷⁰ Høgen sank på Holmen den 21. december 1948, og blev solgt til ophugning i sunken tilstand. Inden ophugning blev Hvalens oliefyrede kedler udtaget. De blev senere installeret i korvetten Thetis under dens hovedreparation i 1950-51. Derudover blev en af Høgens kedler opstillet ved Orlogsværftets prøverum. Steensen 1953, s. 74.

⁷¹ Olsen 1998, s. 276ff.

⁷² Parl. komm., bind XIII, 1-6, bind 4-6 II, s. 828.

⁷³ Marinestaben, kommandør Kjølens, Militærpolitiske Referater 1940-41. Rigsarkivet. FOARK 301.007, Westermann 1946, s. 406 og Steensen, 1953, s. 70.

⁷⁴ Søværnet opgav dog ikke dets interesse i motortorpedobådskonceptet og i juni 1941 blev bl.a. kommandørkaptajn Westermann sendt til Sverige for her at få et indtryk af de svenske motortorpedobådes formåen. En kopi af Westermanns meget detaljerede rapport, der er komplet med tegninger af de svenske torpedobåde, findes hos Søværnets Fototjeneste.

⁷⁵ Efter 29. august 1943 overtog tyskerne de fra Dragen- og Glentenklassen udtagne kanoner, og de seks enheder af Krieger-klassen blev derfor efter krigen udstyret med en noget svagere armering med 3 37mm som sværeste skyts.

⁷⁶ Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 10. Mappe om "Udvalget til torpedobådsafleveringen". Journal nr. 181/1941. *Referat af Hovedudvalget for Krigsmateriels møde i Marineministeriet Torsdag den 13. marts 1941 kl. 1430.*

⁷⁷ Parl. komm., bind 4 – aktstykker, s. 26., Steensen 1950 samt Vedels privatarkiv i Rigsarkivet. Arkiv nr. 6499, BD. NR 1. Dagbog 1940 13/9 – 1941 8/5, s. 307ff. Orlogsværftets Særberetning vedrørende Tiden fra 29. august 1943 til 31. marts 1944, s. 11 og 30ff.

⁷⁸ Olsen 1998, s. 72.

**FOREDRAGSRÆKKEN I FEBRUAR OG
MARTS I DET 219. FORSAMLINGSÅR**

DATO	EMNE	FOREDRAGSHOLDER
Torsdag 06. februar	Ubåden SÆLENS operationer i Middelhavet.	Chefen for ubåden SÆLEN, OK Willy B. Hansen.
Tirsdag 18. februar	NORDCAPS	Stabsofficer ved NORDCAPS, OK P. M. Nielsen.
Torsdag 06. marts	Truslen fra Øst under den Kolde Krig. Nye kilder indhentet under et ophold i det tyske Militærarkiv i Freiburg.	Udredningschef, Svend Aage Christensen og seniorforsker, dr.phil. Frede P. Jensen fra Institut for Internationale Studier, tidligere DUPI. Dette foredrag vil kun være for selskabets medlemmer.

Mødeaftenerne afvikles efter følgende tidsplan:

- Kl. 1730 åbner baren for medlemmer og evt. gæster, 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. 1900.
- Tilmelding til middagen i f.m. tirsdagsmøderne skal ske til forretningsførereren i SØOFFICERS-FORENINGEN (telefon 32 54 13 42) senest kl. 1200 fredagen før mødet. For torsdagsmøderne er tilmeldingsfristen senest kl. 1200 tirsdagen før mødet.

FORMANDENS ÅRSBERETNING DET 218. FORSAMLINGSÅR

MØDEAKTIVITET I DET 218. FORSAMLINGSÅR

Det 218. forsamlingsår var generelt et godt år for Søe-Lieutenant-Selskabet, med god tilslutning til afholdte arrangementer, stabilisering af selskabets drift og økonomi samt førstegangs uddeling af Søe-Lieutenant-Selskabets Hæderslegat til en nyudnævnt premierløjtnant.

Oprindeligt var der planlagt 10 møder i forsamlingsåret, men desværre modtog selskabet tre sidste øjeblikks afbud fra foredragsholdere, og det lykkedes kun at finde erstatning for den ene af disse tre. Emnerne for de afholdte møder spændte vidt, og omfattede:

- Orientering om det fleksible støtteskib.
- Danske ubåde og frømands rolle i fremtidens maritime operationer.
- Marinen og modstandskampen under 2. Verdenskrig.
- Fremtidens søværn – Flådeplan 2015.
- Tjeneste i STANAVFORLANT stab.
- Pressen og forsvaret.
- Chefsvirket i søværnet og det dertil hørende skisma mellem rollerne som administrator, politiker og søkriger.

Det lykkedes også (på foranledning af foredragsholderen selv) at få afviklet et møde i Frederikshavn. Det var en gentagelse af mødet om fremtidens søværn – Flådeplan 2015 – og det lod sig gennemføre med velvillig bistand fra officersklubben ”Tordenskjold”. Der blev i den forbindelse gjort tiltag til, at lignende arrangementer kan finde sted fremover på initiativ af lokale medlemmer.

Det gennemsnitlige antal deltagere til møderne var 25, hvilket må betegnes som værende tilfredsstillende.

PRISSPØRGSMÅL

Der blev ikke fremsat prisspørgsmål i det 218. forsamlingsår.

ANDRE ARRANGEMENTER

I forbindelse med højtideligholdelsen af Slaget ved Sjællands Odde den 22. marts nedlagde Formanden en krans ved Peder Willemoes' mindesmærke på Odden Kirkegård.

Den 2. april - på 201-årsdagen for Slaget på Reden - deltog Formanden i kransenedlæggelsen ved mindesmærket på Holmens kirkegård sammen med en repræsentant fra Marineforeningen, og det officielle søværn, repræsenteret ved Chefen for Marinestation København. Efterfølgende nedlagdes en krans ved Olfert Fischers gravmonument ved den Tysk Reformerte Kirke i Gothersgade i København. Til stede ved den lejlighed var foruden Formanden repræsentanter for kirke og menighed samt en fjern slægtning til Olfert Fischer.

Den 25. juni afholdtes i Søofficersforeningens lokaler et introduktionsarrangement for afgangsklassen ved Søværnets Officersskole i fællesskab med Søofficersforeningen. Arrangementet afstedkom desværre kun 6 indmeldelser i Søe-Lieutenant-Selskabet. Bestyrelsen agter at følge op på dette lave indmeldelsesantal ved at tage skriftlig kontakt til hvert enkelt nyudnævnt premierløjtnant som ikke har meldt sig ind.

Den 27. juni deltog Næstformanden i udnævnelsen af afgangsklasserne fra Søværnets Officersskole. Ved denne lejlighed uddeltes for første gang Søe-Lieutenant-Selskabets Hæderslegat som vedtaget på sidste paragraf 32-møde:

Legatet uddeles til en kadet, der i særlig grad har engageret sig i søværnet i almindelighed og i sin uddannelse i særdeleshed, og i den forbindelse har markeret sig som saglig, velfunderet og respekteret debattør.

Modtageren af legatet var premierløjtnant Henrik Pedersen, som belønnes med to år gratis medlemskab af selskabet samt "en ekstra dagsration rom".

DRIFTEN AF SELSKABET

I den sidste formandsberetning blev beskrevet de uregelmæssigheder, der havde været i den daglige drift af selskabet som følge af den daværende sekretær - kommandørkaptajn Stephen Ditlevsens - pludselige bortgang, og den efterfølgende manglende kontinuitet på sekretærposten. I det 218. for-

FORMANDENS ÅRSBERETNING

samlingsår har sekretærhvervet i hovedsagen været varetaget af orlogskaptajn af reserven Hans Erik Juul sideløbende med andet arbejde i den offentlige forvaltning. Til glæde for selskabet besluttede Juul i foråret at indvilge i en fastansættelse som sekretær kombineret med førtidspension fra sit faste arbejde. Således blev der skabt grobund for, at driften af selskabet fremover kan brede sig lidt ud over blot rutinemæssig varetagelse af opgaver så som føring af regnskab, medlemskartotek etc. De i sidste formandsberetning rapporterede driftsmæssige efterdønninger af Ditlevsens bortgang er hermed endeligt bragt til ophør.

Hr. Ib G. Christensen har også i det forgangne år ydet værdifuld assistance til selskabets sekretariat, og kaptajnløjtnant P. Drost har bistået med IT-støtte. Med hjælp fra disse to venner af selskabet forløb arbejdet med revision af regnskaber og omorganiseringen af sekretariatets virke smertefrit.

Siden den 4. maj 2002 har Formanden været fraværende på grund af længe-revarende sejlads. Næstformanden har således på vegne af Formanden varetaget det overordnede tilsyn med den daglige drift af selskabet sommeren over.

SELSKABETS ØKONOMI

Ved afslutningen af det forrige (217.) forsamlingsår udviste regnskabet et underskud på ca. kr. 10.000. Årsagen til underskuddet var en kombination af flere faktorer, herunder de fornævnte uregelmæssigheder i driften efter Ditlevsens bortgang forårsaget af regnskabsmæssigt efterslæb, omlægning af driftsprincipperne i Søofficersforeningen m.v. Bestyrelsen udarbejdede i denne forbindelse en handleplan for at rette op på økonomien og undgå fremtidige overraskelser af lignende karakter. Handleplanen omfattede en omlægning af bespisningen ved mødeaftenerne samt en nærmere revision og heraf følgende reduktion af selskabets øvrige udgifter. Regnskabet for det 218. forsamlingsår udviser et flot overskud på kr. 67.000. Hermed er de økonomiske konsekvenser af det 217. forsamlingsårs uregelmæssigheder i den daglige drift bragt rigeligt udlignet, og selskabet er sikret en fortsat bæredygtig økonomisk udvikling, foreløbigt uden kontingentstigninger. Overskuddet giver endvidere økonomisk råderum for istandsættelse af sekretariatet samt revurdering af sekretærens opgaver, ansættelses- og lønforhold.

AF- OG TILGANG AF MEDLEMMER

Ved det 218. forsamlingsårs begyndelse talte medlemsskaren 500 medlemmer. I det forgangne år er flg. medlemmer afgået ved døden:

FORMANDENS ÅRSBERETNING

Orlogskaptajn grev Flemming af Rosenberg
Kontreadmiral P. B. Sørensen
Kommandørkaptajn A. Clausen
Orlogskaptajn A. Lillegård

Æret været deres minde

12 har meldt sig ud og 18 har meldt sig ind.

Således er antallet af medlemmer pr. 30. september 2002: 502.

DEN NY BESTYRELSES SAMMENSÆTNING

Ved det sidste møde i det 218. forsamlingsår valgtes ny bestyrelse for det 219. forsamlingsår. Fra det andet møde i det 219. forsamlingsår at regne har bestyrelsen således følgende sammensætning:

Formand: Kaptajnløjtnant Niels Mathiesen
Næstformand: Premierløjtnant Bo Flemming Overgård
Regnskabsfører: Premierløjtnant Nicholas Karlsen
Suppleant: Kaptajnløjtnant Steen Balslev
Suppleant: Premierløjtnant Christian Meinert

De nye bestyrelsesmedlemmer har samlet set erfaringer fra 1. og 2. Eskadre, Taktik- og Våbenskolen samt Søværnets Taktiske Stab, så selskabets medlemmer vil være bredt repræsenteret i det fremtidige bestyrelsesarbejde.

De forskellige udvalg tilknyttet selskabet kommer i det 219. forsamlingsår ser således ud:

Det stående udvalg:

KA N. Mejdal
KD L. Kragelund
KD P. Cortes

Voldgiftsrådet:

SLS siddende formand
FA L. R. Christophersen
KK J. C. Hansen

FORMANDENS ÅRSBERETNING

Revisorer:

KK P. Starklint
OK P. Christensen
Suppleant:
OK S. Kastberg

Redaktionsudvalg:

KK T. Ø. Jørgensen
KK G. Lang
OK T. Mikkelsen

Bedømmelsesudvalget:

KD H. Muusfeldt
KD B. Fabricius
KK J. A. M. Ludvigsen

Annonceredaktøren har udtrykt ønske om at blive afløst på posten 1. januar 2003. Efter samtale med den nuværende annonceredaktør er bestyrelsen på udkig efter en afløser, gerne en kaptajnløjtnant/orlogskaptajn fra SMK, da dette i mange tilfælde har vist sig hensigtsmæssigt henset til arbejdets opsegende karakter.

MØDERNE I DET KOMMENDE FORSAMLINGSÅR

Den resterende møderække for efteråret ser således ud:

- Tirsdag den 5. november afholder Forsvarschef, general H. J. Hel-sø, foredrag over emnet "Mine visioner for forsvaret".
- Torsdag den 21. November afholder Chefen for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral K. B. Jensen, foredrag over emnet "Mine visioner for søværnet".
- Tirsdag den 10. December afholder Chefen for korvetten OLFERT FISCHER, orlogskaptajn S. Meyer, foredrag over emnet "Korvetten OLFERT FISCHERs deltagelse i Operation ACTIVE ENDEAVOUR".

Forårets møderække er under udarbejdelse iht. følgende overordnede emner:

- De "live" operationer som søværnet p.t. deltager i.
- Det kommende Forsvarsforlig.

NYE TILTAG

Som tidligere nævnt uddeltes i det 218. forsamlingsår Søe-Lieutenant-Selskabets Hæderslegat til en premierløjtnant ved udnævnelseshøjtideligheden på Søværnets Officersskole. I det kommende år vil Søe-Lieutenant-Selskabet endvidere præmiere en hovedopgave udfærdiget af en elev på Videreuddannelse Trin I for Ledere. Denne præmiering vil foregå ved udnævnelseshøjtideligheden på Søværnets Officersskole og vil bestå af en kontant præmie.

I den kommende periode planlægger bestyrelsen en omfattende oprydning af kontoret og sekretariatet - en opgave som er særdeles tiltrængt. Mange års regnskaber, dokumentation og diverse administration står blandet på sekretariatets hylder uden nogen form for registrering og orden. Det skal der gøres noget ved for at gøre sekretariatet og selskabets drift gennemskuelig, og samtidig sikre behørig registrering og arkivering af historisk materiale. Dette vil bl.a. indebære anskaffelse af nyt IT-udstyr, nyt arkiv og evt. nye kontormøbler. Jeg håber, at selskabets medlemmer vil se positivt på henvendelser fra bestyrelsen om evt. støtte hertil. Endvidere er planlagt påbegyndelse af arbejdet med det register over Tidsskrift for Søværnen, som bliver udgivet hvert 25. år.

Med denne formandsberetning afsluttes mit virke som formand for Søe-Lieutenant-Selskabet. Jeg takker medlemmerne for den tillid man har vist mig, og mine bestyrelseskammerater for den aldrig svigtende opbakning. Jeg ønsker den nye bestyrelse held og lykke og god fornøjelse med arbejdet i den kommende tid.

Herved afslutter jeg min beretning.

REDAKTØRENS ÅRSBERETNING DET 218. FORSAMLINGSÅR

INDLEDNING

I det forgangne forsamlingsår har redaktøren, i lighed med de senere år, tilstræbt en informationsstrategi baseret på, at indlæg skal være interessante, lodige og debatskabende. I hvert enkelt konkret tilfælde har redaktøren vurderet, om alle tre hensyn har været tilstrækkeligt tilgodeset.

I det følgende vil jeg redegøre for, hvordan informationsstrategien har ud-møntet sig i det 218. forsamlingsår.

ÅRET, DER GIK

Enkelte af årets artikler i Tidsskriftet blev modtaget med udsædvanlig stor interesse og udløste en overordentlig heftig debat blandt Tidsskriftets læsere, bl.a. under møder i Selskabet.

Interessen drejede sig om et indlæg, forfattet af orlogskaptajn Jesper Glahn, under titlen "VIKING-projektet i Forsvarsloven af 27 Februar 2001". Denne artikel udløste en artikel med interviews af danske ubådseksperter i Berlingske Tidende, men debatten døde imidlertid hurtigt ud i offentligheden. Derimod levede debatten tilsyneladende videre i Tidsskriftets læserskare, og selv redaktøren modtog kritiske reaktioner fra læserne, hvoraf nogen mente, at orlogskaptajn Jesper Glahns artikel ikke levede op til kravet om lodighed, underforstået videnskabelig og faglig præcision i argumentationen.

Som gensvar på kritikken inviterede jeg naturligvis kritikerne til at lade deres kritik komme til udtryk i skriftlig form i nogle svarartikler, idet en telefonisk eller e-mail baseret debat mellem de enkelte kritikere og redaktøren ikke giver nogen mening i relation til Tidsskriftets rolle som informationsorgan for Selskabets medlemmer og Tidsskriftets øvrige læsere. Imidlertid var der ingen af kritikerne, som kunne mobilisere de fornødne resurser til at formulere deres kritik skriftligt, så kritikken forblev desværre et mellemværende mellem kritikerne og redaktøren.

Derfor var det da også glædeligt, at kommandørkaptajn Hans Harboe-Hansen efterfølgende udarbejdede en svarartikel, som dels gav ny næring

til debatten og dels i realiteten udtrykte en del af den kritik, som mundtligt havde været rettet mod orlogskaptajn Jesper Glahns artikel i sig selv og mod, at redaktøren i det hele taget havde antaget artiklen. Denne artikel-polemik fortjener en kommentar fra redaktøren i dag, og derfor vil jeg nu og her give min vurdering af forløbet.

For det første er det afgørende for Tidsskriftets renommé som uafhængigt og troværdigt organ for Søe-Lieutenant-Selskabet, at det ikke mistænkes for at bortcensurere provokerende og politisk ukorrekte artikler. Alle ved, at artikler med en vis snert af provokation netop medfører stor interesse og omtale, samt ofte udløser reaktioner i form af efterfølgende debat. Omvendt gælder det også, at alt for "runde" og politisk korrekte "main stream" artikler sædvanligvis lider en hurtig, men stille død sammen med de hundredvis af tidsskriftartikler, som aldrig vækker opmærksomhed hos andre end forfatteren selv og hans nærmeste bekendte, som ofte har læst artiklerne, inden de bliver trykt.

Af hensyn til kriteriet om at være debatskabende må Tidsskriftet nødvendigvis give plads for en mere direkte tilgang til emnerne og en kommunikationsform, som i nogle tilfælde kan virke stødende på visse læsere. Men, som kommandørkaptajn Harboe-Hansen anførte i sin artikel, må kriteriet om lødighed, herunder faglig præcision og tilstrækkelig videnskabelighed, ikke kompromitteres, hvilket jeg som redaktør er helt enig i.

Hensynet til lødigheden vil altid være under pres og særligt fremtrædende, når artikler, som i orlogskaptajn Jesper Glahns tilfælde, indeholder kontroversielle budskaber. Derimod skal der normalt mere til, før kritikerne melder sig som følge af fx manglende lødighed i historisk beskrivende artikler. Altså, lødighedskravet tages mere alvorligt, når budskabet er kontroversielt.

Som foreløbig afslutning på denne artikel-polemik vil jeg tillade mig at konkludere, at orlogskaptajn Jesper Glahn og kommandørkaptajn Hans Harboe-Hansens i deres artikler hver især havde vægten lagt forskelligt på de tre kriterier.

Dermed kom de under ét til at udgøre et vigtigt bidrag for Tidsskriftet, idet de tilsammen kom til at repræsenterede kriterierne om at være debatskabende, lødige og interessante.

Fra den mindre kontroversielle side kan nævnes, at årets udgivelser i øvrigt

har været præget af flådehistorie, hvilket vel nok afspejler, at disse emner i stadig højere grad får folks interesse i disse år, og at medlemmerne i overensstemmelse med denne tendens har bidraget med artikler af denne art.

Alt i alt er det min konklusion for Tidsskriftets drift i det forgangne forsamlingsår, at Tidsskriftet har nået sit mål i informationsstrategien, om end jeg nok kunne have ønsket mig et lidt mere nuanceret udvalg af artikel-emner, herunder flere aktuelle emner med en stærkere smag af saltvand, end det har været tilfældet i dette år.

ÅRET, DER KOMMER

I det kommende år har i samråd med Selskabets Bestyrelse besluttet at udvide redaktionen - foreløbig ved at fordoble den. Det skyldes, at jeg efter fire år som enevældig redaktør må erkende, at det er svært at forene et moderne familieliv med en aktiv søofficerskarriere samtidig med, at man skal leve op til de store forventninger, der nødvendigvis må være til den ansvarlige for Danmarks næstældste fagtidsskrift.

Derfor har jeg set mig om efter noget hjælp for at sikre, at Tidsskriftet kan fastholde sit image som et uafhængigt lødigt, interessant og debatskabende organ.

Hjælpen har jeg fundet hos Søværnets Historiske Konsulent, Cand. Mag. Hans Christian Bjerg, som fra og med næste år og i foreløbig en treårsperiode vil indgå i redaktionen. Hans Christian Bjerg vil således fra 2003 fungere som administrativ redaktør for Tidsskriftet, herunder tilrettelægge og koordinere Tidsskriftets indhold. Artikelbidrag skal derfor i fremtiden sendes til Hans Christian Bjerg, der vi varetage redigeringsarbejdet, mens jeg vil fastholde rollen som ansvarshavende redaktør. På denne måde er redaktionen bliver altså udvidet med 100 %.

På sigt er det redaktørens ønske - et ønske, som måske på sigt kan udvikles til en egentlig vision og senere et egentligt konkret redaktionskoncept - at redaktionen udvides med et antal redaktører med ansvaret for forskellige emner. Fx en historisk redaktør, en debatredaktør, en skibsredaktør, en teknologisk redaktør, en strategisk redaktør osv., men i første omgang vil Hans Christian Bjerg og jeg indarbejde den nye redaktionsmodel, hvorefter redaktionen på et senere tidspunkt kan indlede en udvidelsesproces. Henvendelser fra medlemmerne i den anledning er velkomne.

Hvis vi kigger endnu længere ud i fremtiden, kan vi håbe på, at dette nye

REDAKTØRENS ÅRSBERETNING

redaktionskoncept vil komme til at udgøre den nødvendige og resursestærke ramme, som er påkrævet, for at vi kan fastholde og udvikle et lødigt, interessant og debatskabende Tidsskrift, som medlemmerne af Søe-Lieutenant-Selskabet og søofficerskorpset i det hele taget kan være stolte af.

REGNSKAB

DRIFTSREGNSKAB FOR PERIODEN

01.10.2001 - 30.09.2002

Indtægter:

Kontingenter	kr. 269.320
Indtægter ved møder	kr. 6.050
Abonnement	kr. 29.995
Løssalg	kr. 1.592
Annoncer	kr. 28.275
Tilskud FMN	kr. 2.000
Nettoomsætning	kr. 337.232

Udgifter:

Mødeudgifter	kr. 12.949
Trykning af TFS	kr. 104.650
Forsendelsesudgifter	kr. 12.697
Andre tidsskriftsudgifter	kr. 655
Honorar annonceredaktør	kr. 11.030
Omsætningsudgifter	kr. 141.981

Rejser og kørsel	kr. 0
Vedligeh. Odden & OF	kr. 3.470
Blomster, gaver etc.	kr. 1.173
Andre omkostninger	kr. 525
Henlæggelse til 200 års dagen SJ.Odde	kr. 2.000
Udgifter ved SLS virksomhed	kr. 7.168

Lokaleomkostninger	kr. 13.610
Telefon og internet	kr. 5.593
Kontorhold	kr. 878
Porto	kr. 4.096
EDB-udgifter	kr. 2.500
Administrationsudgifter	kr. 26.677

Løn og feriepenge	kr. 88.800
ATP, Lønsumsafgift	kr. 5.077
Personaleomkostninger	kr. 93.877

Omkostninger i alt	kr. 269.703
---------------------------	--------------------

Resultat før finansielt	kr. 67.529
Renteudgifter og gebyrer	kr. 398

Resultat	kr. 67.131
-----------------	-------------------

REGNSKAB

STATUS PR. 30.09.2002

Aktiver:

Kassebeholdning	kr. 1.568
Bankbeholdning	kr. 113.677

I alt aktiver kr. 115.245

Passiver:

Skyldige omkostninger	kr. 23.163
Skyldig skat, ambi, ATP m.v.	kr. 12.506
Henlæggelse til 200 års dagen Sj. Odde	kr. 2.000

I alt kreditorer kr. 37.669

Formue:

Primo	kr. 10.445
Årets overskud	kr. 67.131
	<u>kr. 77.576</u>

I alt kr. 115.245

MARINENS BIBLIOTEK

ERHVERVELSER NOVEMBER/ DECEMBER 2002

ADMINISTRATION & UNDERVISNING

Forsvarets Bygningstjeneste: -
tradition og kvalitet siden 1684
u.st. : JS Gruppen, 2002. - 47 s. :
Ill.
Opstilling: Historie.C.1.a.

Honor, Courage, Commitment:
Navy Boot Camp
J.F. Leahy
Annapolis: Naval Institute Press,
2002. - 230 s.: Ill.
Opstilling:
Undervisningsvæsen.C.2.

HISTORIE

Kustförsvar : Från
kustbefästningar till amfibiekår
u.st. : Marintaktiska kommandot,
2002. - 405 s. : ill.kort + 1 CD-
Rom og 1Musik CD
Opstilling: Historie.C.1.c.

Mare Balticum: Østersøen -
myte, historie og kunst i 1000 år
Michael Andersen, red.
København: Nationalmuseet,
2002. -: 47 s.
Opstilling: Historie.B.1.a.

mare balticum: østersøen myte
historie kunst i 1000 år
Michael Andersen, red.

København: Nationalmuseet,
2002. -: 338 s.
Opstilling: Historie.B.1.a.

Nelson's Ships: A history of the
vessels in which he served 1771-
1805
Peter Goodwin
London: Conway Maritime
Press, 2002. - 312 s.: ill. kort
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Safeguarding Security in the
Baltic Approaches 1962-2002
Ove Høegh-Guldberg Hoff, Ed.
Karup: Public Information
Office Joint Headquarters
NORTHEAST, 2002. - 264 s.:
Ill.
Opstilling: Politik.K.

The U.S. Navy in Pensacola:
From Sailing Ships to Naval
Aviation (1825-1930)
George F. Pearce
Pensacola: University Press of
Florida, 1980. - 207 s. kort: ill.
Opstilling: Historie.C.3.

Death of a Fleet 1917-1919
Paul Schubert, Langhorne
Gibson
London: Hutchinson & Co., u.år.
- 288 s.: ill.
Opstilling: Historie.C.5.

KRIGSHISTORIE

Seekrieg im Bild 1939-1945

1. Ausgabe 5. Auflage- Stuttgart
: Motorbuch Verlag, 1992. - 192
s. : Ill.

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

The Battle of Cape Esperance:
Encounter at Guadalcanal

Charles Cook

Annapolis: Naval Institute Press,
1968. - 156 s.: ill. kort

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

Stillehavet

Navy SEAL's: A History, Part
II: The Vietnam Years

Kevin Dockery

New York: Berkley Books,
2002. - 339 s.: ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.e.2.

The Road to Russia: Arctic
Convoys 1942-45

Bernard Edwards

Barnsley: Leo Cooper, 2002. -
210 s.: ill. kort.

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

Atlanterhavet

Episode på Femern

Kai Edvard Larsen, Olav

Bonefeld

u.st. : DY-PO Bogforlag, 1969. -
69 s. : Ill.

Opstilling: Krh.A.II.a.1848-50

The Sailor's War 1914-18

Peter L. Liddle

U.st. : Blandford Press, 1985. -
224 s. : ill. kort

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

Die deutsche Kriegsmarine im 2.
Weltkrieg

Edward P. Von der Porten
Stuttgart: Motorbuch Verlag,
1994. - 302 s.: ill. kort

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

Den 2. Verdenskrig 1939-45

Henning Poulsen, Hans
Kirchhoff, Aage Trommer

3. rev. udg. - København:
Gyldendal, 2002. - 668 s. : ill.
kort

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

PERSONALHISTORIE

Buccaneer: Admiral Sir Henry
Morgan

H.R. Allen

London: Arthur Barker, 1976. -
193 s. : ill. kort

Opstilling: Persh.b.MORGAN,
H.

The Crisis of British Power: The
Imperial and Naval Papers of the
Second Earl of Selborne, 1895-
1910

D. George Boyce, Ed.

London: The Historians' Press,
1990. - 438 s.

Opstilling: Persh.b.SELBORNE,
W.W.P.

The Devil's Mariner: A Life of
William Dampier, Pirate and
Explorer, 1651-1715

Anton Gill

MARINENS BIBLIOTEK

London: Michael Joseph, 1997. -
396 s.: ill. kort
Opstilling: Persh.b.DAMPIER,
W.

Gunboat on the Yangtze: The
Diary of Captain Glenn F.
Howell of the USS Palos, 1920-
1921
Glenn F. Howell, Dennis L
Noble, Ed.
Jefferson: McFarland & Co.,
2002. - ix/ 188 s.: ill. kort
Opstilling: Persh.b.HOWELL,
G.F.

Sir John Fisher's Naval
Revolution
Nicholas A. Lambert
Columbia: University of South
Carolina Press, 1999. - 410 s.:
Ill. kort
Opstilling: Persh.b.FISHER,
JOHN

Tyrwhitt of the Harwich Force:
The Life of Admiral of the Fleet
Sir Reginald Tyrwhitt
A. Temple Patterson
London: Macdonlad, 1973. - 336
s.: ill. kort
Opstilling: Persh.b.TYRWHITT,
R.

A Damned Cunning Fellow: The
Eventful Life of Rear-Admiral
Sir Home Popham KCB, KHC,
KM, FRS 1762-1820
Hugh Popham

Tywardreath, Cornwall: Old
Ferry Press, 1991. - 265 s.: ill.
kort
Opstilling: Persh.b.POPHAM, H.

Beware of Heroes: Admiral Sir
Sidney Smith's War against
Napoleon
Peter Shank land
London: Purnell Book Service,
1975. - 240 s.: ill. kort.
Opstilling: Persh.b.SMITH,
SIDNEY

Peter Tordenskjold, Danmarks
store Søhelt
F. Sibertzen
København: F. Sibertzen Forlag,
1866. - 104 s.
Opstilling:
Persh.b.TORDENSKIOLD,
PETER- KUN TIL LÆSESAL

POLITIK OG EFTERRETNINGSVÆSEN (FORSVARSPROBLEMET)

Forsvarets Personelpolitik
Vedbæk : Forsvarskommandoen,
2002. - 23 s. : ill.
(FKO PUB ; PS.401-1)
Opstilling:
Forsvarsproblemet.B.8.

Militärstrategisk doktrin
Stockholm : Försvarsmakten,
2002. - 153 s. : ill.Kort.
(M 7740-774002)
Opstilling: Forsvarsproblemet.C.

Danmarks Søforsvar: Foredrag
holdt i Marineforeningens
Københavns Kredens den 5.
November 1925

L. Dornonville de la Cour
København: Marineforeningen,
1925. - 24 s.

Opstilling:
Forsvarsproblemet.B.4.

Encyclopedia of the Navy Seals
Charles W. Sasser
New York: Checkmark Books,
2002. - 270 s.: ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

SKIBE, SKIBBYGNING m.m.
Schiffserkennungsdienst (S.E.D.)
: Teil III: England
Berlin-Charlottenburg : Lehrstab
für Luftwaffenfragen der
Kriegsmarine, 1944. - Forsch.
pag. : Ill.
(Handbuch zur Lichtbildreihe A)
Opstilling: Krh.A.I.a.2.- EJ TIL
UDLÅN

Französische Kriegsschiffe im
feindlichen Machtbereich
Sonderausgabe des
"Frontnachrichtenblattes der
Luftwaffe"- u.st. :
Oberbefehlshaber der Luftwaffe,
1943. - 13 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.4.- KUN
TIL LÆSESAL
Eks. nummereret 204

Descriptive Catalogue of Ship
Models in the Glasgow Art
Gallery and Museum

Glasgow: Glasgow Art Gallery
and Museum, 1957. - 48 s.: Ill.
Opstilling: Skibbygning.A.II.

Segelschulschiff Niobe 1932-
1992

Wolfgang Beeck
1. udg. 2. oplag- Essen: Crew
32-Niobe, 2000. - 31 s.: Ill. kort.
Opstilling: Krh.A.I.a.5.

Nærbilde av Sovjets Ubåter
John Berg
Oslo: Sem & Stenersen, 1984. -
79 s.: ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.8.

Under Pressure: The Final
Voyage of Submarine S-Five
A.J. Hill
New York: The Free Press,
2002. - 239 s.: ill.
Opstilling: Ubådsvæsen.E.

The Royal Navy in Australia
1900-2000
Vic Jeffrey, Ross Gillett
Liskeard: Maritime Books, 2002.
- 128 s.: ill.
Opstilling: Historie.C.2.

Die Grossen Kreuzer Kaiserin
Augusta bis Blücher
Gerhard Koop, Klaus-Peter
Schmolke
Bonn: Bernard & Graefe, 2002. -
174 s.: ill. kort
(Schiffsklassen und Schiffstypen
der deutschen Marine ; 8)
Opstilling: Krh.A.I.a.5.

MARINENS BIBLIOTEK

HMS Intrepid: A Memoir
George Mack
London: William Kimber, 1980.
- 208 s.: ill. kort
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

The Japanese War Machine
S.L. Mayer, Ed.
u.st.: Bison Books, 1976. - 255
s.: Ill. kort
Opstilling: Krh.A.I.a.7.

HMS Glory 1945-1961
Neil McCart
Liskeard: Maritime Books, 2002.
- 119 s.: ill. kort
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

The Iowa Class Battleships:
Iowa, New Jersey, Missouri &
Wisconsin
Malcolm Muir
Poole: Bland ford Press, 1989. -
160 s.: ill. kort
(Weapons and Warfare Series)
Opstilling: krh.A.I.a.3.

The Royal Navy in Focus in
World War 2: Part 2
Ben Warlow
Liskeard: Maritime Books, 2002.
- 112 s.: ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
Opstillet under titel

Zerstörer im Zweiten Weltkrieg :
Technik - Klassen - Typen
M.J Whitley
1. Ausgabe 2. Auflage- Stuttgart
: Motorbuch Verlag, 1997. - 325
s. : Ill.

Opstilling: Krh.A.I.b.

Deutsche Großkampfschiffe
Mike J. Whitley
Stuttgart: Motorbuch Verlag,
1997. - 272 s.: Ill. kort
Opstilling: Krh.A.I.a.5.

Kreuzer im Zweiten Weltkrieg
Mike J. Whitley
Stuttgart : Motorbuch Verlag,
1997. - 357 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.b.

Fleets of World War II
Richard Worth
Cambridge: Da Capo Press,
2001. - 375 s.: ill.
Opstilling: Krh.A.I.b.

**SØMANDSKAB,
NAVIGATION m.m.**
Internationales Seerecht :
Leitfaden für Seeoffiziere
J. Haalck, G. Reintanz
u.st.: Militärverlag der
Deutschen Demokratischen
Republik, 1972. - 443 s.:Kort
Opstilling: Retsvæsen.H.

**BJÆRGNINGSVÆSEN og
DYKNING**
Redningsstationen Vesterø Læsø
Walther Kyllsbech
u.st., u.år. - 923 s. : ill.
Opstilling:
Bjærgningsvæsen.A.I. IKKE
TIL UDLÅN

Lifeboats of the World: A Pocket
Encyclopaedia of Sea Rescue

E.W. Middleton
 Poole: Blandford Press, 1977. -
 256 s. : ill. kort.
 Opstilling:
 Bjærgningsvæsen.A.2.

SYDPOLAROMRÅDET

Tragedy and Triumph: The
 Journals of Captain R.F. Scott's
 Last Polar Expedition
 R.F. Scott
 New York: Konecky &
 Konecky, u.år. - 521 s.: ill. kort
 Opstilling: Sydpol.B.b.1910-13

DIVERSE

Bestemmelser for erhvervelse af
 udmærkelsestegn
 Hærkommandoen: København,
 1966-71. - 90 s.+5+6 i løsblad:
 ill.
 Opstilling: Uniformsvæsen.A,
 Rettet til og med 4. Rett. JUL
 1968 Rett. blad. 5+6 OKT/NOV
 1971 i løsblad forrest

Jorden rundt med Galathea 1845-
 47
 Any Thyregod
 København: Munksgaard, 1972.
 - 126 s. : Ill. kort
 Opstilling: Sørejser.b.1845-47

VÅBENTEKNISKE- o.a.

HÅNDBØGER m.v.

Royal Naval Handbook of Field
 Training 1934
 London: His Majesty's
 Stationary Office, 1935. - 296 s.:
 ill.
 (B.R.; 159/34)

Opstilling: Undervisning.C.3.

Handelsschiffskunde /
 Hafenkunde : Anlageheft zur
 L.Dv. 91/6
 u.st.: Oberbefehlshaber der
 Luftwaffe, 1940. - 62 s.: Ill. kort
 Opstilling: Fjernkending - KUN
 TIL LÆSESAL
 Eks. nummereret: 141

Skydereglement for
 håndskydevåben: 1. Del
 Skydeinstruktion og skydeteori
 København: Søartilleriet, 1963 -
 69. - 1016 s. : ill.
 (SAR; 193)
 Opstilling: Artilleri.E. BOKS -
 KLAUSULERET
 TIL TJENESTEBRUG - Rettet
 til og med 4. Rett. JAN 1969

Søværnets håndskydevåben
 København: Søartilleriet, 1967-
 86. - 324 s. : ill.
 (SAR-PUB; 6031)
 Opstilling: Artilleri.E. BOKS -
 KLAUSULERET
 TIL TJENESTEBRUG - Rettet
 til og med 3. Rett. JAN 1986

MARINENS BIBLIOTEK

Henrik Gerners Plads
Bygning 37 - Nyholm
1439 København K

Telefon 32 54 73 82
Telefax 32 96 31 71

Åbningstider:

Hverdage: 9.00 - 15.00

Tirsdays: 9.00 - 18.00